

REGALI DI NATALE

TURISMO

ISSN 0027-1691
 p.l. 29-11-2017
 7 0 0 1 2
 9 1770027 169004





MORINI MILANO

FOTO E DOCUMENTI INCHIESTE INTERVISTE E COLLABORAZIONI

SFIDA CROSSOVER

Patente A2: scegli la tua moto

BENELLI TRK 502 **BMW** G 310 GS

KAWA Versys-X 300 **HONDA** CRF250 Rally

HONDA CB500X **SUZUKI** V-Strom 250

ROYAL ENFIELD Himalayan 400

TEST INTERFONI

BENELLI TRK 502 **BMW** G 310 GS

KAWA Versys-X 300 **HONDA** CRF250 Rally

HONDA CB500X **SUZUKI** V-Strom 250

ROYAL ENFIELD Himalayan 400

PICCOLO grande amore

Royal Enfield Himalayan

21,3* CV alla ruota

187,6* kg a vuoto

131,8* km/h

Kawasaki Versys-X 300

33,4* CV alla ruota

165,8* kg a vuoto

147,6* km/h

Benelli TRK 502

39,6* CV alla ruota

223,9* kg a vuoto

154,5* km/h

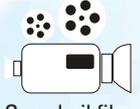
*dati rilevati
dal centro prove



MOTOCICLISMO
CROSSOVER A2
comparativa 2017

Potreste pensare che le protagoniste di questa prova siano, semplicemente, le moto da turismo che le Case propongono a chi ha la patente A2. In realtà sono molto di più. Con una facilità di guida esemplare, un comfort superiore alle aspettative e motori e ciclistiche capaci di sorprendere, queste sette crossover sono compagne di viaggio di assoluto valore. E dopo una vera e propria avventura di 1.500 km in Emilia-Romagna, sappiamo per certo che la migliore è...

https://www.youtube.com/watch?v=8_2k_U7o9KI



Guarda il film della prova su **Motociclismo.it** e sul nostro canale YouTube

di Fabio Meloni, foto Alberto Cervetti

Honda CRF250 Rally

20,6* CV alla ruota
149,9* kg a vuoto
130,6* km/h

BMW G 310 GS

30,1* CV alla ruota
164,4* kg a vuoto
151,2* km/h

Honda CB500X

41,2* CV alla ruota
183,4* kg a vuoto
171,1* km/h

Suzuki V-Strom 250

20,5* CV alla ruota
175,4* kg a vuoto
125,4* km/h



BENELLI TRK 502



- **PREZZO DI SERIE**
6.240 euro c.i.m.
- **PREZZO MOTO
IN PROVA**
6.240 euro c.i.m.

PREGI

- ▶ Protezione aerodinamica
- ▶ Sella comoda
- ▶ Autonomia

DIFETTI

- ▶ Peso
- ▶ Posizione di guida
- ▶ Feeling con ciclistica

PINZE RADIALI E FRECCE A LED

A sinistra, la proposta di Pesaro è spinta da un bicilindrico in linea fronte marcia di 500 cc, con distribuzione a doppio albero a camme in testa e 4 valvole per cilindro. La fasatura degli scoppi è ogni 360°, da cui deriva un sound molto "pieno" e piacevole. Il telaio è a traliccio in tubi di acciaio e anche il forcellone bibraccio è in tubi di acciaio.

La massiccia forcella con steli da 50 mm di diametro è completamente regolabile, il monoammortizzatore è regolabile nel precarico e nell'estensione. L'impianto frenante sfrutta all'avantreno dischi da 320 mm abbinati a pinze ad attacco radiale a quattro pistoncini; al retrotreno c'è un disco da 260 mm con pinza a un pistoncino. L'ABS è disattivabile.

Le gomme di primo equipaggiamento sono valide Pirelli Angel ST. Le frecce e le luci di posizione sono a LED; ricco l'allestimento di serie, che include i telaietti per le borse.



1



2



3



4

USB DI SERIE

1. Il quadro strumenti è composto da un contagiri e da uno schermo LCD. L'indicatore della marcia inserita non è sempre preciso.
 2. Accanto al blocchetto sinistro c'è il pulsante che controlla l'ABS.
 3. Le pedane hanno il gommino rimovibile.
 4. La presa USB fa parte della dotazione di serie.

BMW G 310 GS



- **PREZZO DI SERIE**
6.000 euro c.i.m.
- **PREZZO MOTO
IN PROVA**
6.000 euro c.i.m.

PREGI

- ▶ Prestazioni
- ▶ Consumi
- ▶ Facile e divertente

DIFETTI

- ▶ Protezione aerodinamica
- ▶ Taratura "mono"
- ▶ Rumorosità motore

LE È GIRATA LA TESTA!

A sinistra, la "giessina" è spinta da un monocilindrico di 313 cm³ con doppio albero a camme in testa e 4 valvole. Interessante l'utilizzo dei bilancieri a dito per l'apertura delle valvole (aiutano a ridurre i consumi), il cilindro inclinato all'indietro (ha permesso di posizionare il motore molto avanti e quindi di realizzare un forcellone davvero lungo) e la testa "girata": il corpo farfallato si trova alle spalle del radiatore, il tubo di scarico esce nella zona del "mono". È vantaggioso per l'off-road: il collettore è protetto e non "ruba" luce a terra. Il telaio è in tubi di acciaio, il forcellone è in alluminio. Le sospensioni non sono regolabili tranne che per il precarico del "mono". Il disco anteriore è da 300 mm con pinza radiale a 4 pistoncini, il posteriore è da 240 mm con pinza a un pistoncino. Le gomme di primo equipaggiamento sono ottime Metzeler Tourance.



1



2



3



4

FUORI I "DENTI"

1. Il quadro strumenti è chiaro e ricco di informazioni. 2. I blocchetti elettrici hanno un aspetto curato e moderno e una buona ergonomia. Sul sinistro c'è il pulsante per gestire l'ABS. 3. Le pedane dentate hanno il gommino rimovibile per la guida fuoristrada. 4. La luce posteriore "a sbalzo" è a LED.

HONDA CB500X



- **PREZZO DI SERIE**
6.840 euro c.i.m.
- **PREZZO MOTO IN PROVA**
6.840 euro c.i.m.

PREGI

- ▶ Motore
- ▶ Posizione di guida
- ▶ Comfort

DIFETTI

- ▶ Resa gomme di primo equipaggiamento
- ▶ No indicatore marcia inserita

FARI A LED, DISCHI A MARGHERITA

A sinistra, il motore è un bicilindrico in linea fronte marcia di 471 cm³ con distribuzione a doppio albero a camme in testa e 4 valvole per cilindro. Le valvole sono azionate tramite bilancieri a rullo, a favore dei consumi. Il telaio è un doppio trave in acciaio. Nello stesso materiale è realizzato il forcellone, bibraccio. Le sospensioni sono regolabili solo nel precarico. L'impianto frenante anteriore sfrutta un disco "a margherita" da 320 mm di diametro lavorato da una pinza flottante a 2 pistoncini. Dietro c'è un disco (sempre a margherita) da 240 mm abbinato a una pinza a un pistoncino. L'ABS non si può disattivare. Le gomme di primo equipaggiamento sono Dunlop Trailmax D609, che abbiamo trovato migliorabili sia nel comportamento su asciutto, sia nel grip sul bagnato. I fari sono full-LED.



NIENTE MARCIA

1. Il quadro strumenti offre molte informazioni e una buona chiarezza di lettura. Peccato non indichi la marcia inserita.
2. Pratici e ben fatti i blocchetti elettrici.
3. Le pedane hanno il rivestimento in gomma; le vibrazioni trasmesse al pilota sono ben poche.
4. Molto civile il "sound" offerto dal silenziatore.

HONDA CRF250 RALLY



- **PREZZO DI SERIE**
6.440 euro c.i.m.
- **PREZZO MOTO
IN PROVA**
6.440 euro c.i.m.

PREGI

- ▶ Guida in fuoristrada
- ▶ Consumi
- ▶ Maneggevolezza

DIFETTI

- ▶ Sella molto alta
- ▶ Capienza serbatoio
- ▶ Vibrazioni avvertibili

SOGNANDO LA DAKAR

A sinistra, sotto la carenatura ispirata a quella della (splendida) CRF450 Rally, c'è un motore monocilindrico di 250 cm³, con distribuzione a doppio albero a camme in testa e 4 valvole. Il telaio è a culla sdoppiata, in acciaio, mentre il forcellone è in alluminio. Le sospensioni non sono regolabili, ma vale la pena ricordare l'escursione assicurata alle ruote: 250 mm per quella anteriore e 265 per quella posteriore. L'impianto frenante sfrutta, davanti, un disco "a margherita" da 296 mm abbinato a una pinza flottante a due pistoncini, mentre dietro un disco (sempre a margherita) da 220 mm con pinza a un pistoncino. L'ABS è disinseribile. Le gomme di primo equipaggiamento sono iRC Trails GP, un buon compromesso tra aderenza su asfalto e grip in fuoristrada. Come tutte le tassellate, richiedono una certa attenzione su asfalto bagnato.



1



2



3



4

BELLA VOCE
1. Il quadro strumenti è lo stesso della sorella CB500X: offre varie informazioni e una buona leggibilità, peccato non riporti la marcia inserita.
2. I blocchetti elettrici sono pratici da utilizzare e ben fatti.
3. Adatte al fuoristrada le pedane, robuste e dentate.
4. Piacevole la tonalità di scarico.

KAWASAKI VERSYS-X 300



- **PREZZO DI SERIE**
6.140 euro c.i.m.
- **PREZZO MOTO
IN PROVA**
6.530 euro c.i.m.

PREGI

- ▶ Facile e divertente
- ▶ Prestazioni
- ▶ Posizione in sella

DIFETTI

- ▶ Sella dura
- ▶ Tagliandi ogni 6.000 km
- ▶ Consumi migliorabili

L'UNICA "ANTISALTELLAMENTO"

A sinistra, il cuore è un bicilindrico in linea fronte marcia di 296 cm³ con distribuzione a doppio albero a camme e quattro valvole per cilindro. I perni di manovella sono sfalsati fra loro di 180°. È l'unico motore del gruppo con frizione antisaltellamento e con riduzione dello sforzo alla leva, davvero irrisorio infatti. Il telaio è un monotrave in acciaio. Nello stesso materiale il forcellone, a doppio braccio. Le sospensioni non sono regolabili tranne che per il precarico del monoammortizzatore. Le gomme di primo equipaggiamento sono iRC Trail Winner, valide sia su asciutto sia su bagnato. Paramani e cavalletto centrale sono optional. È disponibile anche in versione Urban (con bauletto, paramani, cavalletto centrale e protezione sul serbatoio a 6.630 euro c.i.m.) e Adventure (con borse laterali, paramani, cavalletto centrale, protezioni tubolari e protezione sul serbatoio a 7.030 euro).



CHE "QUADRO"!
1. Molto bello e completo il quadro strumenti, paragonabile a quello di moto di fascia "premium".
2. Per la perfezione manca soltanto un pulsante per il controllo delle voci della strumentazione sui blocchetti elettrici.
3. Peccato non poter rimuovere la gomma dalle pedane per il fuoristrada.
4. Il portapacchi è di serie.

ROYAL ENFIELD HIMALAYAN



- **PREZZO DI SERIE**
4.840 euro c.i.m.
- **PREZZO MOTO
IN PROVA**
4.840 euro c.i.m.

PREGI

- ▶ Facile in off-road
- ▶ Gusto di guida
- ▶ Posizione in sella

DIFETTI

- ▶ Potenza freno anteriore
- ▶ Motore un po' fiacco

INCONVENIENTI

"Buchi" di erogazione e difficoltà di avviamento dopo molte ore di pioggia, scomparsi a moto asciutta

LA PRIMA COL "MONO"

A sinistra, l'affascinante crossover indiana è equipaggiata con un monocilindrico di 411 cm³ di recentissima progettazione, con cambio nel basamento e distribuzione monoalbero a camme in testa (due valvole) comandata da catena. Il raffreddamento è ad aria e olio; nella vista di tre quarti frontale si vede il piccolo radiatore del lubrificante a sinistra del telaio (in acciaio), dove la culla si sdoppia, posizionato in verticale. L'Himalayan è la prima Royal Enfield a rinunciare al doppio ammortizzatore posteriore a favore di una soluzione più moderna quale il monoammortizzatore, azionato tramite leveraggi progressivi. È regolabile nel precarico; l'unica modifica concessa dalle sospensioni. Le gomme di primo equipaggiamento sono valide Pirelli MT60.



DOVE VADO?

1. Il quadro strumenti è piacevole e completo, ma bussola e temperatura dell'aria sono imprecise.

2. Pratici e ben fatti i blocchetti elettrici. Sul sinistro c'è la leva "dell'aria", che in realtà comanda il regime minimo.

3. Le pedane hanno il gommino rimovibile.
4. Il logo "Himalayan" sembra l'impronta di una gomma da fuoristrada: bello!

SUZUKI V-STROM 250



- **PREZZO DI SERIE**
5.990 euro c.i.m.
- **PREZZO MOTO
IN PROVA**
5.990 euro c.i.m.

PREGI

- ▶ Facilità di guida
- ▶ Sella bassa
- ▶ Ciclistica

DIFETTI

- ▶ Prestazioni
- ▶ Posizione di guida
- ▶ Sesta marcia corta



"STROM" SÌ, "V" NO

A sinistra, nonostante il nome della moto suggerisca un motore con configurazione a "V", come in effetti accade sulle versioni di 650 e 1.000 cm³, la piccola di Hamamatsu è dotata di un bicilindrico parallelo fronte marcia di 248 cm³, con distribuzione monoalbero a camme in testa e 4 valvole per cilindro, comandate attraverso bilancieri a rullo. I perni di manovella, come accade su Honda CB500X e Kawasaki Versys-X 300, sono sfalsati di 180°, cosa che dovrebbe rendere l'erogazione meno "piatta" rispetto a una classica soluzione a 360°, come quella della TRK 502. Il telaio è in acciaio a culla sdoppiata. Nello stesso materiale è realizzato il forcellone a doppio braccio. Le sospensioni non sono regolabili, fatta eccezione per il precarico del monoammortizzatore. Le gomme di primo equipaggiamento sono iRC RX-01 Roadwinner, valide.



12V DI SERIE

1. Molto completo e chiaro nella lettura il quadro strumenti.

Peccato che, come accade sulle altre moto, per scorrere le voci si debba staccare la mano sinistra dal manubrio.

2. Pratici e ben fatti i blocchetti elettrici.

3. La presa di corrente a 12V è di serie: comoda.

4. Molto "acuta" la tonalità di scarico.

SCHEDE TECNICHE E DATI DICHIARATI

	BENELLI TRK 502	BMW G 310 GS	HONDA CB500X
Motore	2 cilindri in linea fronte marcia	monocilindrico	2 cilindri in linea fronte marcia
Alesaggio per corsa	69x66,8 mm	80x62,1 mm	67x66,8 mm
Cilindrata	499,6 cm ³	313 cm ³	471 cm ³
Distribuzione	doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro	doppio albero a camme in testa, 4 valvole	doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro
Potenza massima	47,6 CV a 8.500 giri/min	34 CV a 9.500 giri/min	48 CV a 8.500 giri/min
Coppia massima	45 Nm a 5.000 giri/min	28 Nm a 7.500 giri/min	43 Nm a 7.000 giri/min
Alimentazione	iniezione elettronica, Ø corpi farfallati 37 mm	iniezione elettronica, Ø corpo farfallato 42 mm	iniezione elettronica, Ø corpi farfallati n.d.
Cambio	a 6 marce	a 6 marce	a 6 marce
Frizione	multidisco in bagno d'olio	multidisco in bagno d'olio	multidisco in bagno d'olio
Telaio	traliccio di tubi in acciaio	traliccio di tubi in acciaio	doppio trave in acciaio
Inclinazione canotto di sterzo	25°	26,7°	26,5°
Avancorsa	95 mm	98 mm	108 mm
Interasse	1.525 mm	1.420 mm	1.420 mm
Sospensione anteriore	forcella u-d, Ø steli 50 mm, completamente regolabile	forcella u-d, Ø steli 43 mm, non regolabile	forcella, Ø steli 41 mm, regolabile nel precarico
Sospensione posteriore	monoammortizzatore regolabile nel precarico e nell'estensione	monoammortizzatore regolabile nel precarico	monoammortizzatore regolabile nel precarico
Escursione ruota anteriore - posteriore	135 mm - 135 mm	180 mm - 180 mm	140 mm - n.d.
Altezza da terra	190 mm	n.d.	170 mm
Freno anteriore	doppio disco da 320 mm, pinze radiali a quattro pistoncini	disco da 300 mm, pinza radiale a quattro pistoncini	disco da 320 mm, pinza a due pistoncini
Freno posteriore	disco da 260 mm, pinza a un pistoncino	disco da 240 mm, pinza a un pistoncino	disco da 240 mm, pinza a un pistoncino
ABS	escludibile	escludibile	non escludibile
Misure gomme	120/70-17" - 160/60-17"	110/80-19" - 150/70-17"	120/70-17" - 160/60-17"
Peso	213 kg a secco	169,5 kg in ordine di marcia	196 kg col pieno

I RILEVAMENTI DEL CENTRO PROVE

	BENELLI TRK 502	BMW G 310 GS	HONDA CB500X
Potenza massima all'albero	43,4 CV a 8.500 giri/min	33,0 CV a 9.800 giri/min	45,2 CV a 8.000 giri/min
Potenza massima alla ruota	39,6 CV a 8.500 giri/min	30,1 CV a 9.800 giri/min	41,2 CV a 8.000 giri/min
Coppia massima all'albero	44,7 Nm a 4.900 giri/min	26,7 Nm a 7.700 giri/min	43,8 Nm a 5.400 giri/min
Coppia massima alla ruota	40,8 Nm a 4.900 giri/min	24,3 Nm a 7.700 giri/min	40,0 Nm a 5.400 giri/min
Accelerazione 0-100 km/h	6,7 s	6,5 s	5,5 s
Accelerazione 0-200 m / velocità uscita	9,5 s / 117,7 km/h	9,4 s / 118,4 km/h	9,1 s / 120,8 km/h
Accelerazione 0-400 m / velocità uscita	15,1 s / 137,1 km/h	15,0 s / 137,5 km/h	14,3 s / 144,7 km/h
Ripresa da 50 km/h in 6° su 400 m / velocità uscita	15,1 s / 130,7 km/h	16,1 s / 122,2 km/h	14,9 s / 135,8 km/h
Ripresa 70-110 km/h in 6°	6,9 s	9,0 s	6,2 s
Regime effettivo a 110 km/h	6.200 giri/min	6.930 giri/min	5.600 giri/min
Velocità massima	154,5 km/h	151,2 km/h	171,1 km/h
Frenate da 90 - 50 km/h (m)	33,3 - 10,6	35,3 - 11,1	34,0 - 10,2
Peso a vuoto (% ant - post)	223,9 kg (49,3 - 50,7)	164,4 kg (46,7 - 53,3)	183,4 kg (47,9 - 52,1)
Capacità serbatoio	20,0 l	11,0 l	17,1 l
Consumo autostradale	18,8 km/l	22,5 km/l	22,4 km/l
Consumo extraurbano	18,7 km/l	23,0 km/l	23,2 km/l

SCHEDE TECNICHE E DATI DICHIARATI

HONDA CRF250 RALLY	KAWASAKI VERSYS-X 300	ROYAL ENFIELD HIMALAYAN	SUZUKI V-STROM 250
monocilindrico	2 cilindri in linea fronte marcia	monocilindrico	bicilindrico in linea fronte marcia
76x55 mm	62x49 mm	78x86 mm	53,5x55,2 mm
250 cm ³	296 cm ³	411 cm ³	248 cm ³
doppio albero a camme in testa, 4 valvole	doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro	mono albero a camme in testa, 2 valvole	mono albero a camme in testa, 2 valvole per cilindro
24,8 CV a 8.500 giri/min	40 CV a 11.500 giri/min	24,5 CV a 6.500 giri/min	25 CV a 8.000 giri/min
22,6 Nm a 6.750 giri/min	25,7 Nm a 10.000 giri/min	32 Nm a 4.500 giri/min	23,4 Nm a 6.500 giri/min
iniezione elettronica, Ø corpo farfallato 38 mm	iniezione elettronica, Ø corpi farfallati 32 mm	iniezione elettronica, Ø corpo farfallato n.d.	iniezione elettronica, Ø corpi farfallati n.d.
a 6 marce	a 6 marce	a 5 marce	a 6 marce
multidisco in bagno d'olio	multidisco in bagno d'olio, antisaltellamento	multidisco in bagno d'olio	multidisco in bagno d'olio
a culla sdoppiata in acciaio	monotrave in acciaio	a culla sdoppiata in acciaio	a culla sdoppiata in acciaio
28,1°	n.d.	n.d.	25,2°
114 mm	108 mm	n.d.	100 mm
1.455 mm	1.450 mm	1.465 mm	1.425 mm
forcella Showa u-d, Ø steli 43 mm, non regolabile	forcella, Ø steli 41 mm, non regolabile	forcella, Ø steli 41 mm, non regolabile	forcella, Ø steli n.d., non regolabile
monoammortizzatore non regolabile	monoammortizzatore regolabile nel precarico	monoammortizzatore regolabile nel precarico	monoammortizzatore regolabile nel precarico
250 mm - 265 mm	130 mm - 148 mm	200 mm - 180 mm	n.d. - n.d.
270 mm	180 mm	220 mm	n.d.
disco da 296 mm, pinza a due pistoncini	disco da 290 mm, pinza a due pistoncini	disco da 300 mm, pinza a due pistoncini	disco da 290 mm, pinza a due pistoncini
disco da 220 mm, pinza a un pistoncino	disco da 220 mm, pinza a un pistoncino	disco da 240 mm, pinza a un pistoncino	disco da 220 mm, pinza a un pistoncino
escludibile	non escludibile	non escludibile (?)	non escludibile
90/90-21" - 120/80-18"	100/90-19" - 130/80-17"	90/90-21" - 120/90-17"	110/80-17" - 140/70-17"
157 kg col pieno	175 kg in ordine di marcia	182 kg in ordine di marcia	188 kg in ordine di marcia

I RILEVAMENTI DEL CENTRO PROVE

HONDA CRF250 RALLY	KAWASAKI VERSYS-X 300	ROYAL ENFIELD HIMALAYAN	SUZUKI V-STROM 250
22,1 CV a 8.300 giri/min	36,7 CV a 11.500 giri/min	23,3 CV a 6.100 giri/min	22,5 CV a 8.000 giri/min
20,6 CV a 8.300 giri/min	33,4 CV a 11.500 giri/min	21,3 CV a 6.100 giri/min	20,5 CV a 8.000 giri/min
21,0 Nm a 6.800 giri/min	24,9 Nm a 8.600 giri/min	30,5 Nm a 4.900 giri/min	21,9 Nm a 6.400 giri/min
19,5 Nm a 6.800 giri/min	22,7 Nm a 8.600 giri/min	27,9 Nm a 4.900 giri/min	20,0 Nm a 6.400 giri/min
8,8 s	6,1 s	10,7 s	10,8 s
10,3 s / 105,5 km/h	9,2 s / 118,9 km/h	10,9 s / 100,7 km/h	10,7 s / 99,7 km/h
16,6 s / 120,0 km/h	14,8 s / 135,6 km/h	17,5 s / 116,7 km/h	17,4 s / 114,1 km/h
17,4 s / 112,7 km/h	15,6 s / 126,7 km/h	17,1 s / 111,3 km/h (in quinta marcia)	15,9 s / 117,8 km/h
11,1 s	7,9 s	11,9 s	8,6 s
7.400 giri/min	8.240 giri/min	5.410 giri/min	8.570 giri/min
130,6 km/h	147,6 km/h	131,8 km/h	125,4 km/h
40,2 - 12,0	34,1 - 10,9	37,4 - 11,8	32,7 - 10,4
149,9 kg (46,9 - 53,1)	165,8 kg (48,8 - 51,2)	187,6 kg (47,8 - 52,2)	175,4 kg (47,7 - 52,3)
9,5 l	17,0 l	15,0 l	16,7 l
20,6 km/l	18,6 km/l	18,6 km/l	17,9 km/l
23,2 km/l	19,9 km/l	20,3 km/l	21,3 km/l



comparativa
CROSSOVER A2

Benelli TRK 502

BMW G 310 GS

Kawasaki Versys-X 300

Honda CB500X

Honda CRF250 Rally

Royal Enfield Himalayan

Suzuki V-Strom 250



PER VIAGGIARE: COSA C'È DI SERIE E COSA SI PUÒ AVERE A PAGAMENTO

	Benelli TRK 502	BMW G 310 GS	Honda CB500X	Honda CRF250 Rally	Kawasaki Versys-X 300	Royal Enfield Himalayan	Suzuki V-Strom 250
Indicatore livello carburante/autonomia	di serie	di serie	di serie	di serie	di serie	di serie	di serie
Plexiglass regolabile	no	no	no	no	no	no	no
Paramani	di serie	non disponibili	optional (130 euro)	di serie	optional (110 euro)	non disponibili	optional (144 euro)
Manopole riscaldabili	non disponibili	optional (175 euro)	optional (400 euro)	non disponibili	non disponibili	non disponibili	optional (150 euro)
Presse 12 Volt / USB	di serie	non disponibile	optional (72 euro)	non disponibile	optional (80 euro)	non disponibile	di serie
Sella rialzata/ribassata*	non disponibile	optional (275 euro)	non disponibile	non disponibile	optional (180 euro)	non disponibile	non disponibile
Regolazione precarico "mono" a pomello	no	no	no	no	no	no	no
Maniglie passeggero	di serie	di serie	di serie	no	di serie	di serie	di serie
Borse laterali**	optional (608 euro)	non disponibili	non disponibili	non disponibili	optional (513 euro)	optional (circa 500 euro)	optional (547 euro)
Bauletto***	optional (340 euro)	optional (159/465 euro)	optional (500 euro)	non disponibile	optional (145 euro)	non disponibile	optional (355 euro)
Portapacchi	di serie	di serie	optional (303 euro)	non disponibile	di serie	di serie	di serie
Borsa da serbatoio	non disponibile	optional (91 euro)	non disponibile	non disponibile	non disponibile	non disponibile	non disponibile
Cavalletto centrale	non disponibile	non disponibile	optional (141 euro)	non disponibile	optional (281 euro)	di serie	optional (82,50 euro)
Protezioni tubolari	di serie	non disponibili	optional (242 euro)	non disponibili	optional (200 euro)	di serie	non disponibili
Paramotore	non disponibile	di serie	non disponibile	di serie	non disponibile	di serie	di serie
Faretti aggiuntivi****	optional (prezzo n.d.)	non disponibili	optional (605 euro)	non disponibili	optional (382 euro)	non disponibili	non disponibili

* **BMW:** disponibile sia la versione ribassata (-15 mm rispetto a quella di serie) sia quella rialzata (+15 mm). **Kawasaki:** disponibile la versione ribassata (-25 mm rispetto a quella di serie).

** **Benelli:** capacità 33 litri per lato. **Kawasaki:** 17 litri per lato. **Royal Enfield:** in alluminio, 26 litri per lato. **Suzuki:** 20 litri per lato.

*** **Benelli:** capacità 52 litri. Il set valigie + bauletto costa 908 euro. **BMW:** il più economico ha capacità 29 litri. Il più costoso ha capacità 30 litri, finiture più curate e una capacità di carico di 5 kg invece di 3 kg. **Honda CB500X:** capacità 35 litri. Nel prezzo è incluso il portapacchi. **Kawasaki:** capacità 30 litri. Non si può installare insieme alle valigie - e viceversa. **Suzuki:** capacità 23 litri.

**** **Benelli:** disponibili entro fine anno. **Honda CB500X:** per montarli è necessaria la presenza delle protezioni tubolari.

BMW sta sviluppando altri accessori. È quindi possibile che, nel corso del 2018, alcune cose qui indicate come "non disponibili" diventino invece acquistabili. Tutti i prezzi sono al pubblico IVA inclusa.



Azi la mani chi non ha mai sognato di poter fare un passo indietro. Dal mondo di oggi, intendiamo. Dalla vita frenetica, dai rapporti umani virtuali, dall'invasione dell'elettronica, dai bisogni indotti dal marketing. Spendiamo 1.000 euro per uno smartphone e acquistiamo maxienduro da 160 CV e 250 kg con l'impressione di aver fatto la cosa giusta. Oggetti strepitosi, ma non è questo il nodo. È la rincorsa verso il "più" ad essere discutibile. Il rischio è quello di perdere di vista il punto. Un viaggio in moto perde il suo fascino se non si hanno almeno 1.200 cm³ e un tramonto in collina è sprecato se non viene catturato con una doppia fotocamera da 20 megapixel. Dentro di noi, sappiamo che non è così. Per fortuna capitano ancora cose che, forse solo momentaneamente, ci restituiscono la giusta prospettiva. Siamo partiti per questo viaggio guardando alle sette crossover protagoniste come a semplici moto "di transizione", quelle che si acquistano a diciotto

anni in attesa di avere l'età per guidare le moto "vere". Al massimo, le consideravamo adatte a chi torna in sella dopo anni di pausa. Per dirla tutta, le ritenevamo nemmeno all'altezza delle nostre strade e del nostro livello di guida. In fin dei conti, quasi tutte loro nascono per i motociclisti dei mercati (per così dire) emergenti, abituati a gestire pochi kg e pochi CV; noi abbiamo ben altra esperienza. Chilometro dopo chilometro ci siamo resi conto di aver sbagliato alla grande. Non sono piccole, né sfigate, né lente, né noiose. Sono delle compagne di viaggio eccezionali. Per molti versi, migliori delle sorelle di grossa cilindrata.

Neve, vento, pioggia: si parte?

Il primo giorno di questa comparativa verrà ricordato a lungo dai componenti del Test Team, e non certo come uno dei migliori mai vissuti. Tutto inizia con un ritardo mostruoso. Il programma è quello di partire alle 8.30 dopo aver recuperato l'ultima delle protagoniste, che si trova a EICMA, in uno stand che, il giorno dopo la chiu-



INTERVALLI DI MANUTENZIONE

	Benelli TRK 502	BMW G 310 GS	Honda CB500X	Honda CRF250 Rally	Kawasaki Versys-X 300	Royal Enfield Himalayan	Suzuki V-Strom 250
1° Tagliando (km)	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	500	1.000
Poi ogni (km)	3.000	10.000	12.000	12.000	6.000	5.000-10.000*	5.000

*ogni 5.000 km è previsto il serraggio delle viti. Il cambio olio e il controllo del gioco delle valvole sono ogni 10.000 km.

sura della fiera, sta iniziando a essere smantellato. Due valorosi si fanno trovare al luogo dell'appuntamento alle 8.00, ma c'è un problema: non si trova il perno della ruota anteriore. Giro di chiamate. Il perno - o meglio, un perno - si trova, ma è a un'ora e mezza di strada. Aspetteremo. Si torna in redazione a bere un caffè e a rassicurare gli altri: la partenza è alle 10.00. Torniamo a EICMA all'ora prevista. La moto è pronta a partire e ha tutti i perni al proprio posto. ... peccato non si trovino le chiavi. Giro di chiamate. Forse la Casa riesce a mettercene a disposizione un'altra, ma non è targata. Nessun problema: abbiamo la targa prova, facciamo fare le autorizzazioni necessarie in azienda e, un'oretta dopo, torniamo. Per scoprire che la Casa non ci può dare la moto promessa, perché ha scoperto essere già sul camion del trasportatore dietro a vari metri cubi di materiale, e servirebbero ore per scaricarlo. Giro di chiamate. Si sono trovate le chiavi di scorta presso la sede della Casa. A due ore di strada.

Alle 14.30 imbocchiamo la A1 in direzione Bologna, convinti che la giornata possa solo migliorare. Scopriremo di sbagliarci alla grande. Apre il gruppo la **Suzuki V-Strom 250**, che procede a tutto gas. Il tachimetro non sale oltre i 136 km/h indicati, ma grazie ai rilevamenti del nostro centro prove sappiamo di essere abbondantemente entro i limiti; sono circa 125 km/h effettivi. All'inizio è sgradevole trascorrere tanto tempo col motore che frulla vicino al limitatore;

viene quasi voglia di rallentare per dargli respiro. In verità, il piccolo bicilindrico non fa una piega. Fila che è un piacere e, a dispetto del regime, vibra poco e nulla. La facilità con cui raggiunge la velocità massima dà l'idea di una rapportatura troppo "corta". La sensazione è che ci sia coppia sufficiente per "tirare" una sesta più distesa, cosa che consentirebbe di contenere il regime di rotazione nei trasferimenti autostradali e, probabilmente, di avere consumi migliori; la V-Strom è la più assetata in queste circostanze, sfiorando soltanto i 18 km/l. Detto ciò, e al di là dello struggente ululato del motore, si viaggia bene. La protezione dall'aria è sufficiente, la sella è comoda e la posizione di guida, che è sicuramente migliorabile per il feeling offerto tra le curve, offre un buon comfort anche ai più alti - due dei piloti del Test Team superano i 190 cm.

Un cilindro ne batte due

Avessimo dovuto scommettere sulla tartaruga del gruppo, avremmo puntato il dito sulla **Honda CRF250 Rally**. Non per mancanza di fiducia nei confronti della Casa, ci mancherebbe, piuttosto perché a parità di cilindrata è normale aspettarsi prestazioni superiori da un bicilindrico piuttosto che da un monocilindrico. Invece la Rally va più della Suzuki (supera i 130 km/h "veri"), oltretutto rimanendo a distanza di sicurezza dal limitatore quando è alla massima velocità. Si viaggia abbastanza bene, con lei. Certamente più di quanto lasci intendere la sua immagine - la

continua a pag. 130



TEST TEAM AVVISATO...

A destra, appena imboccata la A1 in direzione Bologna, capiamo che il viaggio sarà meno banale del previsto...



SPECIAL THANKS

Desideriamo ringraziare la APT Servizi Emilia Romagna e l'ottimo Best Western Hotel di Cesena (via Rosoleto 607, Cesena - 0547601078) per aver collaborato alla realizzazione di questo articolo.

segue da pag. 127

sua natura, in verità - molto fuoristradistica. I lati positivi sono la protezione aerodinamica e la posizione di guida. Plexiglass, paramani e carenatura estesa riparano buona parte del corpo e la triangolazione sella-pedane-manubrio risulta naturale. Inoltre le vibrazioni trasmesse dal motore, se non trascurabili, sono sopportabili. Gli aspetti migliorabili sono l'autonomia e il comfort offerto dalla sella. I 9,5 litri di capacità del serbatoio permettono di percorrere meno di 200 km in autostrada (il consumo medio è di 20,5 km/l), e il sedere, che ha a disposizione un appoggio largo una spanna, si indolenzisce prima che sulle al-

**CON UNA "MAXI" DA 300 KG
E 30.000 EURO CI PENSI DUE
VOLTE PRIMA DI INFILARTI IN
UN STERRATA FANGOSA. CON
LORO NO: CI VAI E TI DIVERTI**



tre moto. Dopo Bologna, scopriremo anche che la CRF è la più "sensibile" al vento. Già in condizioni normali si nota che le scie delle auto innescano qualche lieve oscillazione dello sterzo - è probabile che il parafango alto abbia una parte di responsabilità. Quando poi ci troveremo alle prese con folate davvero intense, la Hondina sarà quella che trasmetterà meno sicurezza, immaginiamo per via della sua carenatura ampia e distante da terra.

Nel pittoresco club delle "moto che permettono di viaggiare a manetta senza paura dei tutor" c'è anche la **Royal Enfield Himalayan**, forte di una velocità di punta di circa

130 km/h effettivi. Anche lei tiene la massima andatura senza sforzo. Il motore resta a un regime contenuto, le vibrazioni sono sopportabili e la protezione aerodinamica è buona. Inoltre la posizione di guida è davvero azzeccata, permettendo così di viaggiare a lungo senza che venga voglia di sgranchirsi. Affascinante il fatto che nel quadro strumenti sia presente una bussola, così mentre ci si annoia si può fantasticare sul trovarsi in mezzo alla steppa, persi e con poca benzina nel serbatoio. Ma un nomade ha detto che a mezza giornata di cammino in direzione nord si trova un abitato, ed eccoci quindi a seguire la direzione

continua a pag. 134



segue da pag. 131

ne come veri esploratori. Salvo poi notare con disappunto che, invece di indicare sud-est, che è l'orientamento della A1 in direzione Bologna, la bussola è convinta che ci stiamo muovendo verso nord nord-est. La fantasia finisce con noi sbranati da qualche famelico carnivoro.

No "plexi", no party

La moto meno a suo agio è la **BMW G 310 GS**. Per un solo motivo: ha una protezione aerodinamica molto scarsa. Il busto del pilota è esposto quasi per intero alla spinta dell'aria, il che infastidisce non poco. È un vero peccato, perché per il resto è davvero ottima. Il motore raggiunge i 130 km/h con grande facilità e può superarli rapidamente, dovesse servire per un sorpasso. E il tasso di vibrazioni è mai fastidioso. La ciclistica è stabile, la posizione di guida piacevole e naturale. E i consumi sono tra i migliori del gruppo: si percorrono oltre 22 km con un litro di benzina. Così come la GS, la **Versys** sorprende per le prestazioni. Soprattutto alla luce del fatto che parliamo di motori di (circa) 300 cm³. Anche lei raggiunge la massima velocità consentita in quattro e quattr'otto, ed è pronta ad accelerare ancora appena serve. Diversamente dalla tedesca, è una viaggiatrice "completa". La protezione aerodinamica è buona, le vibrazioni sono contenute e la posizione di

guida è ben studiata. Inoltre la ciclistica trasmette sempre una rassicurante sensazione di stabilità. Senza dubbio Kawasaki poteva fare qualcosa di meglio alla voce consumi; 18,5 km/l a 130 km/h sono un risultato soltanto buono, ma in verità al genio della lampada chiederemmo solo di migliorare l'imbottitura della sella, troppo rigida.

Al momento della partenza, i tester sono scattati in direzione della **Benelli TRK 502** stile Usain Bolt, litigandosi poi le chiavi a suon di gomitate, morsi, mosse di Karate. Effettivamente, dovendo scommettere sulla più comoda per un trasferimento, è facile puntare su di lei: carenatura estesa, sella accogliente, plexi ben sviluppato in altezza. In viaggio mantiene buona parte delle promesse. In particolare la protezione dall'aria è ottima, il che, insieme a una "sorellona" ampia e comoda, è sufficiente a renderla una valida alleata per percorrere varie centinaia di chilometri nel miglior modo possibile. In più, il motore è dotato di una buona schiena - si sorpassa rapidamente senza scalare marcia - e l'autonomia è abbondante: con un consumo rilevato di 18,8 km/l, i 20 litri (effettivi) di capacità del serbatoio permettono di percorrere oltre 370 km. Però ci sono anche degli aspetti migliorabili. In ordine di importanza, il primo è la posizione di guida. Pedane alte e avanzate e manubrio più lontano di quello che si vorrebbe si traducono in una postura un po' innaturale, che affatica prima del previsto. E

continua a pag. 139

**NESSUN BENZINAIO IN VISTA?
NO PROBLEM. LE AUTONOMIE
VANNO DAI 220 KM DELLA
CRF250 RALLY AI 400 DELLA
"SORELLONA" **CB500X****



segue da pag. 134

si poteva fare meglio a livello di vibrazioni. Non sono particolarmente fastidiose, ma risultano ben più avvertibili che sulla **CB500X**, anche lei dotata di un bicilindrico parallelo - meglio bilanciato, a quanto pare. Infine, l'indicatore del rapporto inserito è impreciso: talvolta, con l'ultima marcia innestata, "balla" senza motivo tra la quinta e la sesta, regalando al pilota una momentanea distrazione. Le vibrazioni trascurabili sono solo una delle qualità che rendono la Honda CB500X la miglior compagna di viaggio. Bisogna poi aggiungere una posizione di guida azzeccata, una valida protezione aerodinamica, consumi contenuti (22,4 km/l, corrispondenti ad un'autonomia di oltre 380 km!) e il motore con la miglior ripresa. Consistente anche la sensazione di rigore trasmessa dalla ciclistica. Certamente sarebbe una moto ancora migliore con paramani di serie e con l'indicatore della marcia inserita, ma in verità stiamo soltanto cercando il pelo nell'uovo.

La tempesta perfetta

I primi dubbi sul fatto che la nostra giornata non si sarebbe risolta con un tranquillo viaggio fino all'albergo a Cesena, sorgono prima di Parma. Non è tanto la pioggia che ci accoglie decisa a preoccuparci, quanto più l'avviso per i mezzi pesanti diretti sulla Cisa di invertire la marcia e passare da Genova, causa neve sull'Appennino. Avviso che ha la conseguenza di creare una coda chilometrica prima del bivio A1-A15. Pian pianino risaliamo l'ingorgo per rilanciarci, fradici ma fiduciosi, verso Bologna. ... che scopriamo essere nella morsa di una forte nevicata. La neve è bellissima, noi la amiamo. Poche cose al mondo sono belle come un paesaggio completamente imbiancato. Il problema è che quando arriva inaspettata e si accanisce sopra un'autostrada trafficata, ha conseguenze tutt'altro che affascinanti. Via via che ci avviciniamo al capoluogo emiliano, i cartelloni luminosi ci avvisano che



le forze dell'ordine hanno dovuto bloccare i mezzi pesanti, che sono stati fatti parcheggiare nelle prime due corsie dell'autostrada. Inoltre il bivio per Firenze è chiuso. La conseguenza è un ingorgo di proporzioni bibliche, che affrontiamo a passo d'uomo in un crescendo di difficoltà. All'inizio la neve è solo a bordo strada, poi occupa a mucchi gli spazi tra le corsie rendendo pericoloso passare da una all'altra, infine ha coperto l'asfalto e, schiacciata dalle auto, si è trasformata in una lastra scivolosa. L'unico conforto arriva dai cartelli luminosi, che ci avvisano che oltre Imola non c'è più neve. Ci sono però mostruose raffiche di vento e pioggia, che, nel modo più assoluto, ci impediscono di proseguire in linea retta. Avanziamo molto lentamente, cercando di contrastare le ventate che ci scaraventano qui e là come palline del flipper e si insinuano sotto l'abbigliamento tecnico congelandoci del tutto. Evidentemente però la situazione non ci dispiace poi tanto, perché con grande convinzione sbagliamo l'uscita dell'autostrada, allungando il viaggio di una trentina di chilometri. Al casello, i biglietti autostradali o sono troppo fradici per essere letti o ci volano via appena tira-

COS'HAI DA... GUADARE?

La realizzazione di uno scatto spettacolare come quello che vedete qui sotto, può avere delle conseguenze. Per esempio quella di finire completamente inzuppati, al punto da dover svuotare gli stivali dall'acqua. A giudicare dal sorriso della nostra Raffaella (sopra), tuttavia, ne è valsa la pena: quanto è bello guardare a tutta birra?

continua a pag. 142

IGIRO IN CENTRO E GUADO A "MANETTA" CON LA STESSA NATURALEZZA



segue da pag. 139

ti fuori dalla giacca, strappati dal vento che ha la meglio sulle nostre dita intrizzite. Blocchiamo l'uscita di Cesena Nord per quaranta minuti buoni, col piacevole accompagnamento sonoro di clacson inferociti.

Dieci ore dopo la partenza dalla redazione arriviamo in albergo. Abbiamo percorso circa 350 km.

Facile è bello

Il mattino successivo piove. In lontananza, verso nord, ci sembra di intravedere una sottile "lama" di azzurro. Puntiamo quella direzione, raggiungendo dopo un'oretta la zona delle valli di Comacchio. Lentamente la situazione meteo migliora, ma il mondo è fradicio e ci sono alberi caduti e rami spezzati un po' ovunque. "C'è stata una tromba d'aria, ieri", ci dicono delle persone. "Meno male che non eravate da queste parti", aggiungono. L'autostrada dista una decina di chilometri in linea d'aria.

Iniziamo a esplorare la zona senza una meta precisa, in-

filandoci nelle strade bianche più invitanti e andando a caccia di scorci suggestivi per le foto. Quello che facciamo in ogni comparativa, insomma. La differenza è che oggi viene tutto meravigliosamente facile. Selle basse, pesi piuma e motori gentili sono un vero toccasana. Quando si guidano più che altro moto grosse non si fa nemmeno più caso all'impegno richiesto in qualunque situazione, fosse anche solo fare un'inversione. Oggi, invece, ci godiamo ogni istante. Di fronte a una promettente sterrata che sembra puntare verso il mare, trasformata in un insidioso percorso di pozzanghere e fango, ci chiediamo cosa avremmo fatto se invece delle crossoverine avessimo avuto tra le mani le grosse maxineduro di 1.200 - 1.300 cc. Probabilmente avremmo mandato avanti i piloti più esperti di fuoristrada a valutare se il percorso fosse stato fattibile da tutti; hai voglia, se no, a rialzare una BMW R 1200 GS, una KTM 1290 Adventure, una Ducati Multistrada Enduro. Invece, all'urlo di "ma che ce frega!" ci buttiamo, chi coi piedi giù dalle pedane pronto a "zampettare", chi diver-

**INIZIANO LE CURVE.
CI ASPETTIAMO CHE LE
"BIG" TRK 502 E CB500X
PRENDANO IL LARGO.
MA LA SORPRESA È
DIETRO L'ANGOLO....**



tendosi a intraversare la moto riempiendo gli altri di fango. Arriviamo tutti in fondo, nemmeno una caduta, sette facce sorridenti che si godono una splendida vista sull'Adriatico. Bellissimo.

L'Oscar per la facilità va alla piccola **V-Strom 250**. Sella rasoterra, fianchi stretti, peso contenuto e motore gentile come una nonnina che offre un pezzo di torta, rendono la guida un gioco da ragazzi in qualunque situazione. Mettiamo pure che ha una frizione davvero morbida e un raggio di sterzata che le permette di fare inversione in un vicolo medioevale et voilà, ecco che l'impegno che richiede è davvero ai minimi termini. Pian pianino, con lei, si arriva dappertutto.

G 310 GS e **Versys-X** sono quasi altrettanto semplici, al netto però di una sella più alta. Inoltre la loro natura "contaminata" da una spolverata di attitudine off-road (cerchio anteriore da 19", sospensioni con corsa abbondante) si riflette in un baricentro più alto rispetto alla Suzukina, il cui "corpo" è posizionato davvero molto in basso. Re-

continua a pag. 146



CRF, GS, VERSYS E HIMALAYAN SPOSANO UNA CERTA ABILITÀ FUORISTRADISTICA A BUONE (TALVOLTA OTTIME) QUALITÀ SU ASFALTO

segue da pag. 143

stano moto splendidamente amichevoli per tutti, ma chi non raggiunge 1,70 troverà ancora più accessibile la V-Strom. Loro due però hanno il vantaggio di destreggiarsi piuttosto bene in fuoristrada. Soprattutto quando il fondo è scivoloso, la ruota anteriore di maggior diametro permette di muoversi con sicurezza. La **GS**, in particolare, è davvero a suo agio. Il motore bello pronto nella risposta al gas ai "medi" (ben più del bicilindrico Kawasaki), l'ABS disattivabile e una posizione che risulta azzeccata anche quando si guida in piedi rendono giustizia al nome che porta sui fianchetti.

Ovviamente la migliore in fuoristrada è la **Honda CRF250 Rally**, d'altra parte - anche se non è specialistica - resta una vera moto da enduro, con cerchi da 21"-18", sospensioni a corsa lunga e un'ergonomia studiata per la guida in piedi, con la sella su un solo piano e i fianchi stretti che lasciano ampia libertà di movimento. L'ABS, come è logico aspettarsi, è disattivabile, e il motore risulta abbastanza robusto lungo tutto l'arco di erogazione. Senza dubbio è una moto facile, e questo nella misura in cui anche un pilota estraneo alla guida in fuoristrada con lei si sente sicu-



ro pure in situazioni insidiose. Però è molto alta, cosa che può mettere in difficoltà nel momento in cui si perde l'equilibrio e si vuole appoggiare rapidamente un piede al suolo.

Ruota alta, sella bassa

In generale, l'**Himalayan** offre una guida ancora più semplice della CRF, e per chi è alle prime armi vale anche in off-road - e con "off-road" dovete immaginare niente più della fangosissima sterrata che ci ha accompagnati al mare. Il suo segreto è l'abbinamento tra la ruota anteriore da 21", che trasmette grande sicurezza dove c'è poco grip, e la sella molto bassa, che permette di aiutarsi "zampettando" agilmente. È una sorta di incrocio tra le migliori qualità di V-Strom e CRF. A togliere qualunque preoccupazione ci pensano poi il motore, molto dolce e regolare già dal basso, e il peso contenuto. In verità c'è qualcosa di rassicurante anche nel suo aspetto robusto e scarno. L'impressione è quella di una moto che, dopo una caduta, può rialzarsi e ripartire come nulla fosse. La misura di quanto splendidamente spensierata può es-

sere la guida con moto come V-Strom, Himalayan, Versys-X e G 310 GS è data dal voto guadagnato dalla **CB500X** alla voce "facilità di guida". In qualunque altro gruppo la bicilindrica Honda avrebbe spiccato per la sua (indiscutibile) amichevolezza, qui non lo fa. Fondamentalmente perché per peso e per prontezza del motore è più vicina a una moto "adulta" piuttosto che a queste ragazzine, il che, in una certa misura, impone una maggior concentrazione quando si è alla guida. Con le **"trecento"** e la **Royal Enfield** si guida sul bagnato senza timore; invece lei ha coppia sufficiente a far slittare la ruota posteriore, se si esagera col gas su un asfalto con poco grip. Non è un suo difetto, ma semplicemente la natura delle cose: più alte sono le prestazioni, maggiore è l'attenzione richiesta. Al di là di questo, la CB fa tutto quello che è in suo potere per mettere il pilota a proprio agio. La sella è bassa, il raggio di sterzata contenuto, la frizione morbida e modulabile e l'erogazione fluida già dal minimo. In fuoristrada è un pesce fuori d'acqua, soprattutto per via dei cerchi da 17" e delle gomme molto larghe, ma perlomeno si tocca terra agilmente. Anche la **TRK 502** è una moto stradale al 100%, motivo

continua a pag. 150





LA ROCCA PIÙ ANTICA DELLA VALLE DEL LAMONE VEDE SFILARE LA CATEGORIA

segue da pag. 147

per cui non la si può biasimare più di tanto per la poca destrezza che mostra lontano dall'asfalto. Ma la ragione per cui non ci ha convinti nemmeno in termini di facilità è il suo peso. Parliamo di 224 kg - a serbatoio vuoto! -, ovvero 36 kg più della Himalayan (la rivale più ciiccotta) e 74 kg più della CRF250 Rally (la "piuma" del gruppo). Di fatto pesa come alcune maxitourer (Honda Africa Twin, Ducati Multistrada Pikes Peak), e conseguentemente richiede lo stesso impegno non indifferente quando bisogna spostarla e nelle manovre a bassa velocità. E allo stesso modo mette in difficoltà quando, magari nel percorrere una facile sterrata, inavvertitamente si inclina di qualche grado, richiedendo gambe robuste e un bello sforzo per essere controllata. La sella bassa, il raggio di sterzata contenuto e l'erogazione lineare del motore aiutano, ma non nascondono i molti kg in eccesso.

L'arrivo della sera mette fine alla nostra giornata esplorativa, interrompendo il tentativo di circumnavigare una delle valli di Comacchio facendo solo strade sterrate. Considerando il viaggio di ieri e le molte ore trascorse in sella oggi, siamo sorprendentemente riposati sia nel fisico sia nella mente, e di questo non possiamo che ringraziare le nostre crossoverine. Nel tornare in albergo notiamo che le strade vanno asciugandosi. Ottimo: domani caccia di curve sull'Appennino romagnolo.

Pieghe nella neve

A colazione, guardando fuori dalle vetrate, ci accorgiamo di aver fatto i conti senza l'oste: gli Appennini sono imbiancati già a bassa quota. Decidiamo di tentare ugualmente, vuoi mai che in qualche zona abbia nevicato meno che in altre. Trascorriamo così la mattinata e buona parte del pomeriggio rimbalzando tra borghi storici, rocche e tratti invitanti ma bagnati dalla neve che si scioglie a bordo strada. Pare però che il lieto fine non esista solo nei film. Sono circa le 15 quando, senza aspettarci granché, imbocchiamo la SP23, che da Brisighella (RA) porta verso Riolo Terme (RA). Il primo tratto è viscido: una serie di tornanti chiusi tra gli alberi che risalgono il versante di una collina. Poi la vegetazione si dirada e iniziamo a correre in costa, affacciati su una splendida vallata orlata di calanchi. L'asfalto qui è asciutto, probabilmente per via dell'esposizione favorevole. Un paio di curvoni veloci ci fanno presagire il meglio. Sì! È un gran bel misto guidato questo, con tanto di saliscendi e tratti scorrevoli alternati a frenate, curvini e ripartenze. Galvanizzata dalle ottime impressioni suscitate fin'ora, la **Royal Enfield** prende la testa del gruppo, vogliosa di dimostrare di saper (anche) divertire. È però subito chiaro che la guida sportiva, con lei, è tutt'altro che redditizia. Innanzitutto non si può frenare all'ultimo, perché la po-

continua a pag. 154

COMODI

E... VELOCI
Sopra, la Rocca di Brisighella (RA). A destra, per permettere a fotografo e videomaker di seguirci con tutta l'attrezzatura, abbiamo scelto un'auto spaziosa e agile su ogni terreno. Ma la Mini Countryman Cooper SD ALL4 ha fatto anche di più: coi suoi 190 CV, 400 Nm e una velocità massima di 220 km/h, si è rivelata la componente più veloce del gruppo, e di gran lunga. Di solito accade il contrario...



PIÙ GIOVANE DEL MERCATO; MOLTE DI QUESTE CROSSOVER SONO NOVITÀ 2017



segue da pag. 150

tenza dell'impianto anteriore è piuttosto scarsa; bisogna quindi aiutarsi col freno posteriore e scalare una marcia dopo l'altra. Con calma, però, altrimenti la ruota posteriore tende a bloccare per via del freno motore, e l'ABS, di conseguenza, diminuisce la presa delle pinze sui dischi allungando gli spazi di frenata. Inutile anche "tirare" le marce, perché c'è poco allungo e la spinta cala rapidamente; meglio sfruttare la schiena - e mettersi il cuore in pace. Insomma, è necessario un reset: azioni morbide sui freni, marce lunghe e via a godersi una ciclistica rassicurante, non molto rapida nei cambi di direzione ma capace di chiudere le curve in modo efficace. Un'altra volta, questa moto convince; a modo suo, ma lo fa. Alla luce della promozione dell'Himalayan, la **CRF250 Rally** è convinta di avere una chance di piacere anche su asfalto. E in effetti non è niente male. Ovvio, grandi pieghe, con lei, non si possono fare, ma l'aderenza offerta dalle gomme tassellate supera le aspettative. Non si ha l'impressione di guidare "sulle uova". Ci si può infilare in curva... allegramente, si può tenere una discreta ve-

locità di percorrenza e accelerare presto. Anche il motore è meglio del previsto, perché ha una bella coppia appena si prende in mano il gas e allunga con decisione. Più di tutto, quello che la caratterizza è - ovviamente - la ciclistica. I trasferimenti di carico sono evidenti: la forcella affonda in frenata, il "mono" si schiaccia in accelerazione. È come essere su un gommone che va su e giù da grosse onde. Non si va forte, ma è sincera quanto basta per divertire.

Il peso del... peso

È ora il turno della **TRK 502**, che si fa largo nel gruppo fino ad avere strada libera davanti a sé. Il ritmo che impone è ben superiore a quello delle prime due "lepri", tuttavia il pilota non sembra del tutto a suo agio. In parte è per via del peso. Passare da una piega all'altra richiede un maggior impegno fisico, rispetto al resto del gruppo. Ma in realtà gli aspetti che limitano il feeling quando ci si vuole divertire sono più d'uno. La posizione di gui-



da è poco indovinata e dà l'impressione di essere lontani chilometri dalla ruota anteriore, e il cambio è piuttosto lento negli innesti. Più di ogni altra cosa, è come se le sensazioni che fluiscono dalle gomme al pilota fossero filtrate in modo eccessivo, fino a farsi indecifrabili. Meglio riporre l'ascia di guerra, rallentare il ritmo e tornare a godersi aspetti quali la comodità, l'erogazione corporea del motore, la frenata più che valida. Così facendo, la TRK recupera un certo piacevole equilibrio che la rende una credibile compagna di viaggio.

Chi invece non ha alcuna intenzione di cessare le ostilità è la **CB500X**, che catalizza l'attenzione su di sé superando la bicilindrica di Pesaro. Il resto del gruppo si aspetta di vederla allungare modello Marc Marquez, invece le cose vanno diversamente. Tra una curva e l'altra, è molto veloce. Il motore ha una bella schiena e un allungo deciso; viaggia forte, insomma. Allo stesso modo, la CB è efficace in frenata, con decelerazioni decise, intense e ben dosabili. Una forcella un po' meno sfrenata in compressione permetterebbe di "pinzare" con de-

cisione ancora maggiore, ma già così si guida "spediti". È in curva, che perde parte del suo spolvero. La primissima parte di discesa in piega è veloce e fluida, poi però si incontra una decisa quanto strana resistenza. Per vincerla e inclinarsi di più è necessario "tirare" la moto verso l'interno della curva, ma la sensazione di aderenza si fa meno rassicurante. In effetti, passando sulle strisce di asfalto bagnato, la CB è l'unica a esserci "scappata" sia in percorrenza, sia in accelerazione. Il problema, siamo convinti, sono le gomme di primo equipaggiamento, non all'altezza delle performance che - ci scommettiamo - appartengono alla moto.

La **V-Strom 250** approfitta del momento di difficoltà della CB per infilarla e guadagnare la testa del gruppo. Nei tratti in salita fa un po' da "tappo" perché le prestazioni sono quelle che sono e anche tenendo il motore nella zona alta del contagiri la velocità sale con molta calma. Ma in discesa... apriti cielo! Aggirato il limite della cavalleria, la Suzukina mostra una ciclistica davvero efficace. Salta da una piega all'altra con l'agilità di un gatto



**IL CIELO SEMPRE PIÙ SCURO, LE IDEE SEMPRE PIÙ CHIARE.
L'HIMALAYAN HA SCALDATO IL CUORE AL TEST TEAM E SI AGGIUDICA IL
TERZO POSTO. SECONDA LA **CB500X**, OBIETTIVAMENTE UNA GRAN MOTO.
CHI HA MESSO D'ACCORDO PASSIONE E RAGIONE È...**

Kawasaki Versys-X 300



I... LA KAWASAKI VERSYS-X: È LEI LA MIGLIOR CROSSOVER(INA) DEL 2017





For BMW G310GS 2017 2018
Upper and Lower Crash Bar
Material : steel



e con grande compostezza (buone sospensioni), ed è anche in grado di tenere in curva una velocità notevole, disegnando traiettorie "strette" e sfoggiando una luce a terra degna di nota. Avesse una posizione di guida più azzeccata (il manubrio è troppo stretto e alto), freni leggermente più incisivi e un motore più grintoso, sarebbe una spina nel fianco per molte.

Invece, la **G 310 GS** è una spina nel fianco per molte. Diciamo pure per tutte. In una parola, è divertentissima. La posizione di guida permette di instaurare da subito un gran bel feeling, e ciclistica e motore sono davvero riusciti. Maneggevolezza e sicurezza sono miscelate alla grande, e il piccolo monocilindrico ha una grinta davvero coinvolgente - date un'occhiata alle prestazioni rilevate. La risposta al gas è precisa, ma quello che più piace è la consistente spinta ai medi e la decisione con cui allunga in alto. Parliamo di una crossoverina di 300 cm³ che, senza nemmeno troppo impegno, si impenna dalla prima alla terza. E che al di là di questo, grazie anche a un ottimo impianto frenante, piace tanto nei tratti tortuosi, dove è tra le più agili, quanto in quelli più veloci, dove è un brutto cliente per qualunque avversaria. Nell'ottica di una guida sportiva ha un solo aspetto migliorabile: la taratura del monoammortizzatore, sfrenata nell'idraulica. Negli ingressi in curva meno educati il "mono" si estende molto, e l'effetto è che nella prima parte della piega deve ancora recuperare l'assetto corretto. Allo stesso modo, quando si accelera con decisione, il retrotreno

si "siede" più del dovuto. L'unico effetto tangibile di tutto ciò è che in curva va "solo" molto forte.

Datele due cordoli!

Il che, purtroppo per lei, non è abbastanza per tener dietro la **Versys-X**, che dopo aver studiato - e passato - le avversarie una a una si porta in testa alla cors... alla competitiva, decisa ad allungare. Cosa che le riesce.

Che moto, ragazzi! Altro che crossover, sembra una Ninja col manubrio alto. Là dove le altre, chi più chi meno, fanno i conti coi trasferimenti di carico dovuti alla generosa escursione delle ruote, lei resta "piatta" e precisa, permettendo di frenare più tardi e di infilarsi in curva con grande velocità. Ha poi una abbondante luce a terra, tanto grip e la capacità di voltare in un amen o "chiudere" le curve dove vuole il pilota - pilota che tra l'altro si gode una posizione di guida riuscita, attiva, e un motore tutto pepe. E a tal proposito, è difficile rimanere indifferenti a questo agguerrito bicilindrico che urla come un matto e spinge deciso fino al limitatore, frettoloso di mangiarsi una marcia dopo l'altra. Poi, è vero: l'ideale sarebbe avere una schiena altrettanto convincente, così da limitare l'uso del cambio (peraltro ottimo) quando si guida a ritmi più tranquilli. Ma in attesa che la perfezione entri a far parte di questo mondo, il miglior compromesso per comfort in viaggio, facilità di guida e divertimento tra le curve, è la piccola Versys-X. 

BMW G 310 GS



MOTOCICLISMO

Kawasaki Versys-X 300



MOTOCICLISMO



Kawasaki Versys-X 300



Benelli TRK 502

BMW G 310 GS

Kawasaki Versys-X 300

Honda CB500X

Honda CRF250 Rally

Royal Enfield Himalayan

Suzuki V-Strom 250



BMW G 310 GS



BMW G 310 GS



Benelli TRK 502

BMW G 310 GS

Kawasaki Versys-X 300

Honda CB500X

Honda CRF250 Rally

Royal Enfield Himalayan

Suzuki V-Strom 250



Benelli TRK 502

BMW G 310 GS

Kawasaki Versys-X 300

Honda CB500X

Honda CRF250 Rally

Royal Enfield Himalayan

Suzuki V-Strom 250



MOTOCICLISMO









MOTOCICLISMO



BMW G 310 GS







BMW G 310 GS





BMW G 310 GS







COME CAMBIERA' TRA 4 ANNI LA PICCOLA CROSSOVER TEDESCA

Presentata per la prima volta nel 2016, la piccola GS si aggiornerà in vista del 2021, cosa che non faranno tutte le concorrenti di questa comparativa.

Di seguito tutti i dettagli.

MOTORE EURO 5 - Il cuore della nuova BMW G 310 GS sarà ancora il motore monocilindrico raffreddato a liquido di 313 cm³ con quattro valvole, due alberi a camme in testa e iniezione elettronica. L'inclinazione del cilindro verso la parte posteriore e la testa del cilindro ruotata di 180 gradi con l'aspirazione nella parte anteriore e lo scarico nella parte posteriore rimangono le caratteristiche di progettazione. Questa disposizione seguirà la logica dell'ottimizzazione della gasdinamica del motore. Con una potenza di 25 kW (34 CV) a 9.500 giri/min e una coppia massima di 28 Nm a 7.500 giri/min, il motore monocilindrico disporrà di omologazione Euro 5.

ACCELERATORE ELETTRONICO - La nuova BMW G 310 GS sarà anche dotata di una "manopola dell'acceleratore elettronico" (corpo farfallato attuato da un servomotore) e offrirà una risposta dell'acceleratore ancora più sensibile. L'aumento automatico della velocità di rotazione al minimo all'avvio impedirà anche un possibile arresto del motore.

FRIZIONE ANTI-SALTELLAMENTO - Anche la frizione anti-saltellamento e auto-rinforzante sarà nuova. Ridurrà la coppia di trascinamento del motore e fornirà un aumento della sicurezza di guida, in particolare durante le manovre di frenata che comportano la scalata sequenziale di più rapporti. Permetterà anche di avere forze di attuazione ridotte alla leva della frizione.

LEVE REGOLABILI AL MANUBRIO, SENZA PULSANTE ABS - Le leve freno e frizione saranno regolabile in quattro posizioni. La posizione 3 della regolazione della leva del freno corrisponderà alla distanza della leva dal manubrio nei modelli precedenti dove non vi era regolazione. In prima posizione la leva del freno sarà 6 mm più vicina al manubrio.

Non vi sarà più la possibilità di disinserire l'ABS e pertanto sparirà il relativo pulsante dalla manopola sinistra.

FARO E INDICATORI DI DIREZIONE A LED - La BMW G 310 GS 2021 avrà un nuovo faro full-LED e indicatori di direzione a LED per una maggiore visibilità nel traffico. Grazie a un sistema di fissaggio modificato, le vibrazioni del cono di luce saranno eliminate.

ESTETICA RINNOVATA NELLA GRAFICA - Dal punto di vista estetico i designer di Monaco lavoreranno per aumentare il family feeling della moto con le ammiraglie della gamma "GS".

Ciò che tutte e tre le varianti di colore della G 310 GS avranno in comune saranno le coperture per alloggiamenti del motore per l'alternatore, la frizione e la pompa dell'acqua, che saranno in futuro verniciate in grigio titanio metallico.

Oltre ai tipici colori GS in bianco con il colore di base bianco polar white e pannelli laterali serbatoio in grigio, la nuova G 310 GS avrà un aspetto più sportivo, in stile Rallye.

Il telaio dipinto di rosso e Kyanit blu metallico per la copertura del centro serbatoio e anteriore richiameranno la vocazione off-road.

Come l'edizione "40 Years GS", tuttavia, la G 310 GS si baserà su un famoso modello storico della storia di BMW GS, la R100 GS. Di conseguenza, essa sarà in nero e giallo, con il colore di base nero cosmic black e grafica gialla sui pannelli laterali del serbatoio.



SCHEDA DI VALUTAZIONE / MEDIA VOTI TEST TEAM

	Benelli	BMW	Honda CB500X	Honda CRF250	Kawasaki	Royal Enfield	Suzuki
MOTORE fluidità ai bassi regimi	7,8	7,6	8,4	6,6	7,8	7,3	7
MOTORE spinta ai medi	7,8	8	8,8	7,1	7,9	6,8	6,3
MOTORE spinta agli alti	7,6	8,3	8,6	6,9	8,1	5,6	6
CAMBIO	6	7,6	7,9	7,4	7,8	6,5	7,1
FRIZIONE	5,9	7,8	7,9	7,3	8,3	5,9	7,5
VIBRAZIONI	6,9	7,1	8,4	5,8	7,8	6,3	7,4
CICLISTICA maneggevolezza	5,6	8,6	6,6	8,3	8,3	6,9	8,7
CICLISTICA precisione / stabilità	5,9	8,1	7,3	6,8	8,6	7,5	8
SOSPENSIONI comfort	7	7,6	8	7,4	7,8	7	7,5
SOSPENSIONI guida sportiva	6,5	6,1	7,3	5,9	8,3	6,6	7,6
FRENATA potenza	7,6	8	8	7,3	8	4,1	6,9
FRENATA modulabilità	7,4	7,8	8,1	7,5	7,9	5,8	7,1
SELLA comfort	8,1	7,4	7,9	6	5,6	7,3	7,3
SELLA altezza da terra	7,1	7,4	7,6	5,9	7,4	7,8	7,5
POSIZIONE DI GUIDA	4,6	8,1	8,1	7,1	8,1	7,8	5,5
PROTEZIONE AERODINAMICA	8,6	4,5	8,1	6,8	7,8	7	6,9
FACILITÀ DI GUIDA	6,4	8,3	7,4	7	8,3	7,8	9,1
GUSTO DI GUIDA	5,4	7,8	6,9	6,9	8,4	7,9	6,5
GUIDA IN FUORISTRADA	4,3	8,3	6	9,8	7	8,1	6,4
GUIDA SUL BAGNATO	6,6	8	5,8	5,9	8,1	6,8	7,6
CONSUMI*	8	10	10	9,5	8,5	8,5	8,5
TOTALE	141,1 (7^a)	162,4 (3^a)	163,1 (2^a)	149,2 (5^a)	165,8 (1^a)	145,3 (6^a)	152,4 (4^a)

CLASSIFICA "DI CUORE" / VOTI TEST TEAM

	Benelli	BMW	Honda CB500X	Honda CRF250	Kawasaki	Royal Enfield	Suzuki
Tester 1	6 ^a (10)	4 ^a (13)	1 ^a (25)	5 ^a (11)	2 ^a (20)	3 ^a (16)	7 ^a (9)
Tester 2	7 ^a (9)	4 ^a (13)	5 ^a (11)	2 ^a (20)	1 ^a (25)	3 ^a (16)	6 ^a (10)
Tester 3	5 ^a (11)	2 ^a (20)	6 ^a (10)	7 ^a (9)	1 ^a (25)	3 ^a (16)	4 ^a (13)
Tester 4	6 ^a (10)	2 ^a (20)	5 ^a (11)	3 ^a (16)	1 ^a (25)	4 ^a (13)	7 ^a (9)
Tester 5	7 ^a (9)	2 ^a (20)	5 ^a (11)	4 ^a (13)	3 ^a (16)	1 ^a (25)	6 ^a (10)
Tester 6	6 ^a (10)	5 ^a (11)	3 ^a (16)	1 ^a (25)	4 ^a (13)	2 ^a (20)	7 ^a (9)
Tester 7	7 ^a (9)	5 ^a (11)	4 ^a (13)	2 ^a (20)	1 ^a (25)	3 ^a (16)	6 ^a (10)
Tester 8	7 ^a (9)	2 ^a (20)	5 ^a (11)	3 ^a (16)	4 ^a (13)	1 ^a (25)	6 ^a (10)
TOTALE	77 (7^a)	128 (4^a)	108 (5^a)	130 (3^a)	162 (1^a)	147 (2^a)	80 (6^a)

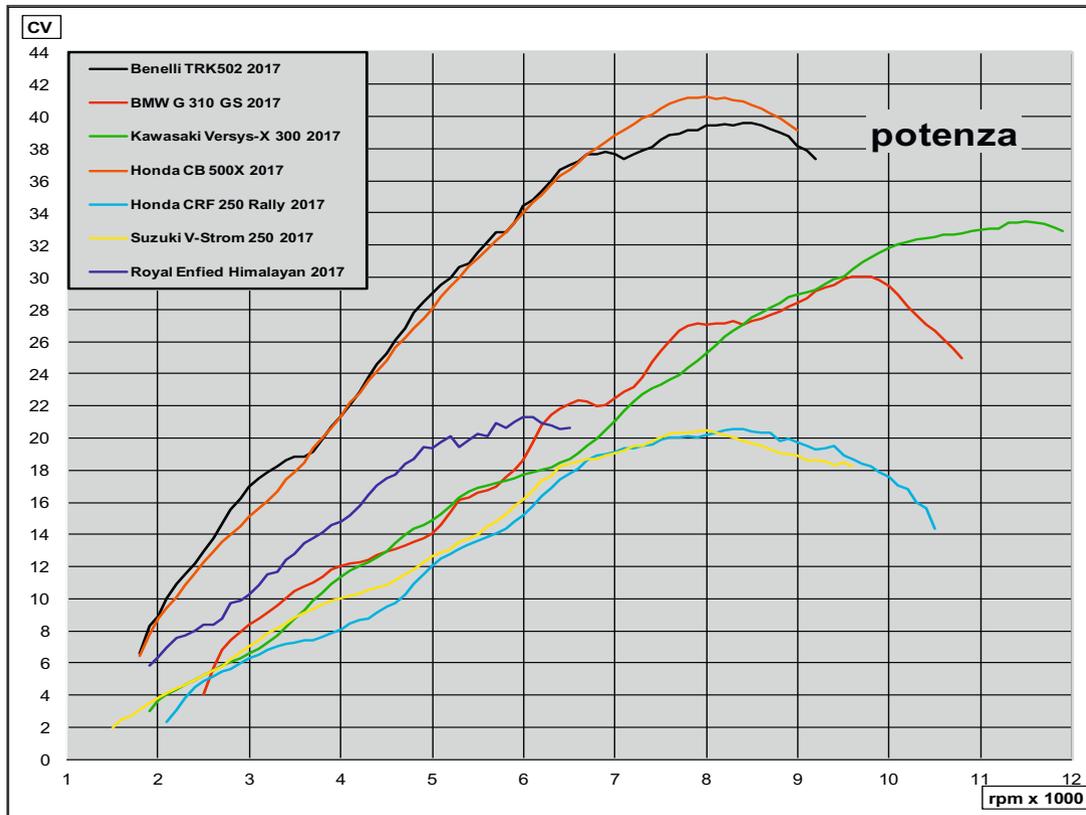
RISULTATO FINALE

	Kawasaki	Honda CB500X	Royal Enfield	BMW	Honda CRF250	Suzuki	Benelli
Testa	25	20	10	16	11	13	9
Cuore	25	11	20	13	16	10	9
TOTALE	50 (1^a)	31 (2^a)	30 (3^a)	29 (4^a)	27 (5^a)	23 (6^a)	18 (7^a)

Sopra, tutti i numeri che definiscono la classifica della comparativa. A fine prova, otto tester (due si sono alternati in sella) hanno compilato la consueta *Scheda di Valutazione* assegnando a ogni voce un giudizio da 1 a 10. La somma della media dei giudizi espressi ha portato alla definizione della classifica "di testa". Come sempre, abbiamo assegnato un punteggio sulla falsariga del Motomondiale: 25 punti alla prima, 20 alla seconda, 16 alla terza e via dicendo. *L'unica voce sulla quale i tester non si sono espressi riguarda i consumi. La valutazione è stata fatta sulla base delle percorrenze registrata durante la comparativa ed è stata aggiunta alle 20 voci compilate dal Test Team. Abbiamo poi chiesto ai tester di stilare una classifica che andasse al di là delle valutazioni oggettive indicando, dalla prima all'ultima, quale moto avrebbero scelto per rifare il tour della comparativa. La somma dei punteggi assegnati a ogni moto (25 punti alla prima, ecc. ecc.) derivanti dalle classifiche personali ha definito la classifica "di cuore". Sommando i punti ottenuti da ogni moto nella classifica di testa e in quella di cuore abbiamo ottenuto la classifica finale.

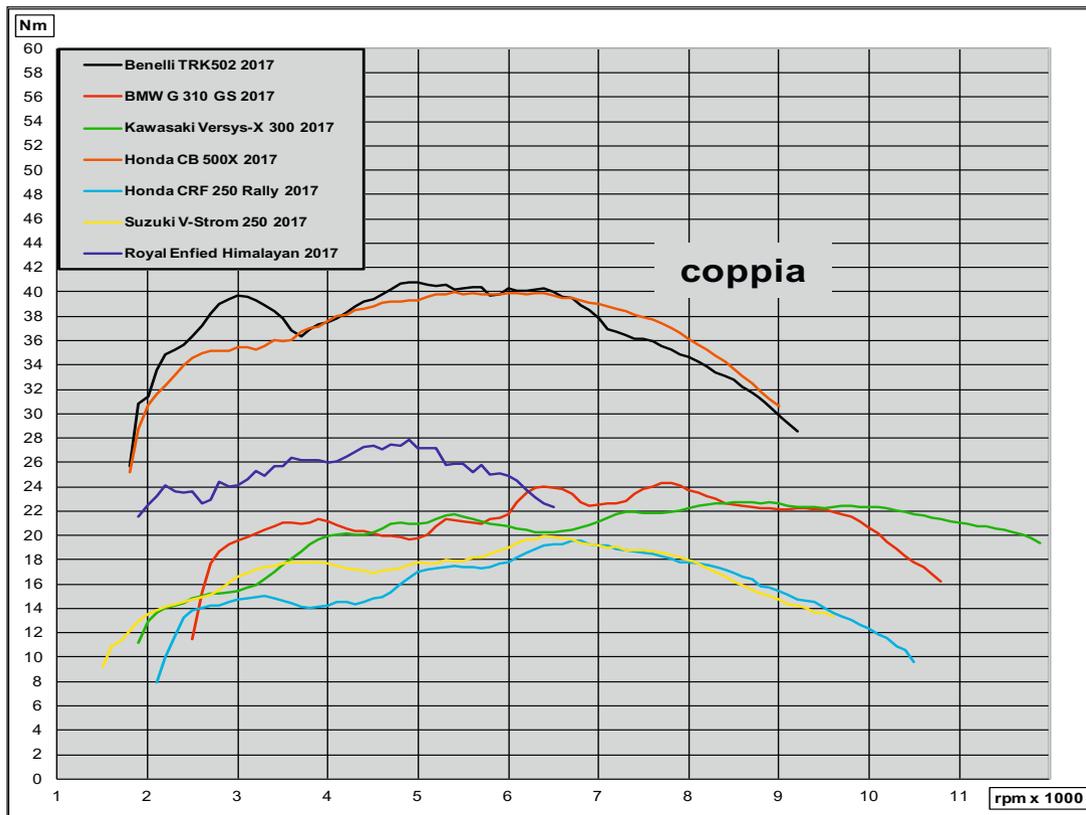
I RILEVAMENTI DEL CENTRO PROVE

BANCO DINAMOMETRICO



COMMENTO

La grande "distanza" tra le curve dei motori in esame rispecchia le significative differenze tra frazionamenti e soprattutto cilindrate: Honda CB e Benelli hanno una cubatura doppia rispetto a Suzuki e Honda CRF. Tuttavia non mancano spunti di discussione interessanti. Per esempio stupisce il fatto che il limitatore del bicilindrico della V-Strom 250 intervenga a un regime inferiore rispetto a quello dei monocilindrici Honda e BMW, che raggiungono (o superano) i 10.500 giri/min effettivi. Evidentemente la ricerca della potenza non è stata prioritaria nel progetto Suzuki, mentre la coppia risulta abbastanza robusta. Secondo le aspettative il confronto tra i propulsori BMW e Kawasaki, col primo che, a parità di regime, dispone di più coppia e il secondo che raggiunge regimi - e quindi una potenza - più elevati. Coppia robusta e regime di rotazione contenuto sono le parole d'ordine del monocilindrico Royal Enfield, classico sotto tutti i punti di vista. Passando ai due bicilindrici di (circa) 500 cm³, stupisce la regolarità delle curve Honda, che sembrano disegnate con righello e compasso. Leggermente superiore il Benelli fino a 3.500 giri/min, mentre cede il passo oltre 6.750 giri/min.

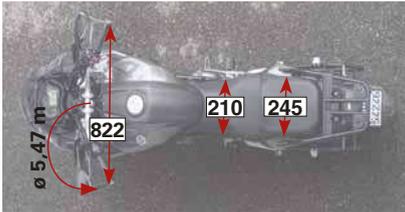
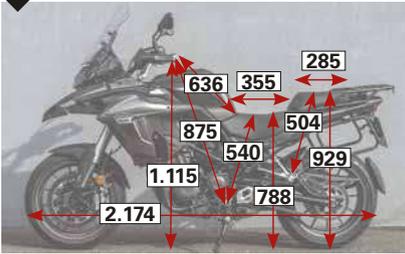


in collaborazione con

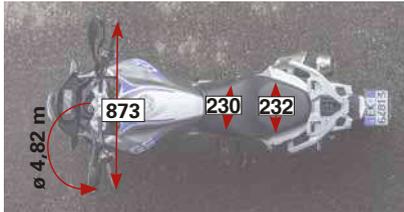
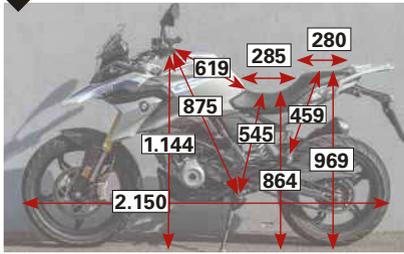


MISURE

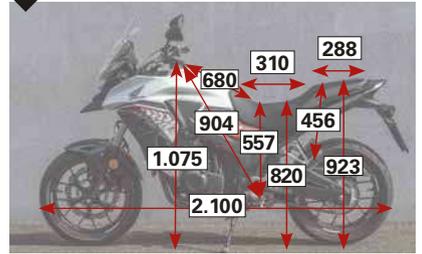
BENELLI TRK 502



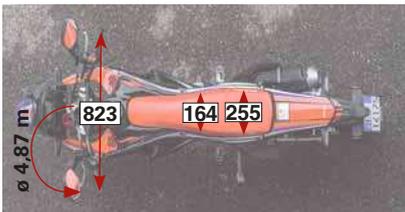
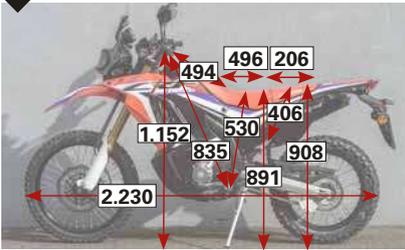
BMW G 310 GS



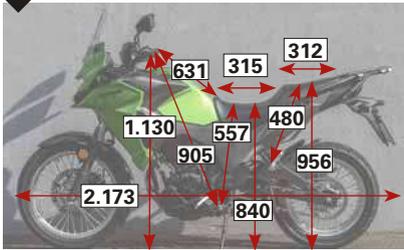
HONDA CB500X



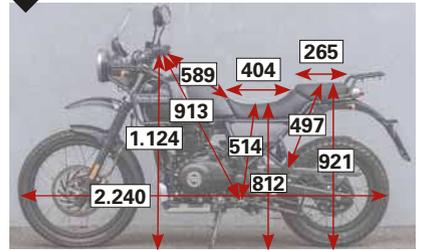
HONDA CRF250 RALLY



KAWASAKI VERSYS-X 300



ROYAL ENFIELD HIMALAYAN



SUZUKI V-STROM 250

