# SETTIMANALE AN 28 MOST ARREIN L 2000

SETTIMANALE - N. 38 (401) - Anno IX - L. 2.000 20/26 settembre 1984 - Sped. in abb. post. gr. II/70

# EUROPA ...TIR

HONDA GL 1200 GOLD WING - GUZZI 1000 CALIFORNIA II BMW K 100 RT - YAMAHA XVZ 12 TD VENTURE ROYALE



Wasaki

ANTEPRIMA













# COMPARATIVA SUPERTOURER

BMW K 100 RT - HONDA GL 1200 GOLD WING - MOTO GUZZI 1000 CALIFORNIA II - YAMAHA XVZ 12 TD VENTURE ROYALE









DEAND





AMBURGO



OLANDA

# OLANDA - LONG -

di Claudio Braglia



SPESSO ci vengono rivolte "accuse" di essere un po' troppo smanettoni. Di provare cioé, preferibilmente, veicoli di estrazione sportiva o comunque dalle prestazioni elevatissime. Se in parte questo è vero (non dobbiamo dimenticare che ci rivolgiamo ad un pubblico di formazione sportiva quello cioé che segue con completa dedizione e passione le competizioni di ogni specialità) d'altro canto è anche vero che non trascuriamo le tranquille macchine da turismo o le custom. Anzi, se qualcuno avrà la pazienza di fare qualche ricerca, troverà che le prove dedicate a moto turistiche sull'arco di un anno sono quantitativamente superiori a quelle pubblicate da qualsiasi altra rivista concorrente.

Una evidente dimostrazione dell'asserto è questa vasta prova comparativa, nella quale abbiamo messo a conforto le più interessanti e complete granturismo (o «supertourer» per dirla all'inglese). Ci è sembrato imperativo organizzare qualcosa di originale. Non ci bastava insomma una prova classica per verificare il comportamento e l'efficienza di queste vere e proprie automobili (o TIR?) con due ruote, ed il viaggio su lunga distanza ci è sembrato subito la soluzione migliore. Per creare ulteriore motivo di stress ai veicoli ci siamo imposti anche una realizzazione in tempi brevissimi: una sola settimana per percorrere i circa 5500 km del nostro tour europeo (attraverso Italia, Austria, Cecoslovacchia, Germania, Olanda, Belgio e Francia) oltre ad altri 2000 km circa per le prove d'uso «normali» in Italia ed i rilevamenti velocistici di contorno.

Ed a questo punto ci fa veramente piacere potere affermare che le quat-







tro motociclette della nostra prova non hanno davvero nulla da invidiare ad una bella automobile visto che ci hanno permesso di effettuare questa lunga impresa con altissimo grado di comfort, ben protetti dalle intemperie, con tanto bagaglio appresso e soprattutto con un'affidabilità perlomeno a livello automobilistico. Proviamo infatti una immensa soddisfazione nel non ritrovarci a dovere scrivere «l'epitaffio» di questa o quella motocicletta. Nessuno dei veicoli in prova ha infatti accusato il minimo inconveniente meccanico (al massimo qualche inezia di natura elettrica) ed oltretutto non c'è mai stato il minimo bisogno di manutenzione, neppure aggiungere una stilla di lubrificante, del quale abbiamo peraltro effettuato il rabbocco al termine della prova. Delle «gran moto» insomma, per grandi imprese, sulle quali riporre completa fiducia. Ed ora, andiamo ad incominciare.

# e perché

PER VALUTARE appieno il comportamento e l'affidabilità della macchine in esame, abbiamo organizzato un impegnativo «raid attraverso l'Europa, da effettuarsi in tempi estremamente contenuti per creare un ulteriore motivo di stress. I vari itinerari sono stati articolati in tappe di «trasferimento» e «prove speciali». Le prime sono state particolarmente utili per valutare il comportamento delle varie macchine, rendimenti, consumi ed usure nelle stesse condizioni di utilizzazione, variate «ad arte» di volta in volta. In queste tappe infatti abbiamo sempre proceduto in gruppo ad una velocità prestabilita (elevata ma non esasperata) fermandoci tutti assieme ogni qualvolta che per un qualsiasi motivo (rifornimenti o interventi manutentivi) risultasse necessaria la sosta di questa o quella motocicletta.

Nelle «prove speciali» invece, ogni conducente procedeva autonomamente adottando l'andatura più brillante possibile (praticamente sempre «a manetta») in funzione delle prestazioni della motocicletta, delle capacità e della sicurezza del pilota, nel pieno rispetto, in ogni caso delle norme del Codice Stradale della Nazione attraversata e delle condizioni di traffico. Nelle «speciali» ogni pilota aveva l'incarico di cronometrare il tempo impiegato a concludere la tappa. Al termine, al ricongiungimento si registravano diligentemente tutte le impressioni ricavate, quanto accaduto e ci si scambiavano le motociclette per lanciarsi a capofitto nella tappa successiva.

Per riprodurre in maniera attendibile le vicende che si troverebbe ad affrontare un normale utente cui pungesse vaghezza di intraprendere un'avventura di questo tipo, non abbiamo organizzato la spedizione in maniera così sontuosa come nei nostri precedenti raid. Siamo partiti semplicemente in cinque su quattro motociclette (il pilota in più che si alternava in sella alle varie moto, serviva per sostituire chi eventualmente affaticato o lievemente indisposto dalla durezza delle varie tappe) senza alcuna auto o altro veicolo al seguito. Inoltre per quanto riguarda le eventuali riparazioni potevamo contare soltanto sulle nostre forze e sulla dotazione attrezzi di bordo. In caso di grave panne ci saremmo rivolti all'officina di assistenza o stazione di servizio raggiungibile. Per quanto riguarda invece la manutenzione ordinaria, avevamo invece stabilito che saremmo intervenuti soltanto quando l'esigenza di cure fosse stata evidente (lubrificazioni regolazioni varie, sostituzione lampadine o candele, rabbocchi d'olio) evitando quindi ogni sorta di manutenzione preventiva.

Implicito, nell'evidente interesse delle Case costruttrici, che ogni macchina era ben rodata e perfettamente a punto di meccanica e ciclistica, oltreché fornita con l'equipaggiamento originale, coperture comprese. Soltanto per la Yamaha XZV 12 TD, mancando all'importatore le coperture di primo equipaggiamento, ci siamo avvalsi di coperture Pirelli MP7 radiali nelle misure alternative 130/80 anteriore e 150/80 poste-

# Verifiche e rilevamen

OLTRE AI CONTROLLI di rito sulla conformità delle componenti esterne delle varie macchine, abbiamo verificato particolarmente come carburatori, candele, coperture ed alti elementi di primo equipaggiamento fossero conformi a quanto dichiarato dalla Casa costruttrice. In termini di rilevamenti specifico abbiamo misurato i consumi di carburante, lubrificante e coperture in modo da stilare un completo quadro di comparazione per ogni macchina nelle medesime condizioni di utilizzazione ed in riferimento ad un vasto numero di piloti. Nel caso particolare delle prove speciali abbiamo pure rilevato il tempo di percorrenza e la media ottenuta. A guarnizione di tutta questa mole di lavoro al termine del raid ci è sembrato giusto inserire anche tre rilevamenti velocistici fondamentali "rubati» alle nostre completissime prove totali: velocità massima, accelerazione e ripresa. Ouesto per assecondare le richieste che ripetutamente ci vengono fatte dai lettori che esigono perlomeno i rilevamenti velocistici anche in questo tipo di prove ad ampio respiro. Eccoli accontentati, anche se ci preme ricordare che i nostri grandi raid come lo sono stati quelli per le enduro da oltre 500 cc in Sicilia e quello delle 125 cc in Sardegna, sono articolate prove di durata ed affidabilità che vanno considerate come complementi integrativi delle nostre prove totali, oppure delle nostre «comparative totali», come lo è stata quella delle 750 cc giapponesi.

# Chi c'era e chi no

NON SONO MOLTE, in Italia, le Case ad avere in catalogo le poderose granturismo che hanno preso parte alla nostra lunga prova. Ovviamente le abbiamo interpellate tutte. Si trattava di curare l'assortimento dei veicoli con particolare attenzione in modo che fossero effettivamente competitivi e confrontabili. Così ci siamo trovati subito a disposizione la Honda GL 1200 quadricilindrica boxer, sontuosa erede della prima 1000 Gold Wing, bene assortita con la Yamaha XVZ 12 TD Venture Royale provvista di una esclusiva meccanica V4 di 70º equipaggiatissima (c'è anche il computer «CLASS» che regola automaticamente le sospensioni).

Abbiamo inoltre goduto della presenza della nuovissima BMW K 100 RT, senz'altro il più valido veicolo della categoria, come vedremo, che però al momento della ralizzazione del nostro raid (primi di agosto) non era ancora disponibile sul mercato italiano. Ci è stato possibile includerla nel nostro servizio grazie allo spirito di collaborazione dei responsabili della Casa madre di Monaco, che grazie all'intercessione della BMW Italia ci ha messo tempestivamente a disposizione una fiammante K 100 RT equi-

paggiata di tutto punto. L'industria Italiana è stata degnamente rappresentata dalla Moto Guzzi che si è effettivamente «fatta in quattro» (e nel critico periodo di chiusura per ferie) per esaudire nei brevi tempi imposti le nostre richieste. Peccato soltanto che al momento della nostra prova non fosse disponibile una 1000 SP II, che senz'altro sarebbe stata meglio paragonabile (soprattutto sotto il profilo delle prestazioni) alle concorrenti ed abbiamo dovuto ripiegare sulla 1000 California II, ripromettendoci comunque di tenere in debito conto, al momento di stilare i giudizi, la differenza di estrazione fra i veicoli. Una macchina paragonabile alla bicilindrica di Mandello sarebbe stata la Harley FLH Classic, ma la nostra richiesta all'importatore, nella fattispecie la Cagiva, non è stata esaudita poiché al momento della partenza non erano ancora disponibili sul nostro mercato gli ultimi modelli della leggendaria Casa americana. Anche la Suzuki non è stata in grado di assecondare la nostra richiesta poiché sprovvista in tempi ragionevoli di una GS 1100 GK completamente carenata da affidarci, mentre la Kawasaki Motor Italia non è stata in grado di soddisfare la nostra richiesta ed affidarci una Z 1303 Voyager poiché si tratta di un veicolo che per il suo elevatissimo costo (quasi 25,000,000 di lire!) viene importata solo su ordinazione.

# LE SCHEDE TECNICHE

	HMW K 100 RT	GOLD WING	MOTO GUZZI CALIFORNIA II	YAMAHA XVZ 12 TE VENTURE ROYALE
Motore	4 temps	4 tempi	4 tempi	4 tempi
Cilindri		4	2	4
Disposizione	in lines orez.	V di 180º (boser) longitudinale	V di 90° longitudimile	V iii 70° traoversala
Raffreddamento	# liquido	a Siguido	ad aria	a liquido
Distribuzione	bialberg (cotema)	monoalbero (cinghial	ëste e bilancieri	bialbero (catena)
N. valvole per cilindre	2	2	2	4
Alesappie e corsa	67x70	75.5x68	88×78	78x86
Cilindrata (cc)	987.1	1181,92	948.81	1197.63
Rapporto di compressione	102.1	9.1	9.2-1	10.5:1
Diagramma di distribuzione	A. 5°-27° (212°) S. 27° 5° (212°)	A: 10°-40° (230°) S: 40°-10° (230°)		-
Carburatori (iniezione)	Basch LE Jetranic	4 Keihin VD 63 A	2 Deliurto VHB 30 CO/S	4 Mikuni BDS 34
Lubrificazione	tarter secco	carter amido	carter smide	carter umido
Washington and the same of the	pempa ad ingranaggi	pompa trocoidale	pempa ad ingranopgi	pompa trocoidale
Capacità coppa, più filtro (litri)	3.75	3,2	3	3,8
Accensions	elettronica Bosch VZ 51	elettrica transistorizzata	spinterogena	elettronica TCI
Cendale	Bosch X 50 a Champian A6 JC	NGK DPRSEA-9 o NO x 24EPR-U9	Bosch W 225 12 a Merelli CW 7 LP ecc.	NGK DPR8EA-9 p NO X 24EPR-U9
Ordine di accensione cilindri	1-3-4-2	1-3-2-4	1-2	1.4.3.2
Implesto elettrico	tatt 12V-20Ah gen: 12V-460W	hatt.: 12V-20Ah gan: 12V-360W	pen 14V-20A	bett: 12V-20Ah gen: 14V-30A
Avviamento	elettrica	sfettrico	elettrica	elettrice
Trasmissione primaria	ingranaggi (1,944)	catena HY-VO (1,708)	ingraneggi (1.235)	ingranaggi (1,775)
Trasmissione finale	albero (2.818)	albem (2,833)	albeco (4,714)	albero (2,588)
N. marce	5	5	5	5
Rapports 1.	4,500	2,643	2.000	2,600
Repporto 2.	2.980	1,667	1.388	1,772
Rapporto 3.	2,300	1,250	1,047	1,347
Rapporto 4.	1.880	1,000	0.889	1,088
Rapporto 5.	1,670	0.829	0.750	0.906
Frizione	manadistri 4 secco (meccanica)	multidisco in elio (idraulica)	hidiscs a secco	multidisco in olio
Telaio	# ediamentes	dappia culla	doopie cuits	doppia culta
Sospensione anteriora	forcella teleidraulica	forcella aleopseumatica	forcella alespreumatica	forcella oleopneumatica
Escursione (mm)	185	140	140	140
Sospensione posteriore	monoammertiazatera Monolevar	biammortüzatore oleopreumatico	biammortizzatore oleopresentation	mongammortizzatore
Escursione (mm)	110	105	75	Monocress Rising Rate 105
Poeumatici	Pirelli MT 28/29	Dunlap J	Fuelli MT 28/29	Pirelli MP7
Anteriore	110/90 V17	130/90 H 16	120/90 VIB	130/80 H18
Posteriore	130/90 V17	150/90 H 15	120/90 V 18	150/80 H16
Freno anteriors (mm/Ø)	douple discs/285	dappin discn/272	deppir disca/300	dappie disco/298
France posteriore (mm/23)	discn/285	disce/291	disca/242	disca/298
Lunghezza (mm)	2220	2505	2370	2470
Larghezza (mm)	916	970	890	940
Altezza (mm)		1510	1570	1400
Interesse (mm)	1518	1610	1565	
Altezza sella (mm)	810	780	790	1610
Luce a terre (mm)	175	140	THE RESIDENCE OF THE PARTY OF T	785
Pese a secce (kg)	The second second	17.5	175	145
Capacità serbatoio/ iserva (litri)	238	318 22/5	250 25/3	333 20/4,5
Prezzo achievi in menox	12 360 000	13.995.000	8189.000	14.915.000



# La tecnica delle protagoniste

TELAIO - La struttura portante (estremamente importante per questi mastodonti) è per tre casi su quattro a doppia culla continua in tubi d'acciaio. Si discosta in questo ambito la BMW RT che impiega un razionale telaio a «diamante», costituito da una culla superiore aperta (che sarebbe più appropriato definire «monca») coi bracci tubolari discendenti da 30 mm Ø che terminano nei punti di collegamento col propulsore all'altezza del basamento. È quindi il propulsore a chiudere inferiormente la struttura, risultandone elemento stressato. Come la K 100 RS, anche per la RT il motore è ancorato (anteriormente) elasticamente al telaio. Fra i doppia culla il più classico e semplice è il teso traliccio della Guzzi California, costruito con tubi da 30 mm Ø provvisto di bracci inferiori smontabili per consentire un'agevole estrazione del propulsore.

Decisamente generosi per dimensionamento e svolgimento della struttura sono i doppia culla «big-size» di Honda e Yamaha (entrambi con bracci inferiori smontabili per estrarre il propulsore) che supportano il motore a mezzo di silent block. Il primo ha tubi da ben 34 mm Ø, mentre il telaio Yamaha è da 32 mm Ø. Ancora Honda e Yamaha hanno identiche misure di interasse (1610 mm), ma la prima ha un'avancorsa più «agile» (118 mm con cannotto inclinato di 30º rispetto alla normale al suolo) della Yamaha che ha 125 mm di avancorsa per un asse di sterzo inclinato di 28º30'. La Bmw ha inclinazione di 27°30' e avancorsa di 101 mm, mentre la Guzzi rispettivamente 28º e 90 mm. Tutte le macchine hanno il cannotto

montato su rulli conici.

LA SOSPENSIONE ANTERIORE -Trionfo della semplicità in Casa Guzzi per lo meno a confronto con le concorrenti giapponesi. La Casa di Mandello impiega infatti una collaudata unità oleopneumatica compensata con steli da 34,7 m Ø, regolabile nel carico pneumatico da 2 a 3 bar, per un'escursione di 140 mm. Piuttosto semplice è anche la forcella della BMW, teleidraulica a perno in asse, che si distingue però per la lunga escursione di 185 mm e per il poderoso dimensionamento delle canne (ben 41,4 mm Ø) oltre che per la mancanza di possibilità di regolazione. Decisamente più evolute e simili di impostazione sono le poderose unità di Yamaha e Honda entrambe a perno in asse (con stell da 41 mm @ la Honda, e da 40 mm la Yamaha), oleopneumatiche compensate, con 140 mm di escursione. Differiscono per la pressione di gonfiaggio che va da 0 a 0,4 bar per la forcella Showa della Honda GL, e da 0,5 a 1,5 bar per la Kayaba della Yamaha. Entrambe inoltre sono provviste di anti-dive: TRAC ad azionamento misto meccanico/idraulico

per la Honda (regolabile su quattro posizioni) e tutto idraulico regolabile su tre poisizioni per la Yamaha.

SOSPENSIONE POSTERIORE - Ancora tradizione a confronto con la «nouvelle vagues tecnica. La Moto Guzzi infatti impiega la classica soluzione del doppio ammortizzatore (oleopneumatico Paioli compensato gonfiabile da 3 a 5 bar e regolabile su cinque posizioni di precarico molla) che lavora in coppia con un forcellone tubolare in acciaio. L'escursione utile della ruota posteriore è di 75 mm. La K 100 RT si fregia invece della più evoluta sospensione posteriore «Monolever» costituita da un singolo braccio oscillante infulcrato nella parte posteriore del carter motore (un pezzo fuso in lega leggera ad alta resistenza abbondantemente nervato ed a sezione pressoché rettangolare contenente l'albero di trasmissione) che lavora assieme ad un singolo ammortizzatore oleopneumatico Bilstein (o Nivomat) regolabile su tre posizioni di precarico molla, per una corsa della ruota posteriore di 110 mm.

Le soluzioni più «evolute» sono come è intuibile appannaggio delle giapponesi, anche se la Honda non impiega il noto schema Pro-Link ad articolazione progressiva, ma una coppia di ammortizzatori oleopneumatici regolabili nella pressione da 2 a 4 bar. per una escursione ruota di 105 mm. La Casa di Iwata invece adotta lo schema Monocross Rising Rate ad articolazione progressiva, con elemento ammortizzante De Carbon oleopneumatico (gas più olio) con stadio pneumatico gonfiabile da 0,5 a 6 bar e regolabile su quattro posizioni di freno idraulico. L'escursione della ruota posteriore identica alla Honda è di 105 mm.

RUOTE E FRENI - Classica la scelta Guzzi per le ruote, entrambe da 18". Un pelo più atipica è la BMW con 18" anteriore e 17" posteriore, mentre decisamente contro corrente sono le misure di Honda e Yamaha. La prima impiega all'avantreno un enorme Dunlop J 130/90 H 16 e posteriormente un 150/90 H 15, mentre la seconda ha optato per un 120/90 H 18 e posteriormente per un 140/90 H 16.

Ampia varietà anche negli impianti frenanti, tutti e quattro accomunati da dispositivi e soluzioni tecniche tali da accentuarne la fruibilità e la sicurezza. Va innanzitutto spiegato come il sistema di «Frenata Integrale» Guzzi-Brembo, non sia ormai più una esclusività. Anche Honda e Yamaha, pur con differenti denominazioni e soluzioni, impiegano un analogo dispositivo nell'ambito del quale è previsto che il comando a pedale oltre al disco posteriore azioni anche un disco anteriore. La BMW non ha nessun circuito di «frenata combinata» fra avantreno e retrotreno, ma gode dei servizi di un efficace limitatore di pressione sul disco posteriore che limita la tendenza a perdere aderenza nelle staccate più decise. I dischi più grossi all'avantreno li ha la Guzzi ben 300 mm Ø -, mentre al retrotreno ne impiega uno più piccolo da 242 mm Ø, avorati da pinze a doppio pistoncino prenente da entrambe le facce della pista renante.

Segue la Yamaha con tre unità da 298 mm autoventilanti provviste di pinze a doppio istoncino. La BMW impiega tre dischi frembo forati ad asole radiali da 285 mm

Ø (e pinze a doppio pistoncino), mentre la Honda utilizza atipicamente due unità anteriori da 272 mm Ø ed una più grossa posteriore da 291 mm Ø provviste di sei solcature evolventi e pinze Nissin a doppio pistoncino parallelo premente sulla sola faccia esterna della pista frenante.

MOTORE - C'è proprio di che sbizzarrirsi visto che sono qui rappresentate le più disparate «filosofie». Partiamo col più semplice, vale a dire il V di 90" con albero motore disposto longitudinalmente della Moto Guzzi California. Semplice e piuttosto tradizionale, il progetto Guzzi si distingue per l'albero motore monolitico su due supporti che ospita le bielle affiancate sull'unico perno di manovella. Queste ultime hanno la testa scomponibile e sorreggono un pistone in alluminio che scorre all'interno di un cilindro in alluminio con canne trattate al Nigusil (lo speciale riporto al carburo di silicio sviluppato dalla stessa Guzzi che ha permesso di contenere il gioco diametrale di accoppiamento da 2,6 a 3,8/100 di mm).

Il quattro cilindri in linea longitudinale della serie BMW «K» (definito anche a «sogliola» per la sua disposizione parallela al terreno) è invece un compendio di raffinate quanto razionali soluzioni tecniche. Anche in questo caso l'albero motore (in acciaio saldato) ha struttura monolitica ed a differenza dei propulsori tradizionali (in seguito alla sua architettura) è sorretto da cinque supporti di banco ove quelli inferiori sono in pratica semianelli avvitati ai supporti di banco superiori. Le bielle hanno la testa scomponibile e vengono accoppiate a pistoni che scorrono all'interno di cilindri in alluminio con canne provviste di trattamento "Scanilet" antiattrito (realizzato dalla stessa BMW) che ha consentito di ridurre il gioco diametrale pistone/cilindro alla tolleranza fra 3 e 4/100 di mm.

La Yamaha propone invece un singolare quadricilindrico a V di 70º che con buona approssimazione può essere assimilato ad una coppia di bicilindrici XZ 550 affiancati. Identica alla originale bicilindrica di Iwata è infatti l'apertura della V (70°) scelta per contenere i già «fisiologicamente» enormi ingombri longitudinali. L'albero motore è monolitico su bronzine e supporta, affiancate sui due perni di manovella, quattro bielle a testa scomponibile. I pistoni sono accoppiati a cilindri in alluminio con canne in ghisa riportata con un gioco diametrale compreso fra 5,5 e 7,5/100 di mm. Ben valutato è il discorso «vibrazioni» visto che questo V stretto è stato provvisto di un contralbero di bilanciamento ed ancorato elasticamente al telaio.

E terminiamo col quattro cilindri Boxer della Honda con albero motore disposto longitudinalmente al telaio. Questo boxer ha un albero motore monolitico su bronzine con perni di manovella separati per ogni biella, ovviamente a testa scomponibile. I pistoni sono in alluminio e vengono accop-

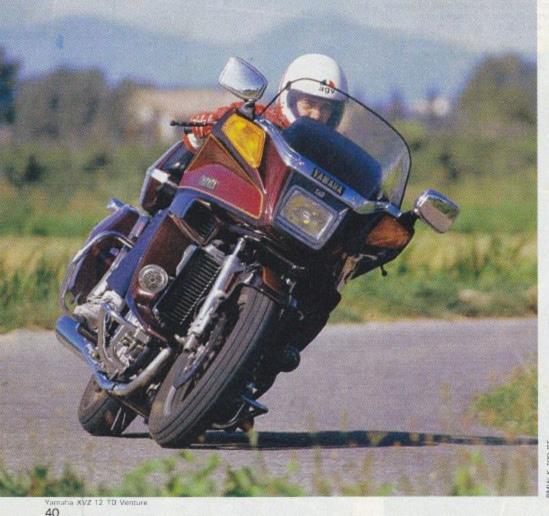
# CARATTERISTICHE FONDAMENTALI MECCANICHE E CICLISTICHE

	BMW	HONDA	MOTO GUZZI	YAMAHA
Alesaggio x corsa (mm)	67x70	75,5x66	88x78	76x66
Cilindrata (cc)	987,1	1181,92	948,81	1197,63
Cilindrata unitaria (cc)	246,78	295,48	474,41	299,41
Rapporto corsa/alesaggio	1,05	0.87	0,89	0.87
Velocità lineare media del pistone (m/s)	18,67	15.4	18,2	15,4
Inclinazione cannotto di sterzo	27°30'	30°	28°	28°30'
Avancorsa (mm)	101	118	90	125
Interasse (mm)	1516	1610	1565	1610

# DATI E PRESTAZIONI FONDAMENTALI DICHIARATI DALLA CASA

	BMW	HONDA	MOTO GUZZI	YAMAHA
Potenza max (CV/giri)	90/8000	94/7000	65/6700	97x7000
Coppia max (kgm/giri)	8.8/6000	10,7/5500	7,7/5200	11/5000
Velocità max (km/h)	215	200	190	200
Consumo (km/1)	16,9	16,6	17,241	15,8
Peso a secco (kg)	238	318	250	333







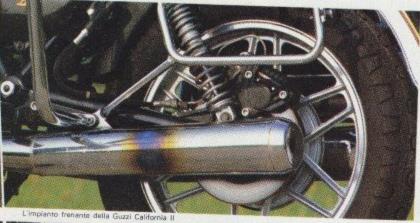


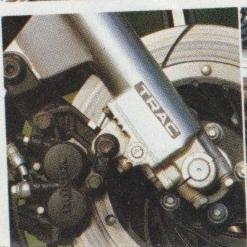














# Tirando le somme moto per moto

LA BMW È LA PIÙ BRILLANTE LA HONDA BEN MANOVRABILE MALGRADO LA MOLE, LA GUZZI LEGGERA E STABILE, GRAN RIPRESA DELLA YAMAHA

# **BMW K 100 RT**

NEL PUR elevatissimo livello che ha caratterizzato le quattro macchine della nostra prova, ha particolarmente brillato la nuova granturismo bavarese. E pensiamo proprio di non togliere nulla a nessuno se affermiamo che, attualmente, per l'impiego turistico, è senza dubbio la miglior macchina che si possa guidare. Come pensiamo di non togliere nulla alle altre BMW se pensiamo che sia la più equilibrata e valida della neonata serie K. Vanta, infatti, le stesse caratteristiche di manovrabilità della versione base (grazie all'ampio manubrio) è più protettiva aerodinamicamente della RS, e non ha davvero tanto da invidiarle in tema di prestazioni (oltretutto è pure quella che consuma meno) se è vero che è stata capace di superare abbondantemente i 215 kmh dichiarati dalla Casa (e a busto eretto!), prestazione che ha straordinariamente saputo mantenere integra anche col passeggero a bordo. È inoltre di gran lunga la più brillante in accelerazione. La manovrabilità si è rivelata eccellente e soltanto nelle manovre a bassa andatura la mole della carenatura inibisce (un poco) psicologica-

La nostra macchina era equipaggiata con un ammortizzatore posteriore Nivomat oleopneumatico che si è rivelato superiore, in fatto di comfort, a quello di serie. Ha fatto dunque bene il paio con la soffice forcella che anche per questa macchina (nonostante si noti meno che sulla RS più sportiva) resta sempre un po' flaccida, poco frenata in affondata come in estensione. Peccato che in una macchina così votata al turismo, si riscontri una scarsa trasparenza del parabrezza che ha, però, il vantaggio di mantenersi ben pulito in caso di pioggia. Peccato pure che la sella risulti un po' dura, compatta di imbottitura e scivolosa nella zona del passeggero, che non avendo, oltretutto, alcun appiglio, cui aggrapparsi, grava spesso sul pilota.

La protettività della carenatura è completa anche in caso di pioggia (al massimo ci si bagnano le estremità inferiori) ed anche il passeggero non è costretto a sopportare eccessivi vortici. Elementi di fastidio dovuti alla carenatura riguardano, invece, le interferenze con le ginocchia dei profili della parte inferiore, oltre alla tendenza ad accumulare il calore prodotto dal motore, per poi trasmetterlo alle gambe del pilota, ed il tasso di vibrazioni attorno ai 4000 giri su staffe e sella.

Per la meccanica la qualità migliore resta la formidabile curva di erogazione progressiva e piena in qualsiasi situazione e con qualsiasi marcia. La guida è pienamente godibile anche sui percorsi tortuosi che sembrerebbero poco indicati ad un simile "attrezzo", che mostra sempre un'ottima precisione in traiettoria e stabilità. Ottima la frizione e buono il cambio che nel corso della prova si è notevolmente ammorbidito dopo che sulle prime era risultato un po' ruvido. Pronti e resistenti i freni, anche se non sempre la forcella ne asseconda l'energica azione.

E passiamo ai lievissimi inconvenienti accusati dalla K 100 RT nella nostra prova. Fin dall'inizio il comodo indicatore digitale della marcia inscrita ha preso a dare i numeri, aiutato dalla spia del folle. In seguito si è bruciata la lampadina dell'indicatore di direzione posteriore sinistro, e poi quella dello stop. In seguito all'azione degli agenti atmosferici sono, inoltre, sparite le diciture sui pulsanti dei blocchetti elettrici e della chiave di contatto. Per tutto il viaggio, poi, siamo stati «disturbati» dalla eccessiva fumosità di scarico in seguito alla condensa ad ogni avviamento a freddo, dalla rumorosità della pompa elettrica del carburante, oltre alla difficoltà di azionamento della stampella laterale. Abbiamo, inoltre, riscontrato l'acquisizione di un evidente gioco sul cannotto di sterzo, l'indurimento dell'acceleratore ed una scarsa resistenza della verniciatura della carenatura che si fa facilmente intaccare dai sassi dei veicoli che la precedono.

# HONDA GL 1200 GOLD WING

E STATA per tutti la grande scoperta della prova, soprattutto perché non ci saremmo certo aspettati da questo «monumento su due ruote» di essere la più manovrabile, agile e divertente del lotto, soprattutto a bassa andatura in città ci si sorprende di come è possibile buttarla quà e là con estrema sicurezza e soddisfazione, merito del suo baricentro bassissimo e del grande equilibrio ciclistico. Nella guida tutto resta sempre sotto controllo ed è soltanto sui curvoni veloci che per la sofficità e delle sospensioni e la portata della carentura si manifestano vistosi ondeggiamenti: sembra proprio di andare in barca! Qualche serpeggiamento è probabile che si verifichi anche in rettilineo, soprattutto se si impiegano coperture analogalmente consumate.

Una notevole sorpresa è venuta dall'eccellente impianto frenante integrale che si è dimostrato veramente in grado di frenare un simile mastodonte in spazi contenutissimi e con un assetto estremamente equilibrato: siamo praticamente sugli stessi eccellenti livelli della Moto Guzzi (perlomeno fino a 130-140 km/h) ma con la bellezza di 100 kg in più da decelerare. Per quanto riguarda la posizione di guida va detto che si viene ospitati in maniera quasi regale su di un sellone superimbottito e comodo anche se l'assetto di guida a causa del manubrio risulta un pelo sbilanciato all'indietro, il che sulle lunghe percorrenze causa indolenzimenti alla schiena ed alla muscolatura dell'addome costretta ad un superlavoro. Anche il passeggero è ospitato in maniera principesca: può appoggiarsi mollemente allo schienale del top case e, se si fida del pilota, persino addormentarsi.

Il comfort di marcia è dunque elevatissimo, accentuato dalla completa assenza di vibrazioni, dalle sospensioni soffici e dall'ottima protezione offerta dalla carenatura, che ha però il difetto di creare vortici per il passeggero, e di avere un parabrezza troppo verticale che si bagna in maniera «illegibile» in caso di pioggia. Pur non essendo il più potente e grintoso del lotto, il quattro cilindri boxer di Hamamatsu mette in mostra una notevole grinta in accelerazione da fermo, ma si spegne in seguito nelle marce lunghe, ove risulta sostanzialemnte inferiore alla progressione della Yamaha. Per questo e per la lunghezza dell'overdrive, la ripresa non è delle più brillanti, anche se fluida e pulita, ed aprendo l'acceleratore a 130-140 km/h non si sente lo stesso poderoso impulso di Yamaha e BMW. In velocità di punta si sfiorano comunque i 190 km/h effettivi senza troppi artifizi e data la coppia a disposizione, si tratta di una macchina che sente poco il passeggero. I consumi sono in ogni caso elevati.

La frizione è ottima e modulabile, mentre non è altrettanto valido il cambio, contraddistinto da una corsa della leva lunga e da una marcata ruvidită che rende precario il passaggio rapido fra prima e seconda ove va superato un marcato gradino. Inoltre la trasmissione finale fin dai primi chilometri ha mostrato una certa tendenza ad acquisire strappi e giochi di funzionamento. Fra le altre cose di pregio ci preme sottolineare la tenuta eccellente all'acqua delle borse come del top case, ed in seguito all'esame al termine della prova, la praticamente assoluta mancanza di anomalie. Il propulsore ha accusato pochissimi trafilaggi, e gli unici appunti segnati sul nostro «libro nero» riguardano una lieve deformazione del catadiottro del gruppo ottico posteriore, e la scarsa stabilità dei coperchi degli altoparlanti previsti all'interno della carenatura. Completa è l'efficacia del sistema di regolazione idraulica del gioco valvole.

# MOTO GUZZI 1000 CALIFORNIA II

ANCHE LA MOTO GUZZI è arrivata brillantemente al termine della sua fatica, dimostrando che anche con due soli cilindri e una tradizionale sobrietà meccanica si può arrivare dove sono arrivate le altre, più sontuose (e costose) concorrenti. Ed è stato per noi oltremodo piacevole notare che tutti quei piccoli acciacchi (tipici di certe realiz-



ni italiane) che talvolta possono combettere un viaggio (o come nel nostro una prova importante) non si sono mamente manifestati ed il poderoso ndrico di Mandello ha marciato senza tezze a pieno vapore per tutta la prova abbiamo apprezzato, innanzitutto, la ovrabilità da moto "normale" e la rezza, oltre alla eccellente stabilità, a delle grosse Guzzi, soltanto frazionale inficiata dalla accentuata portanza arabrezza alla massima velocità.

precisione di guida è risultata, come al b. impeccabile come pure l'agilità ana dispetto della grande sezione del matico anteriore (per lo meno in raftio all'identica copertura adottata popormente). La posizione di guida, anche le ci si trova sprofondati in un sellone sontuoso come Honda e Yamaha, è te efficacia per il velo d'acqua sotto la pioggia.

Il motore, fatte le dovute proporzioni coi concorrenti quadricilindrici, ci è piaciuto parecchio per la sua ottima progressione e la coppia ai regimi intermedi che permette di uscire di curva molto rapidamente. Peccato che in alto perda rapidamente quota e nelle marce lunghe le prestazioni velocistiche siano un po' troppo penalizzate dal parabrezza che non consente di «distendere» tutti i giri. In tema di trasmissione ci siamo trovati alle prese con organi di utilizzazione un po' impegnativi e laboriosi come è peraltro tradizione dei grossi bicilindrici: la frizione è lenta nell'intervento e richiede uno sforzo più accentuato delle concorrenti sulla leva, il cambio è caratterizzato da una corsa eccessivamente lunga e da innesti resi ancor più critici dalla complessa articolazione del dispositivo di preselezione che porta ad evidenti «scalini» fra una marcia e l'altra fra le quali è facile trovare il folle, mentre non lo si trova quasi mai, a caldo, al posto giusto.



Prima della partenza per il vaid vengono montate sulla Yamaha Venture le coperture radiali Pirelli MP 7, recentemente introdotte sul mercato dalla Casa lombarda. Impiegate sul «transatlantico» giapponese hanno dato buoni risultati, soprattutto sotto il profilo della durata

via risultata migliore delle concorrenti, col busto correttamente eretto ad imare il largo manubrio a corna di bue ed di solidamente appoggiati sulle vaste ne. Peccato che la sella sia un po' corta riormente e finisca, insomma, troppo o per il passeggero che si trova così o sulla «cornice» in metallo cromato criore del portapacchi.

vasto parabrezza, ben poco aerodina-(tanto da far sembrare la quinta ia eccessivamente lunga) crea evidenti ci in velocità, avvertiti specialmente dal ggero, non è eccessivamente protettivo oltre, in caso di pioggia, non permette utamente di vedere nulla al di là del suo mo creando notevoli difficoltà. In fatcomfort di marcia qualche vibrazione iamo notata sulle pedane, specie quelle pilota. La frenata è quella «solita», lente, fornita dal «sistema integrale», efficientissima col pedale ed un po' impiegando il solo disco anteriore o che richiede un elevato sforzo per e azionato. In definitiva, considerando e il minor peso del veicolo, la frenata iltata la migliore del lotto. Peccato che hi in ghisa perdano piuttosto facilmenNel corso del nostro raid abbiamo riscontrato qualche difficoltà di avviamento a caldo, ed irregolarità di funzionamento del motore sotto la pioggia battente, a causa delle "scariche a massa" della struttura metallica delle "pipette" delle candele. Inoltre i blocchetti di derivazione elettrica e le efficaci trombe dell'avvisatore acustico hanno mostrato di temere l'umidità, come pure le borse laterali all'interno delle quali si infiltrava l'acqua. Inoltre le cromature degli scarichi si sono "cotte" vistosamente in breve tempo e l'interruttore di sicurezza che impedisce l'avviamento se la stampella laterale è abbassata, si è "bloccato" svariate volte.

# YAMAHA XVZ12TD VENTURE ROYALE

GRANDE MACCHINA anche questa Yamahona che ha «vinto» i confronti velocistici con la sua concorrente diretta per struttura, la Honda, battuta in velocità di punta, accelerazione e soprattutto ripresa, ove la quadricilindrica di Iwata ha saputo fare meglio di tutte grazie al suo propulsore che è effettivamente in grado di erogare coppie formidabili a regimi dieselistici. È senz'altro l'erogazione più poderosa e progressiva, ed è notevole rilevare come questo non costi troppo in fatto di consumi ove la Yamaha si è installata al secondo posto, dietro alla sobria BMW precedendo la bicilindrica Guzzi. Il complesso della trasmissione ci è piaciuto molto per la grande dolcezza di trazione, ed in particolare il cambio è risultato il più docile e morbido del gruppo. Anche la frizione è all'altezza della situazione per modulabilità e dolcezza del disinnesto, ma ha mostrato di non gradire le strapazzate e di affaticarsi nella marcia cittadina.

Come per la Honda, la Venture offre una faraonica abitabilità anche per il passeggero che può appoggiarsi sul confortevolissimo schienale. La posizione di guida è buona: si sta «spaparanzati» nel vasto sellone ad impugnare il largo manubrio (per garantire opportuni bracci di leva a manovrare un simile bestione) regolabile, coi piedi appoggiati su pedane larghe e rilassanti. Il comfort di marcia è fra i migliori pretendibili, grazie alla sofficità delle sospensioni, alla grande souplesse di erogazione, alla silenziosità ed all'assenza di vibrazioni. La protezione aerodinamica è buona, ma non eccellente. Ci aspettavamo infatti meno vortici sulle spalle e la parte alta del casco ed una maggiore protettività per il passeggero. Inoltre il calore che arriva sulle gambe è fastidioso come per la BMW.

Nella guida, ove la Venture impressiona molto favorevolmente, ci si trova decisamente meglio quando il veicolo acquista velocità: diciamo che l'andatura ideale si colloca fra i 100 ed i 130 kmh ove la grossa Yamaha è una «piuma» da condurre apprezzabilmente agile e docile oltreché precisa. A velocità inferiori risulta un pelo più impegnativa, mentre ad alta velocità acquisisce inerzia direzionale e non manca qualche lieve serpeggiamento anche se non in maniera così marcata come quelli accusati dalla Honda. A questo proposito va citato che le coperture radiali Pirelli MP7 hanno migliorato la situazione in fatto di manovrabilità e resa chilometrica rispetto alle originali, ma non hanno comunque risolto definitivamente i problemi di serpeggiamento alle massime velocità in autostrada in presenza di malformazioni longitudinali sul fondo stradale.

Ottime sono risultate le sospensioni grazie anche al sistema «Class» di livellamento pneumatico computerizzato mentre, per quanto sicuro, non ci ha entusiasmato l'impianto frenante meno progressivo dell'vintegrale» Honda. Nel nostro taccuino di bordo al termine del viaggio abbiamo segnato i seguenti «guai»: «cottura» della cromatura mediana dell'impianto di scarico, rottura del sistema di ancoraggio di una valigia posteriore, evidenti trafilaggi dai coperchi degli alberi a camme, ed infine il frequente «incastrarsi» del pulsante di avviamento col motorino elettrico che restava inserito.

# Nel vecchio in...continente

VIENNA, PRAGA, BONN, AMSTERDAM, BRUXELLES, PARIGI, CITTÀ ATTIVE, APPOLLATE, DA VEDERE: PIENE DI VITA, DI GIORNO E DI NOTTE

di Marco Masetti

QUANDO sul tuo programma di viaggio leggi, per esempio, che martedì 14 ti aspettano 1013 chilometri che ti porteranno dalla bassa emiliana a Vienna, passando da Monaco di Baviera, capisci subito che il viaggio sarà perlomeno duro e che dovrai stringere i denti, anche perché, il giorno successivo, ti attendono altri 500 chilometri per raggiungere Praga. Certo, un tour attraverso le capitali (o le città più famose) d'Europa non è un'impresa impossibile, le strade sono quelle di un continente completamente civilizzato da un paio di migliaia di anni, non ci sono piste e sassi, ovunque è possibile trovare benzina, assistenza, cibo e un albergo con un letto pulito. Forse, per qualcuno, manca completamente il lato picaresco del raid, ma con un po' di attenzione è possibile trovare l'avventura (con l'A maiuscola) anche in una capitale europea (specie di notte), ma soprattutto queste grandi città offrono notevoli stimoli al viaggiatore perché attivissime, piene di spunti e di nuove tendenze che aiutano a capire la direzione che prenderà il "Vecchio Continente" nei prossimi anni. In questo Vienna, Praga, Bonn, Amsterdam, Bruxelles e Parigi si somigliano moltissimo, pronte a coinvolgere il visitatore con uno dei loro tanti aspetti. È chiaro che basterà trovare subito quello a noi più vicino per trovarci in sintonia con la città. E quantomeno pretenzioso affermare che Praga è una brutta città oppure che ad Amsterdam non ci si diverte, visto che si tratta di città dove vivono, lavorano e pensano milioni di uomini e da migliaia di anni si fa la storia del mondo. Insomma dare in poche righe un giudizio su una realtà quale la capitale di uno dei Paesi più industrializzati e civilizzati del mondo mi sembra un luogo comune tanto quanto quello relativo agli italiani che secondo parecchi stranieri sarebbero tutti bassi, con i capelli neri e gli occhi scuri, perennemente intenti a mangiare pastasciutta.

In Europa, pur con le dovute differenze, viviamo oramai tutti allo stesso modo, le istituzioni si somigliano sempre più, così come i problemi. Qualche commentatore politico dice che facciamo tutti parte di uno stesso impero (quello occidentale) e che ci uniformiamo a ciò che viene deciso nella vera capitale europea... dall'altra parte dell'Oceano. Problemi troppo grandi, questi, mi accontenterò, molto più semplicemente, di riportare qualche piccola impressione di un bellissimo viaggio, fatto nella seconda metà di luglio da Claudio Braglia, Guido Fulgoni, Marco Masetti, Franco Rossi e Antonio Scialpi, in giro per il Vecchio Continente a bordo delle moto più comode (e mastodontiche) prodotte dalle industrie giapponese, italiana e tedesca.

IL NOSTRO primo contatto è con Monaco, dove ritiriamo una fiammante K 100 RT, direttamente nel fantascientifico stabilimento-centro direzionale della BMW. Il futuro è già di casa nelle torri di vetro della

fabbrica tedesca, ma lo è anche per le strade di Monaco, dove i quartieri nuovi sono immersi nel verde e dove il consumismo nei negozi e nelle vetrine ha perso l'aggressiva voglarità dell'era industriale per acquistare la sagacia e l'amore per i servizi tipici dell'epoca informatica.

In Germania si cerca di vivere meglio la vita, si lavora intensamente come sempre ma, indubbiamente, qualcosa è cambiato, anche per i Turchi, che dopo avere costituito l'ultimo gettito di mano d'opera a basso costo, iniziano ad inserirsi nella società della Repubblica Federale Tedesca (non senza qualche problema) al pari di quei lavoratori stranieri giunti da queste parti decenni prima, provenienti dal sud dell'Italia.

Dopo Monaco, Vienna. Per strada pensavo a tutti i luoghi comuni sentiti e letti su questa splendida città, capitale di uno Stato di nemmeno 8 milioni di abitanti, dove si respira ancora la grandezza di un impero tramontato definitivamente con la prima guerra mondiale. Il viennese, come poi scopriremo in seguito, ha qualcosa di diverso rispetto ai propri connazionali, è abituato a vivere le cose con qualche anno di anticipo, è più disincantato, vedere gli stranieri e vivere in più competitivo, ma anche più

Epidermicamente Vienna ha magico, gli ori, gli stucchi. architettoniche sono li a ricon secolo fa, da queste parti, veni destini di mezzo mondo e che i Asburgo portavano cognomi deschi, italiani, serbi, croati, ebrei e turchi. Un impero mu confessionale che, per molti, hi uno dei governi più interessanti Ma, per qualcuno, l'idea asburg validissima e così troviamo, sol drale di S. Stefano, due persona santissimi: uno con tanto di vende immagini di Francesco formato cartolina complete di augurale in una delle tante ling all'epoca dell'impero e magliette magine del sovrano, mentre l'al nome d'arte e predica la pace e l' mondo sotto la corona d'allo sovrano che regni in nome dei universali, Si fa chiamare Waluli ser, LUft, LIcht, SOnne, ovvet aria, luce e sole) ed è un bizz notissimo viennese che, vestito si tunica e con lo scettro imperiale predica (soprattutto con la propria fatissima immagine), l'idea di ur unito (o meglio federato) dove giustizia trionfino su interessi e hi

LASCIATA Vienna puntiamo dec





per la tappa oltrecortina del nostro eurotour. Quasi nessuno di noi aveva mai visitato un paese appartenente all'«altro impero», e alla frontiera austro-cecoslovacca qualcuno temeva perquisizioni seccanti ed immani perdite di tempo. Nulla di tutto questo, ma solamente un assaggio di quello che sa fare un Paese socialista per fiaccare con burocrazia e code qualunque velleità di vita moderna di un occidentale. I controlli non sono certo severissimi, ma tutto viene verificato e rivisto, ogni singola voce richiede un pezzo di carta ed ogni pezzo di carta richiede un po' di tempo. Scopriamo che macchine fotografiche e mangianastri da queste parti non sono cose di uso corrente (vengono annotati da un funzionario su di un moduletto) e che del tanto vilipeso occidente si amano soprattutto i dollari che vanno cambiati alla dogana in ragione di 12 per ogni giorno di permanenza.

Arriviamo a Praga, nella famosa piazza S. Venceslao (quella dove si immolò Jan Palach, dandosi fuoco alla maniera dei monaci buddisti per protestare contro l'invasione militare che mise fine alla primavera praghese) e scopriamo di persona che ai cecoslovacchi piacciono molto le nostre moto che, una volta parcheggiate diventano una seguitissima attrattiva turistica. Sono perennemente sommerse da una folla appassionata che le fotografa o che vuole toccare con mano le nostre supertourer. Qualcuno è invidioso dei nostri lussi, ma si rassicura quando gli spieghiamo che anche dalle nostre parti non sono troppi i lavoratori con famiglia in grado di spendere 14 milioni per una Gold Wing. Praga è piena di turisti e di giovani, non c'è una camera libera.

Anche qui il turismo è un'industria e le strade sono piene di Skoda, Wartburg e ZAZ con targhe tedesche (dell'Est), rumene, bulgare. La città, pur con i fatiscenti palazzoni del centro, è bella e cosmopolita piena di tracce storiche, ma anche malinconica. Per strada è un continuo invito al cambio clandestino, si possono cambiare, più che vantaggiosamente, tutte le monete mondiali, purché pregiate, e quasi con orgoglio scopriamo che la lira, da queste parti, è considerata al pari del marco tedesco e del dollaro. Cambiare per strada non è molto sicuro per via dei tanti poliziotti in borghese o di loro confidenti, ma la pratica è così generalizzata da sembrare quasi tollerata dalle autorità. Piuttosto va ricordato che all'uscita dalla Cecoslovacchia tutte le banconote locali vanno di nuovo cambiate, previo controllo delle varie distinte di cambio. I giovani a Praga sognano ad occhi aperti il modello occidentale e ci invidiano tutti i gadgets tipici della nostra civiltà come le autoradio e l'abbigliamento. Sfruttando questa situazione, «sciacalleggiano» parecchio gli italiani che, da queste parti, si muovono e spendono come piccoli sceicchi, sperando che il lusso delle firme del loro abbigliamento casual-elegante seduca una delle tante (bellissime) ragazze praghesi.

DUE GIORNI a Praga, dopodiché ripartiamo verso la Germania, in direzione di Bonn.
Per qualcuno Bonn è solo una capitale
amministrativa priva di qualunque fascino.
In realtà, Bonn è una splendida, pulitissima
e graziosa città, con molto verde e benessere, capitale non certo sobria di un paese
ricco che ha trovato nell'efficienza una carta
vincente per il futuro. Colpisce, però, molto
di più Amburgo, con la sua architettura
travolgente e verticalista, con l'immenso
porto alla foce dell'Elba e per la popolazione composta da uomini e donne di tutte le
razze ed abitudini.

Amburgo è una città modernissima dove. di giorno, le strade sono piene di gente che lavora freneticamente e di notte si popola di un ancor più variegato universo di personaggi incredibili. Il cuore di Amburgo by night è la famosissima strada intitolata a San Paolo, dove c'è una delle più immense fiere dell'eros mondiale. Capatina d'obbligo tra sex-shop, live sow e altri mille locali trasformati in luoghi "peccaminosi". In realtà non c'è molto per l'occhio smaliziato, il sesso è dispensato a piene mani, con molto cattivo gusto ed ancora ancorato a schemi superati. Forse vent'anni fa un italiano avrebbe sgranato gli occhi come Pinocchio nel Paese dei Balocchi ma, in realtà, la cosa più interessante di Amburgo è la (non sempre tranquilla) fauna notturna fatta di

desperados di ogni
tipo e razza che lotta, quotidianamente, per arricchirsi o
sopravvivere tra luci di ogni tipo, cattedrali gotiche e centri
direzionali di multinazionali. Immancabili nella metropolitana i gruppi di
punk che, da queste
parti, sono diffusissimi. Quelli incon-

trati da noi erano più che tranquilli ed educati, ma sfoggiavano pettinature ed abbigliamenti veramente spettacolari, tanto da poter essere tranquillamente elencati tra le «cose da vedere» ad Amburgo.

SCADE ANCHE la nostra permanenza in Germania e, approfittando delle velocissime autostrade tedesche decidiamo un trasferimento di circa 300 chilometri fino alla frontiera olandese. Un sibillino bivio Oldenburg-Osnabrück, mette in crisi Scialpi che, anziché puntare ad ovest si dirige a sud. Inizia così un pomeriggio di ricerche indefesse per recuperare il tarantino disperso, Nel dubbio (sarà andato qui o là?) battiamo tutta la zona, ma fino al tramonto Scialpi non verrà ritrovato. Oramai è buio e dal mare del Nord cala una nebbia impenetrabile. Il viaggio verso Amsterdam è rinviato di un giorno. Passiamo la notte in un albergo vicino al confine olandese impegnati in un processo (verbale) al nostro compagno che, reo di ignorare segnaletica e indicazioni viene appiedato e passa a fare il passeggero. Crudeli, dirà qualcuno, ma in viaggio ci vuole una certa disciplina, specie quando

con poco tempo a disposizione si devono coprire tanti chilometri. Olanda! Arrivare in Olanda in una giornata di sole estivo è una cosa bellissima: il verde è onnipresente. l'aria è profumata di mare e di terra, tutto è gentile, dall'architettura alla gente. I sudditi della Regina d'Olanda vivono molto bene e si spostano indifferentemente in auto, in bici e in barca. Anche da noi succede questo, ma è impossibile uscire di casa e trovare una via riservata ad ognuno di questi mezzi di trasporto. Anche Amsterdam non manca di sconvolgere chi ama la vita notturna. È piena di giovani di tutto il mondo e ad ogni angolo di strada c'è qualcuno che balla, c'è una musica o un locale che fa per te. Amsterdam è una città che ha liberalizzato tutto, dal sesso alla droga, certo a qualcuno questa libertà dà fastidio, ma bisogna ricordare che l'Olanda è uno dei Paesi più avanzati socialmente e che la libertà permette libera circolazione anche ad autentici rottami umani che hanno ecceduto della libertà e che costituiscono un valido deterrente a molte tentazioni. Anche qui quartiere a «luci rosse», ma ben poche novità e molto squallore... dai tempi dei wisky a go-go e delle donnine sembrano essere passati parecchi anni luce.

DALL'OLANDA al Belgio attraverso una frontiera che non c'è: segnale anche questo di un mondo che si evolve verso la libera circolazione di uomini, cose ed idee. Bruxelles la vediamo solo di passaggio, ed è un peccato, ma ormai il tour sta per finire e ci attende una delle città più famose del mondo, Parigi. È una città incredibile, piena di gente di ogni tipo, popolata ad ogni ora del giorno e della notte, con tutto quello che può attirare una persona che abbia almeno un interesse. Piuttosto va detto che viene spesso presentata ancora come méta di artisti e di un turismo élitario ed innamorato della forma. Niente da dire, Parigi ha tanti lati che penso nessuno si troverebbe senza qualcosa da fare o vedere, ma il carattere dominante è quello di una capitale moderna, dove la gente corre ansiosa e frenetica per emergere da una mediocrità, che di fronte a tutte le possibilità che offre il vero cuore del Francia, opprime in maniera terribile. Anche qui troviamo vocianti turisti italiani, gruppi di giapponesi ed arabi impegnati in shopping massacranti per il portafoglio, ma soprattutto tanti giovani e tante idee in uno scenario fantastico dove si mescola la tradizione fatta di Notre Dame, Tour Eiffel e Mont Martre, con lo squallore, a volte pericoloso, dei fuoricasta di Place Pigalle, ma dove svetta, simbolo di un mondo che sta arrivando all'ipermoderno, il quartiere della Défense, proposta francese per la città del 2000.

Torniamo a casa: da Porte de Lyon (Parigi) a Porta Mazzini (Bologna) sempre sotto la pioggia battente. Il giorno dopo mi risveglio, non so più dove sono, se spenderò franchi, marchi oppure corone. Una rapida occhiata dalla finestra mi dice che sono a casa, probabilmente alla periferia dell'impero.

# HANNO COLLABORATO

Guido Fulgoni

Marco Masetti

Franco Rossi

Antonio Scialpi

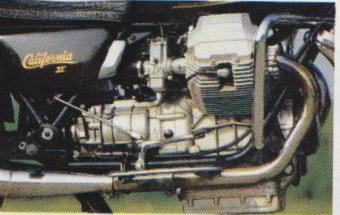




BMW K 100 RT



Honda GL 1200



Guzzi 1000 California

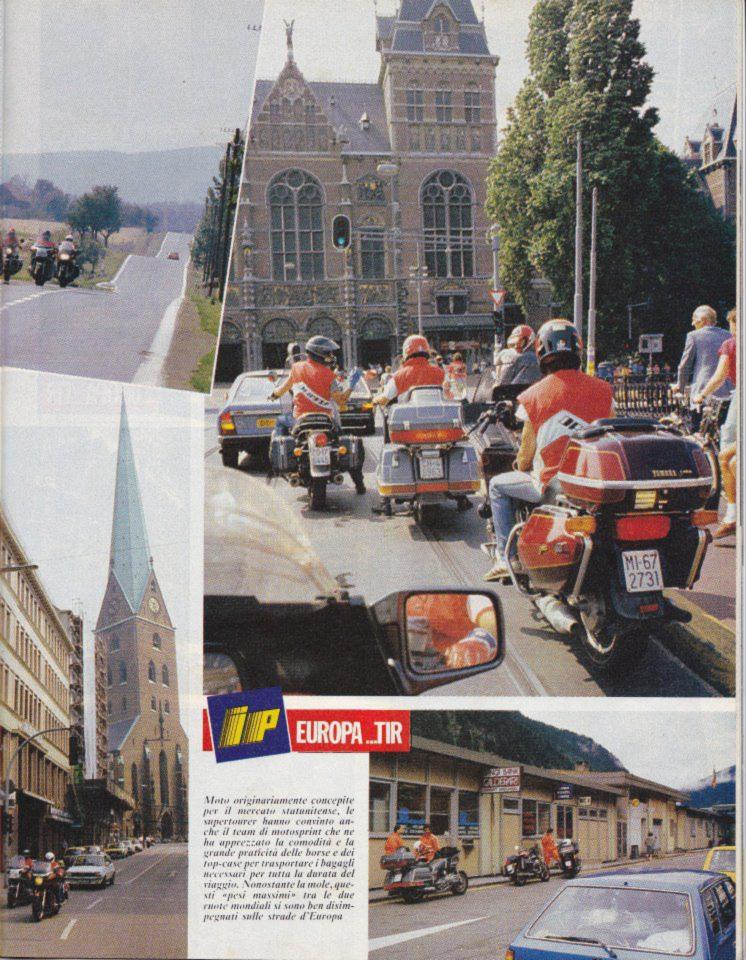
















Tanti chilometri, paesi e popoli tra loro diversi, angoli anonimi o particolarmente suggestivi, frontiere aperte come quelle tra Belgio ed Olanda, oppure sede del trionfo della burocrazia come quella tra Cecoslovacchia e Germania, ma, soprattutto il vero spaccato dell'Europa, un continente notissimo, ma interessante ed avvincente sotto il profilo umano e culturale. Anche lontano dalle piste dell'Africa o del Sud America e viaggiando con le comode supertourer, l'avventura è sempre dietro l'angolo





# ACCELERAZIONE DA FERMO

DISTANZA TEMPO (sec)/VELOCITÁ IN USCITA (km/h) CON SOLO PILOTA

	BMW	HONDA	MOTO GUZZI	YAMAHA
0-100 m	5"03/115,010	5"16/101,900	5"60/196,318	5"13/109,919
0-200 m	7~58/150,000	8"13/134,016	8"72/126,865	7'91/139,366
0-300 m	9"82/166,113	10168/148,350	11°42/139,016	10'38/153,316
0.400 m	11"88/180,005	13"05/159,225	13'90/148.613	12"63/165,009
0-1000 m	22"79/206.112	25,46/178,316	27"61/163,010	24"81/184,012

### CON PASSEGGERO

0-400 m	13"40/189,808	14"50/146,136	15"85/133,391	14"01/158,319
0-1000 m	25"42/187,010	27"99/166,316	30'79/152,188	26-90/173.377

# VELOCITÀ MASSIMA

	BMW	HONDA	MOTO GUZZI	YAMAHA
Dichierata	215	200	190	200
Effettive	216,010	189,500	166,496	198,744
Can passaggera	215,001	181,399	181,516	195,300
Indicazione tachimetro	230	>200	185	>200
Indicazione contagiri	8500	6300	6200	7100

# PESO EFFETTIVO

	BMW	HONDA	MOTO GUZZI	YAMAHA
Peso dichiarato a secco	238	318	250	333
Peso rilevato*	243,400	343,800	283,300	346,900

\* in ordine 6 marcio con 5 kg di carburante.

# RIPRESA DASOkm/h NEL RAPPORTO PIÙ LUNGO

DISTANZA TEMPO (SEC)-VELOCITA' DI USCITA (km/h) CON SOLO PILOTA

	BMW	HONDA	MOTO GUZZI	YAMAHA
0-100 m	5"04/84,800	5"10/81,309	5*55/78,130	4"99/86,397
0-200 m	8"22/125,018	8"39/119,444	9*10/105,443	8"19/125,003
0-300 m	10"83/146,017	11"08/139,797	12"31/118,397	10"82/144,220
0-400 m	13'09/167,215	13"46/158.210	15"24/127,911	13"14/184,016
0-1000 m	24"80/196,016	26''09/176,066	30"85/148,917	25"29/185,382

### CON PASSEGGERO

0-400 m	14"18/159,771	14"39/149,445	16"88/121,394	14"10/157,313
0-1000 m	26"25/185,611	27"77/168,416	33°31/139,616	26"87/178,363





# Il raid in cifre. Da Bologna a Bologna,

# Guida alla lettura delle tabelle

NELLE TABELLE riassuntive delle varie tappe che compaiono in queste due pagine, oltre al tempo di percorrenza ed alla relativa media ottenuta. riportiamo anche il consumo relativo ad ogni contendente. Nelle prove di trasferimento i veicoli compaiono in ordine alfabetico, mentre nelle prove speciali sono nell'esatto ordine di arrivo al traguardo di tappa. Nelle due prove specali effettuate sulle autostrade tedesche (ove non è imposto alcun limite di velocità) le macchine si sono prodotte in performances che danno un'attendibile misura delle loro grandi possibilità e della facilità che hanno a mantenere a lungo medie elevate. Alla base di ogni tabella abbiamo indicato la velocità di crociera mantenuta in linea generale su tutto il percorso, mentre la presenza di un asterisco a fianco di una motocicletta, indica che in quella tappa ha avuto a bordo anche il passaggero.

# 1º TAPPA (TRASFERIMENTO)

BOLOGNA-BRENNERO-MONACO (AUTOSTRADA E CITTÀ) 558 km

	Tempo implegata	Media aff. (km/h)	Consumo ril. (km/0
HONDA*	4h38'	120,432	11,835
MOTO GUZZI	4h38	120,432	14,217
<b>УАМАНА</b> *	4h38"	120,432	14,456
BMW**	4h30'	124,000	15,888

Velocità di crociera mantenuta: 140 kmh + 5% in città •• Percorso effettuato in epoca differente

# 2º TAPPA (TRASFERIMENTO)

MONACO-SALISBURGO-VIENNA IAUTOSTRADA E 10% IN CITTÀ) 457 km

	Tempo impiegato	Media eff. (km/b)	ril. (km/l)
BMW	4h10"	109,680	16,802
HONDA*	4h10'	109,680	15,624
MOTO GUZZI	4h10"	109,680	14,984
YAMAHA	4h10"	109,680	13,076

Velocità di crociera mantenuta: da 120 a 140 kmh

# 3ª TAPPA (TRASFERIMENTO)

VIENNA-JIHLAVA-PRAGA ISTATALE 70%, AUTOSTR. 20%, CITTÀ 10%I 493 km

	Tempo impingato	Media eff. (km/k)	ril. (km/l)
BMW+	6h35	74,888	17,148
HONDA	6h35'	74,886	15,552
MOTO GUZZI	6h35'	74,886	16.855
YAMAHA	6h35'	74,886	17,421

Velocità di crociera mantenuta: Statale 100 kmh; Autostrada 120 kmh

# 4ª TAPPA (TRASFERIMENTO)

PRAGA-KITZINGEN-ASCHAFFENBURG (CITTĂ 20%, STATALE 48%, AUTOSTR. 40%) 469 km

	Tempo impiegato	Medio aff. (km/h)	Consumo rit. (km/l)
BMW	5h15	89,333	16,456
HONDA	5h15	89,333	14,818
MOTO GUZZI	5h15"	89,333	15,845
YAMAHA*	5h15	89,333	16,313

Velocità di crociera mantenuta: Statale 80-100 kmh; Autostrada 120-140 kmh

## 5ª TAPPA (PROVA SPECIALE)

ASCHAFFENBURG-LIMBURG (AUTOSTRADA) 135 km

	Tenge implegate	Medie eff. (km/k)	consured sit. (km/l)
BMW*	50'25"	160,661	12,676
YAMAHA	51'54"	156,069	10,843
HONDA	52'39"	153,846	9,441
MOTO GUZZI	52'47"	153,458	12,558

# 6º TAPPA (TRASFERIMENTO)

(AUTOSTRADA) 148 km.

	Tongo impiegato	Media ett. (kryh)	rii. (km/0
8MW*	1h15'	118,400	14,439
HONDA	11145	118,400	14,162
MOTO GUZZI	1h15"	118,400	13,578
YAMAHA.	1h15	118,400	12,542

Velocità di crociera mantenuta: 150-160 kmh

# 7" TAPPA (TRASFERIMENTO)

BONN-WUPPERTAL-GUTERSLOH (CITTÀ 30%, AUTOSTRADA 70%) 294 km

	Temps implegate	Media eff. (kes/h)	cancume rit. (key1)
BMW	2h20"	126,000	13,706
HONDA*	2h20'	126,000	10.155
MOTO GUZZI	2h20°	126,000	11,395
YAMAHA	2h20'	126,000	11,462

Velocità di crociera mantenuta: 160-170 kmh.

### 8º TAPPA (PROVA SPECIALE)

GUTERSLOH-HANNOVER (AUTOSTRADA) 155 km

	Temps impiegato	Media eff. (km/h)	Consume rii. (km/l)
BMW	50'30"	184,158	10,164
YAMAHA	55'05"	188,835	9,968
HONDA*	58'06"	160,069	8,137
MOTO GUZZI	59'42"	155,779	9,688

# 9" TAPPA (TRASFERIMENTO)

HANNOVER-AMBURGO (AUTOSTRADA 60%, CITTÀ 40%) 174 km

	Turqui Impiegate	Madia eff. (key's)	Consumo
BMW	2h05	83,520	14,561
HONDA	2h05	83,520	11,959
MOTO GUZZI*	2h05	83.520	12,655
YAMAHA	2h05"	83,520	13,182

Velocità di crociera mantenuta: 150 kmh

### 10" TAPPA (TRASFERIMENTO)

AMBURGO-OSNABRUCK-LEER-AMSTERDAM (AUTOSTRADA 50%, STATALE 50%) 590 km

	Tempo	Media eff. (kec/h)	Censums ril. (km/l)
BMW	7h05°	83,294	14,166
HONDA	7h05'	83,294	12,382
MOTO GUZZI*	7h05	83,294	12,967
YAMAHA	7h05'	83.294	13,673

Velocità di crociera mantenuta: Autostrada 150-180 kmh; Statale 110 kmh

# trasferimenti e prove speciali



# 11° TAPPA (TRASFERIMENTO)

AMSTERDAM-BRUXELLES-PARIGI (CITTÀ 10%, AUTOSTRADA 90%) 528 km

	Tempo impiegato	Media off. (key/h)	cit. (km/l)
BMW	5h11'	101,865	15,201
HONDA	5h11'	101,865	11,919
MOTO GUZZI	5h11"	101,865	13,754
YAMAHA*	5h111	101,865	13,689

# USURA COPERTURE

	MARCA COPERTURA	MISURE ANT, / POST,	KM TOTALI PERCORSI	ANT: / POST. (mm/1000 km)
BMW	PHANTOM + 1 MT28/29	100/90 V18 - 130/90 VR17	5207	0,35/1,1
HONDA	DUNLOP 5 F 17 / K 627	130/90 H16 - 150/90 H15	5207	0,3/1,3
MOTO GUZZI	PIRELU PHANTOM MT 28	120/90 V18 - 120/90 V18	5207	0.2/1.2
<b>УАМАНА</b>	PIRELLI MP7	130/90 VR18 - 150/80 VR18	5207	0.2/1

# 12ª TAPPA (TRASFERIMENTO)

PARIGI-CHAMONIX (CITTÁ 20%, AUTOSTRADA 80%) 682 km

Velocità di crociera mantenuta: 140 kmh

	Tempo impiegato	Media eff. (km/h)	Consumo rii. (km/l)
BMW	6h17	108,541	14,178
HONDA	6h17"	108,541	11,180
MOTO GUZZI*	6h17	108,541	12,279
YAMAHA	6h17"	108,541	12,786

Velocità di crociera mantenuta: 140-160 kmh

### RISULTATI FINALI

	PROVE SPECIA	ALI	TR	ASFERIMEN	ITI		RIEPILOGO		
KM	TEMPO TOTALE	MEDIA (km/h)	км	TEMPO TOTALE	MEDIA (km/h)	TOTALI PERCORSI	TEMPO TOTALE DI VIAGGIO	MEDIA GENERALE LORDA (km/h)	
BMW	290	1640'55"	172,420	4917	59h22"	82,824	5207	61h02'55"	85,293
<b>УАМАНА</b>	290	1646'59"	162,642	4917	59h30"	82,539	5207	B1618'29"	84,978
HONDA	290	11:50'45"	157,111	4917	59h30"	82,639	5207	81h20'45"	84,879
MOTO GUZZI	290	1152'29"	154,690	4917	59h30'	82,639	5207	61122.29"	84,840

# 13ª TAPPA (TRASFERIMENTO)

CHAMONIX-BOLOGNA (AUTOSTRADA) 524 km

	Tempo impiegato	Media eff. (kryh)	rii. (km/l)
BMW*	4h39'	112,688	15,503
HONDA	4h39'	112,688	12,402
MOTO GUZZI	4h39"	112,688	12,988
YAMAHA	4h39	112,688	14,844

Velocità di crociera mantenuta: 150 kmh

### CONSUMI IN TOTALE

	TOTALE km PERCORSI	LITRI CARBURANTE CONSUMATI	CONSUMO EFF. CARBURANTE (km/l)	LUBRIFICANTE TOTALE CONSUMATO (y)	CONSUMO SPEC LUBRIFICANTE (g x 1000 km)		
BMW	5207	346.34	15.034	750	144		
HONDA	5207	405.05	12,855	380	73		
MOTO GUZZI	5207	369,08	14,108	2000	384		
YAMAHA	5207	359.61	14,480	1300	250		

# La resa dei conti

II. PUNTEGGIO che abbiamo assegnato ad ogni motocicletta, riassume i risultati delle varie tabelle che pubblichiamo comprese le graduatorie delle prove speciali) espresse in voti da 1 a 4. Integrando questi punteggi con le valutazioni emerse nel corso del raid (vale a dire il gradimento della equipe di collaudatori per ciascuna moto) abbiamo voluto sintetizzare una sorta di «fattore di merito» — visualizzato appunto dal punteggio totale ottenuto — che esprimesse globalmente e definitivamente il valore caratteristico della macchina in esame nell'ambito della nostra vasta ed articolata prova. Valori, quelli che riportiamo, che non devono assolutamente essere paragonati a quelli desunti nelle «normali» prove totali, delle quali queste grandi prove di affidabilità e durata su larga scala, devono essere considerate come complementi integrativi, ma tutt'altro che sostitutivi.

# LE PAGELLE

	LINEA FINITURE ED EDUIPAGE	IMPOSTAZIONE E DOMEDHI	MUTORE	COMPORTAMENTO SU STRADA	FRENI	PROVE SPECIALI 15 25		BUITA	SA	*45		
						1.	2"	AFFIDABILITÀ	ACCELERAZ E. RIPHESA	VELOCITÀ MASSIMA	CONSUM	TOTALE
BMW	2	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	39
YAMAHA	4	3	4	2	1	3	3	4	3	3	3	33
HONDA	3	3	2	1	4	2	2	2	2	2	1	24
MOTO GUZZI	1	3	1	4	4	1	1	2	1	1	2	21