

Giugno 1983
n. 6
Lire 2000

Tuttomoto

**Metti
in moto la
fantasia**



MINI-INFO POST ON 119 - 8000000000

**Un inedito
concorso
per l'estate**



**Trentacinque
grandi premi
su due ruote**

**Ciclomotori
scooter e
biciclette
in regalo
ai più bravi**



**Sentitevi tutti 'designer'
E' UN INVITO PIAGGIO**



YAMAHA "XS 1100"

MOTO GUZZI "CALIFORNIA II"

per





Quattro regine torneo delle "maxi"

Le moto più carenate del mondo affiancate in un "test" parallelo ★ "Comfort" elevato ma guida difficile ad alta velocità ★ In autostrada piove alla rovescia

di **Filippo Piazza**

Non servono per tuffarsi a 180 all'ora nei curvoni dell'autostrada. E neppure per affrontare, agili come sciatori tra i paletti di uno sla-

lom, le serpentine delle strade che costeggiano il lago. Le gran turismo di lungo corso, le super-maxi dalla carenatura integrale, sono le sole moto che permettano di percorrere 1200 chilometri

(segue a pag. 106)

Quattro regine per il torneo delle "maxi"



(segue da pag. 105)

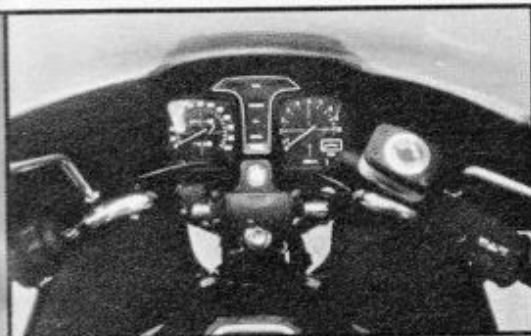
in una sola giornata, a velocità nell'ordine dei 140-150 orari, senza affaticarsi in modo eccessivo. In effetti, le supersportive da 220 chilometri all'ora sono affascinanti per il loro aspetto grintoso ed entusiasmanti per le sod-

disfazioni che sanno riservare: ma ben raramente le si può "spremere" al massimo delle loro possibilità e, quando vi si riesce, ciò avviene comunque per breve tempo: l'impatto del corpo con l'aria rende la guida estremamente faticosa una volta che si siano superati i 140 chilometri orari. Per chi vuole veramente viaggiare, quindi, nulla potrebbe essere meglio di una moto da gran turismo che protegga efficacemente dal vento e che permetta di guidare veloci a busto eretto e in pieno *comfort* di marcia.

In questo *test* abbiamo riunito le quattro *star* consacrate del mototurismo: due giapponesi (la Honda "GL 1100 Gold Wing" e la Yamaha "XS 1100"), una tedesca (la BMW "R 100 RT") e un'italiana, la Guzzi "California II". La prova permetterà non solo di esaminare pregi e difetti delle singole moto in esame, ma anche di capire e di valutare più obiettivamente la filosofia costruttiva e lo spirito di questi veloci "TIR a due ruote".

La "100 RT" è stata la prima moto a percorrere la strada del

gran turismo. Nel 1977 la BMW ha spogliato la sportiva "100 RS" della sua carenatura integrale di dimensioni ancora "umane" per rivestirla di un complesso voluminoso ed estremamente protettivo. È nata così la "RT". La sua carena ospita, sui fianchi, due tasche portaoggetti chiuse da un coperchio a chiave e due bocchette orientabili per l'aerazione! Più che di fronte a una moto sembra quasi di trovarsi faccia a faccia con una automobile dimezzata. Il tutto è stato condito con l'adozione di un manubrio



**LE AMMIRAGLIE
E I LORO PONTI
DI COMANDO**



YAMAHA "XS 1100"



GUZZI "CALIFORNIA II"

La bicilindrica di Mandello, qui sopra, e il suo

...tà limitata. La Casa stessa ammonisce a non superare, in ogni caso, i 130 chilometri all'ora; la moto ribadisce il concetto ondeggiando avvertibilmente, anche in rettilineo, se si superano i 140-150 all'ora. In ogni caso, meglio astenersi dalle

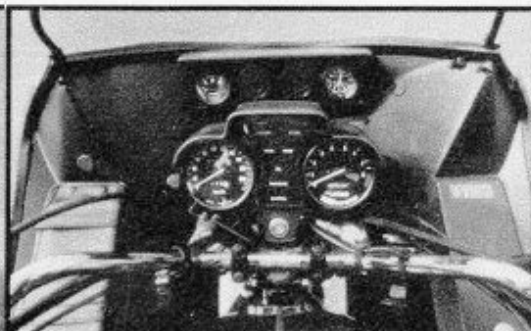
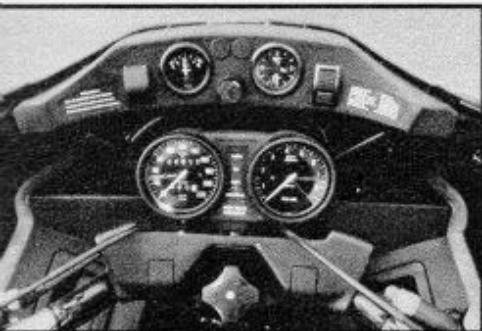
benzina del boxer bavarese, solitamente parco nel bere: in una prova autostradale, con le moto praticamente appaiate a velocità costante di 150 orari, la prima a fermarsi è stata proprio la BMW che non ha percorso più di 230 chilometri con 20 litri.

Sulle orme della BMW si è po-

albero di Iwata. In una prova autostradale la moto, nonostante l'elevata resistenza aerodinamica della carena, ha superato di un soffio i 200 all'ora effettivi, pur denunciando avvertibili imprecisioni nella guida; ciò significa, però, che a 150 orari la moto ha ancora tantissima "birra" nel

li una coppia di Krauser, ma anche in questo caso le irregolarità dell'asfalto si alleano efficacemente coi 315 chilogrammi di peso per mandare in crisi il telaio. È significativo il fatto che l'ispettorato della motorizzazione tedesco, particolarmente severo in

(segue a pag. 108)



BMW "R 100 RT"

Sulla "boxer" bavarese (che qui sopra vediamo impegnata nel corso del "test") sembra di trovarsi a bordo di una automobile: nella foto si intravedono, sotto i due rami del manubrio, gli scomparti portaoggetti con coperchio chiuso a chiave. La strumentazione è ricca, ben leggibile di giorno e di notte e sufficientemente precisa; apprezzabile la presenza di un orologio al quarzo; inutile l'adozione di un voltmetro tarato in modo troppo sensibile.

HONDA "GOLD WING"

Anche sulla quattro cilindri giapponese (qui sopra) si è alloggiati come su un'auto. La strumentazione (nella foto in alto) è la più ricca: oltre agli strumenti più usuali vi sono infatti l'orologio, il voltmetro, l'indicatore del livello del carburante e il termometro dell'acqua, reso necessario dal raffreddamento a liquido del motore "boxer". Il tutto è molto preciso e ben visibile. Anche in questo caso la carenatura ospita due tasche portaoggetti.



Quattro regine per il torneo delle "maxi"



(segue da pag. 107)

ciò che concerne la sicurezza attiva delle moto, abbia fatto ridurre l'altezza del parabrezza.

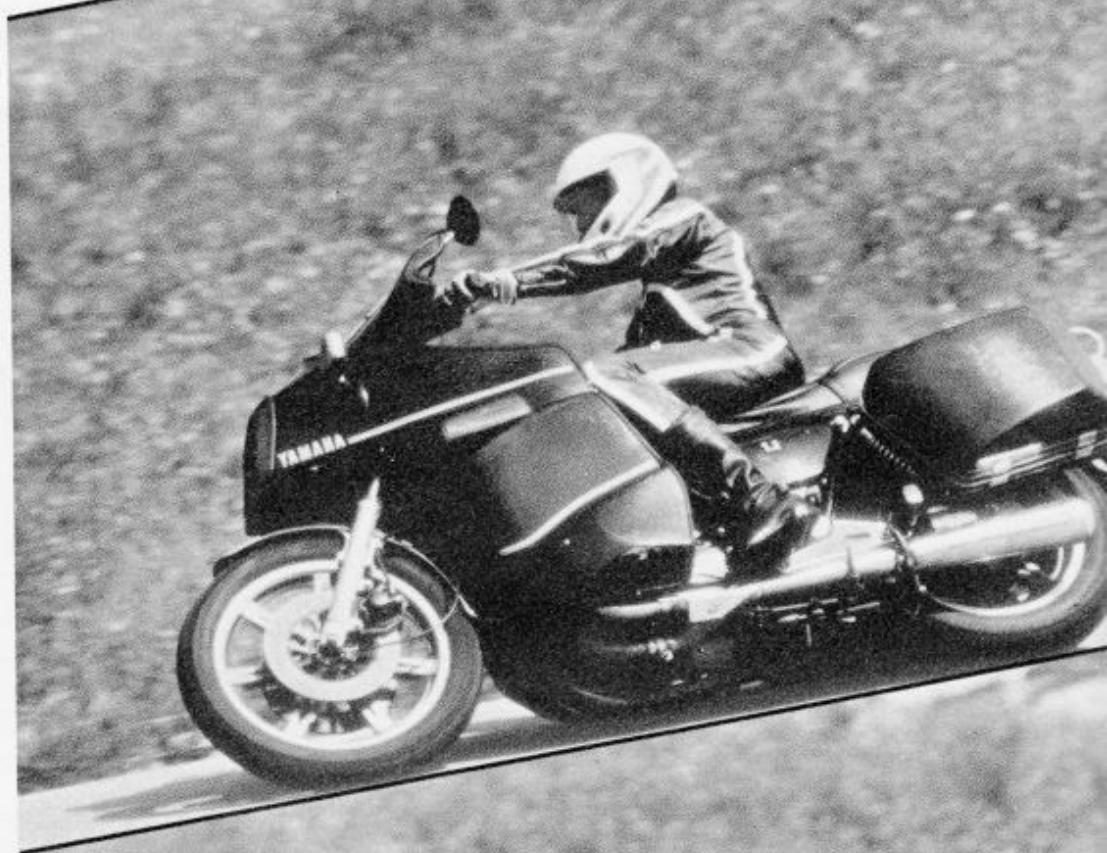
La palma della migliore stabilità in rettilineo e della guida più sicura anche a elevata velocità spetta alla Guzzi "California II" che, a onor del vero, in luogo di una vera carena monta un ampio parabrezza capace, unitamente ai due cilindri a "V", di proteggere efficacemente il pilota dalla spinta del vento e dalle eventuali intemperie. Per chi ricerca un elevato grado di *comfort* unito però alle caratteristiche di guida proprie delle motociclette "nude", notoriamente le più sicure e soddisfacenti, la moto italiana rappresenta insomma il compromesso migliore; anche in tema di consumo, la "California" garantisce una soddisfacente autonomia di marcia.

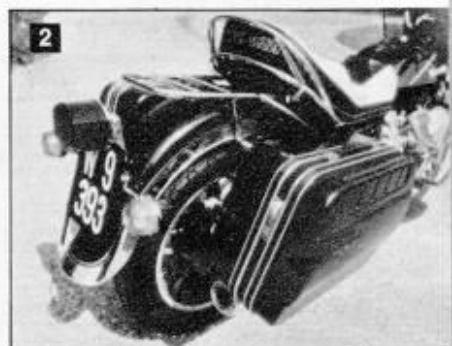
Anche per quanto concerne il comportamento del motore e del cambio le quattro gran turismo del nostro test si differenziano in maniera considerevole. La BMW ha un motore che denuncia l'età (lo schema di base risale ormai a più di sessant'anni fa!); piuttosto ruvido e poco generoso nell'erogazione della potenza oltre i 5000-5500 giri, al di sotto dei 3000 mostra chiaramente di non girare volentieri. Il cambio e la trasmissione cardanica, per parte loro, sono piuttosto lenti nell'azionamento: meglio, quindi abbandonare la guida sportiva e fare le cose con calma. Sui percorsi

e, per l'olio, TUTTOMOTO

Le "star" all'esame della strada

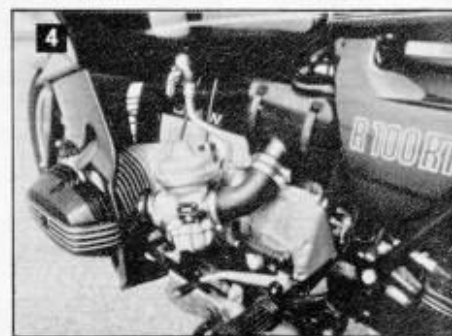
Nelle due foto qui sotto, la Yamaha "XS 1100" (in alto) e la Guzzi "California" (in basso) sono riprese in curva. La natura della prima offre una buona protezione al corpo, ma la testa del pilota rimane esposta all'aria e ciò provoca precoce affaticamento dei muscoli del collo quando si guida per lunghi tratti di strada a velocità superiori ai 130 orari. La moto italiana monta ampie pedane poggiatepiedi stile Harley-Davidson che in curva, però, strisciano facilmente contro il terreno; anche la manovrabilità dei pedali del cambio e del freno non trae giovamento dall'adozione di queste componenti. Il parabrezza indirizza forti vortici d'aria da dietro in avanti, il che disturba nella guida in autost





3 Un particolare migliorabile sulla Honda "Gold Wing": gli scomparti portaoggetti ricavati nella carenatura vengono chiusi da automatici.

4 I cilindri contrapposti raffreddati ad aria sono una tradizione storica di casa BMW. Per i carburatori si è optato per due Bing da 40 millimetri.



Le immagini qui sopra la Honda "Gold Wing 1100" (in alto) e la BMW "R 100 RT": due moto accomunate dall'ampia carenatura integrale e dal motore "boxer" (a quattro cilindri raffreddato ad acqua sulla prima, bicilindrico ad aria per la seconda). Il peso elevato della Honda consiglia di parcheggiare in luoghi ampi e non in pendenza: nelle manovre da strada, infatti, la mole della "maxi" di Tokio si fa sentire. La BMW ha il parabrezza regolabile in altezza: tuttavia, chi non, infatti, la mole della "maxi" di Tokio si fa spesso disturbato dalla guarnizione che contorna il "plexiglass" e che viene costantemente a trovarsi proprio in linea con gli occhi. Gli specchietti retrovisori, montati alla base del parabrezza, sono facilmente regolabili: offrono sempre una buona visibilità posteriore e non vibrano fastidiosamente. La sella della moto bavarese ha riservato una piccola delusione: è un po' troppo alta da terra e la sua imbottitura è eccessivamente dura, il che va a scapito del "comfort".

"Supercarenate": tutti i dati a confronto



MODELLI		BMW "R 100 RT"	HONDA "GL 1100"	MOTO GUZZI "CAL. II"	YAMAHA "XS 1100"
Motore		Due cilindri "boxer" 4 tempi	Quattro cilindri "boxer" 4 tempi	Due cilindri a V 90 gradi 4 tempi	Quattro cilindri in linea 4 tempi
Distribuzione		due valvole per cilindro un albero a camme aste-bilancieri	due valvole per cilindro un albero a camme aste-bilancieri	due valvole per cilindro un albero a camme aste-bilancieri	due valvole per cilindro due alberi a camme in testa
raffreddamento		ad aria	a liquido	ad aria	ad aria
alesaggio x corsa	mm	94 x 70,6	75 x 61,4	88 x 78	71,5 x 68,8
cilindrata	cc	980	1085	949	1105
rapporto di compressione		9,5:1	9,2:1	9,2:1	9,2:1
potenza nominale	kw (CV)	51 (70)	61 (83)	49 (67)	70 (95)
regime	g/min	7250	7500	6700	8500
coppia massima	Nm (kg/m)	76 (7,7)	90 (9,2)	76 (7,7)	90 (9,2)
regime	g/min	5500	5500	5200	6000
carburatore	mm	2 Bing da 40	4 Keihin da 30	2 Dell'Orto da 30	4 Mikuni da 34
corsa sospensioni ant./post.	mm	200/125	147/80	125/95	175/95
passo	mm	1465	1605	1535	1545
angolo sterzata	gradi	62	60,8	62,5	60
avancorsa	mm	95	135	95	130
larghezza manubrio	mm	730	840	770	710
peso col pieno di carb.	kg	251	315	276	310
peso totale ammesso	kg	440	500	460	480
carico	kg	189	185	184	170
capacità serbatoio/ris.	litri	24/3	19,3/3,1	23/4	24/5
consumo "test"	l/100 km	7,6	6,4	6,5	7,5
autonomia	km	315	301	353	320
prezzo	lire	9.537.700	9.180.000	7.341.600	7.410.000

MODELLI		BMW "R 100 RT"	HONDA "GL 1100"	MOTO GUZZI "CAL. II"	YAMAHA "XS 1100"
Velocità massima:					
a solo		171	192	159	201
con passeggero		171	191	155	194
Accelerazione:					
0- 60 km/h		2"6/10	2"5/10	2"6/10	2"4/10
0- 80 km/h		4"1/10	3"5/10	4"3/10	3"3/10
0-100 km/h		5"8/10	5"	6"	4"7/10
0-120 km/h		8"6/10	7"	9"	6"6/10
Ripresa in 5ª marcia:					
60- 80 km/h		3"	3"2/10	3"7/10	2"9/10
80-100 km/h		3"7/10	3"8/10	3"7/10	2"8/10
100-120 km/h		4"7/10	4"	5"2/10	2"7/10



Quattro regine per il torneo delle "maxi"



(segue da pag. 10)

certamente un plauso.

La Yamaha ha un motore nerossissimo, tanto che in quarta marcia si può riprendere da giri senza impuntamenti e grande progressione, quasi se si guidasse una moto... a bina. Tuttavia il cambio è particolarmente veloce e diretto nell'azionamento, e il peso della moto fa sì che nei corsi misti occorra faticare poco per riprendere la posizione verticale in uscita di curva.

La Honda è morbidissima, lenziosa, col suo quattro cilindri boxer raffreddato ad acqua che in questo caso il cambio è sufficientemente diretto. L'albero di trasmissione è morbido e regolare come se fosse una convenzionale catena.

Infine, la Guzzi: un motore ruvido ma ricco di tiro ai bassi regimi e di allungo in velocità, accoppiato a un cambio che ne alcune difficoltà quando si usa sportivamente: in scala corre fare la "doppietta", proprio come sulle vecchie autobili. Tutto bene, invece quanto riguarda sia i tre freni a disco sia le sospensioni.

Le "supercarenate", quindi, sono regine in autostrada e strano qualche limite nella su strada. Altri difetti sono quelli che, d'estate, sale dal motore e si concentra all'interno della carena (maglietta e blue sono di rigore), le forti spinte all'aria, vorticando da dietro, avanti, esercita sulla schiena del pilota e ancor più del passeggero quando si marcia molto veloce. La pioggia che, sempre oltre i 100 km/ora, risucchiata dalla carena risale dal basso verso l'alto, temporale affrontato in