



CONFRONTO

BMW R1150GS - HONDA XLV 1000 VARADERO



OTTIME SUI PERCORSI MISTI

Con questo tipo di moto, oltre a viaggiare comodi e riparati in autostrada, si ha la possibilità di divertirsi parecchio sui percorsi misti, dove può capitare che alcune sportive stradali vengono messe in crisi.



SCAPPIAMO INSIEME

di Ombretta Stizzoli - foto Carrstudio

Ecco il duello fra le due più interessanti moto da turismo totale. Sono la BMW R 1150 GS, recente evoluzione del famoso big-enduro boxer di 1085 cc, e la Honda Varadero, in vendita da un anno e nata proprio per espugnare il monopolio della BMW GS. Entrambe richiamano

nell'estetica le moto dakariane. E il fascino è fuori discussione. BMW, che supera i 23 milioni su strada nella versione priva di ABS, ha in verità qualche velleità fuoristradistica in più rispetto alla Varadero (prezzo su strada prossimo ai 20 milioni) che di fatto è quasi una moto da strada e

conta sul potente bicilindrico a V da 95 cv derivato dalla sportiva VTR 1000. Tutte e due sono molto confortevoli per pilota e passeggero, si lasciano caricare di bagagli senza problemi e sono l'ideale per chi ama viaggiare tutto l'anno su ogni tipo di strada

MODERNE, MASSICCE E BEN RIFINITE

Massicce, imponenti, uscite dalle chiare ed insidiose sabbie dei deserti per dominare surreali foreste d'asfalto. Un inconfondibile istinto avventuroso lega i loro animi, predisposti ad ogni tipo di sfida.

Ben conscie del loro glorioso passato e presente, 1150 GS e XLV 1000 "Varadero" non si esimono dal mostrare l'appartenenza a stirpi reali. Giovani promesse di famiglie che vantano vittoriosi risultati nelle Paris-Dakar degli Anni Ottanta, raccolgono gli stimoli dell'"estremo" per trasmetterli nel "normale". Se l'avventura è ovunque la si cerchi, queste maxi enduro rispondono rassicurando chiunque che, pur amando l'imprevedibilità di terre lontane, non intende rinunciare a comfort e alte prestazioni.

Evoluzione dell'ancora attuale R 1100 GS, **la 1150 GS esordisce con un numero di innovazioni che, pur essendo limitato, gioca un ruolo apprezzabile sia nella guida sia nell'estetica.** Motore leggermente potenziato, introduzione della sesta marcia a mò di over-drive e alcuni ritocchi nell'estetica rappresentano le novità dalla 1100. Rimane, giustamente, il singolare parafrangente a becco che si raccorda alle linee del grosso serbatoio, ma stavolta le forme sono più armoniche. Le rotondità del cupolino, fra l'altro inclinabile in tre diverse angolazioni, e dello slanciato ed aggressivo parafrangente, creano un compatto disegno di linee curve, ancor più evidenziato dall'argentata e sinuosa carenatura dei due fari asimmetrici dal disegno ereditato dalla 1100 S; il precedente proiettore rettangolare ha ceduto il posto a due espressivi e tondeggianti "occhi", il più grande funge da anabbagliante e offre un ottimo fascio di luce in fatto di profondità e ampiezza. **Confermata anche la sella in due parti, quella del pilota regolabile in altezza e quella del passeggero che cela il vano porta attrezzi con tanto di kit ripara gomme.** E asportando la sella del passeggero si beneficia del portapacchi sottostante. Una nuova e compatta strumentazione contraddistingue il cruscotto della 1150 GS, dove il display posto sul lato sinistro indica in maniera chiara, il livello benzina, la tempera-

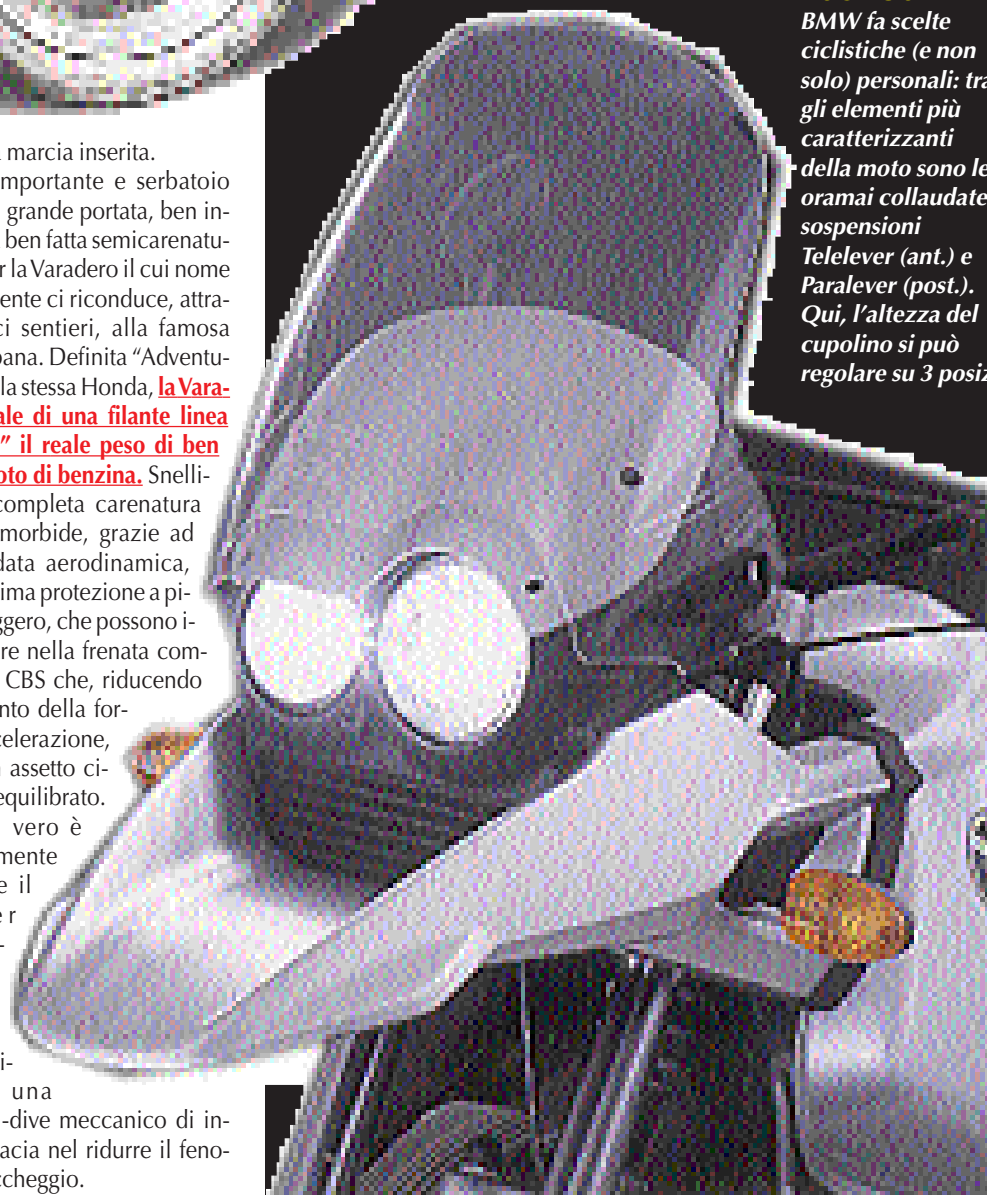
tura olio e la marcia inserita.

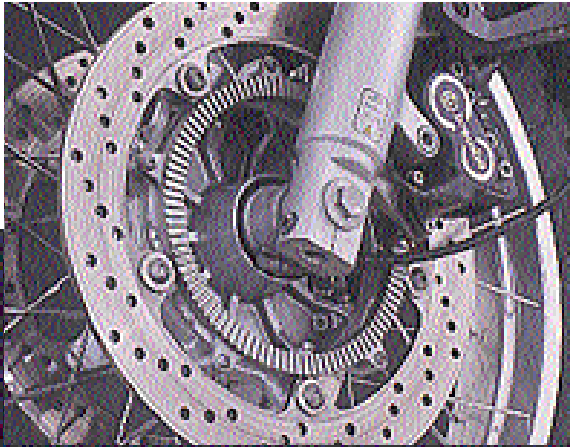
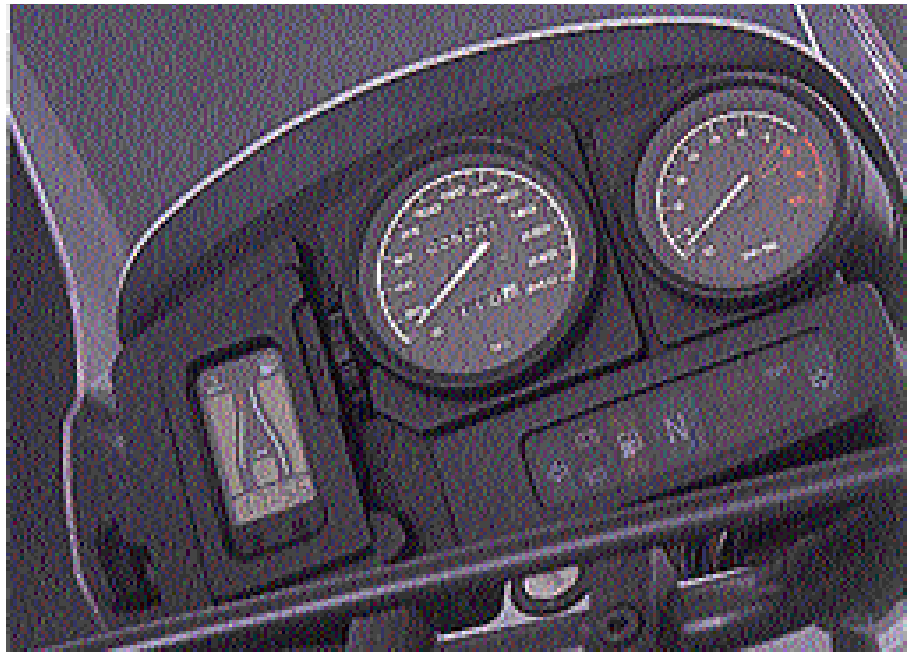
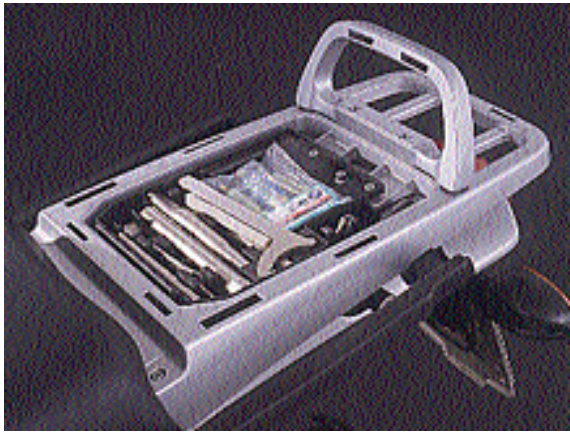
Volume importante e serbatoio sagomato di grande portata, ben integrato nella ben fatta semicarenatura, anche per la Varadero il cui nome suggestivamente ci riconduce, attraverso esotici sentieri, alla famosa spiaggia cubana. Definita "Adventure Sport" dalla stessa Honda, **la Varadero si avvale di una filante linea che "riduce" il reale peso di ben 238 kg a vuoto di benzina.** Snellita da una completa carenatura dalle linee morbide, grazie ad una collaudata aerodinamica, offre la massima protezione a pilota e passeggero, che possono inoltre contare nella frenata combinata Dual CBS che, riducendo l'affondamento della forcella in decelerazione, conserva un assetto ciclistico più equilibrato. A onore del vero è geometricamente più efficace il Telelever BMW, stavolta in versione alleggerita, che in frenata agisce come una sorta di anti-dive meccanico di in-dubbia efficacia nel ridurre il fenomeno di beccheggio.



FILOSOFIA CICLISTICA ESCLUSIVA

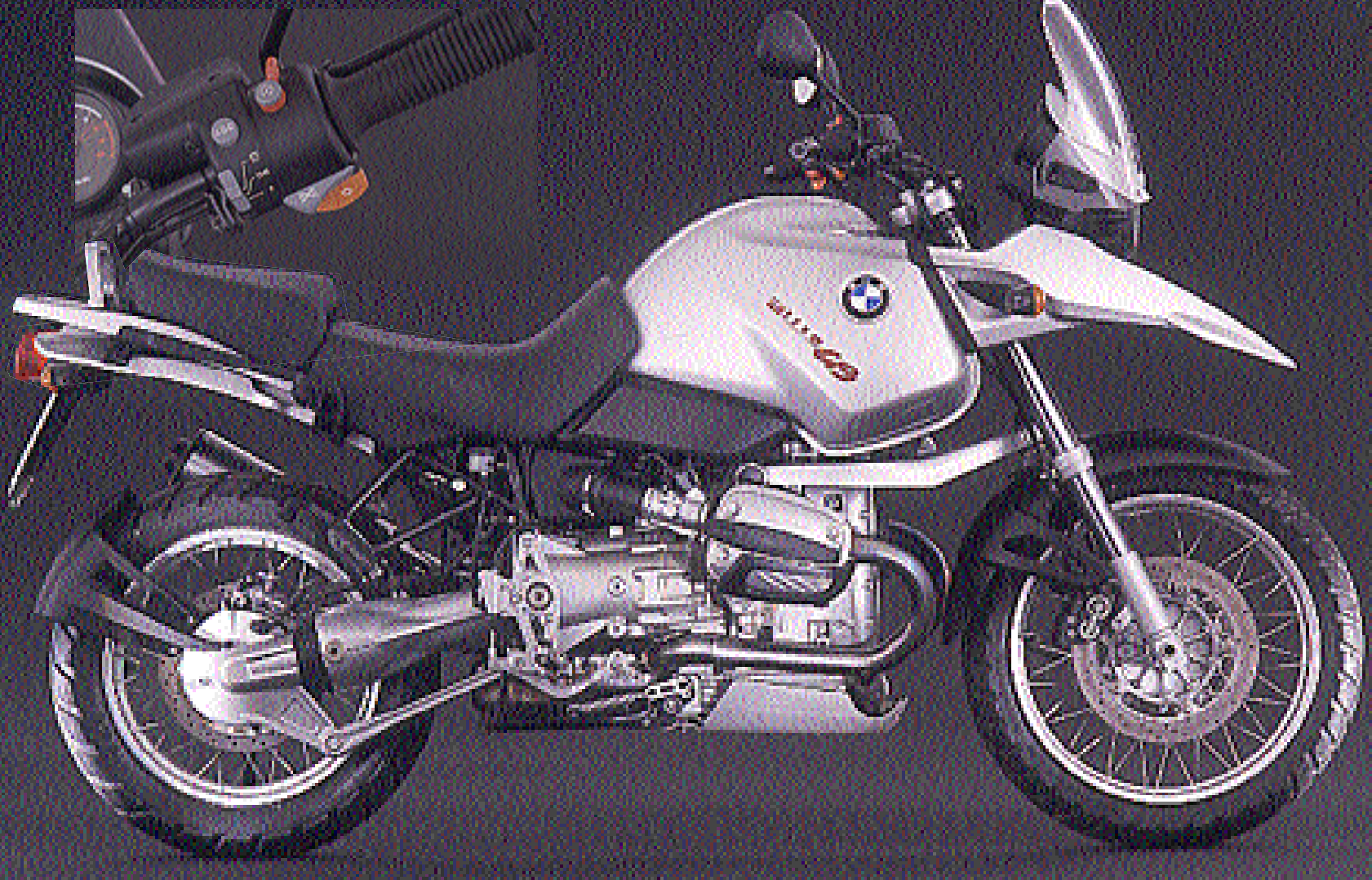
BMW fa scelte ciclistiche (e non solo) personali: tra gli elementi più caratterizzanti della moto sono le oramai collaudate sospensioni Telelever (ant.) e Paralever (post.). Qui, l'altezza del cupolino si può regolare su 3 posiz.





TRA GLI OPTIONAL C'È L'ABS

In alto a sinistra, la parte posteriore della sella, che è smontabile e funge da piccolo portaoggetti. Qui a lato, l'impianto frenante anteriore dove è visibile il sensore antibloccaggio ruota. Sotto, a sinistra, gli atipici comandi elettrici e, qui sopra, il cruscotto con il pannello digitale che indica anche il carburante e la marcia inserita.

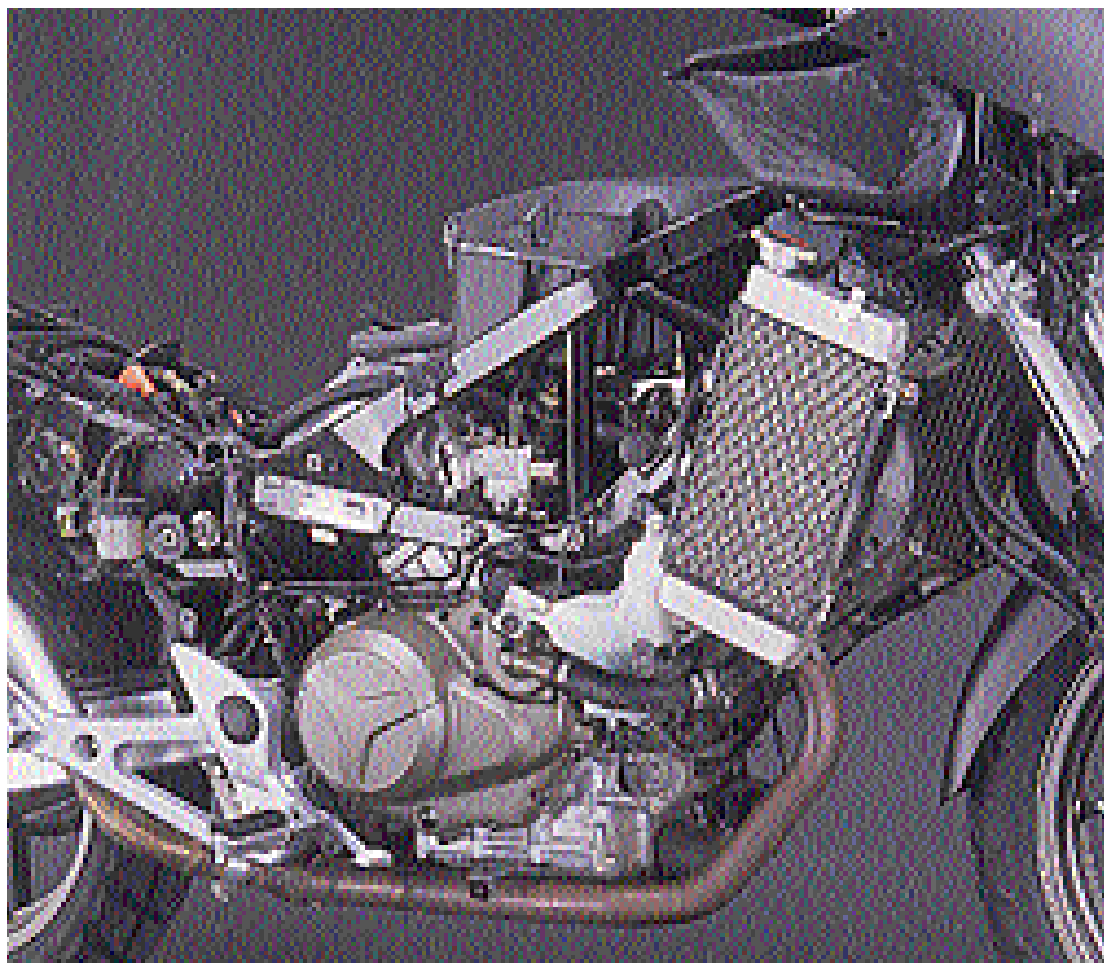


Sempre sulla GS è stato modificato anche il Paralever (la sospensione posteriore formata dal forcellone monobraccio con doppio snodo entro il quale ruota l'albero di trasmissione) la cui riduzione in lunghezza di 14 mm "concede" spazio alle **superiori dimensioni della scatola del cambio GS salito da 5 a 6 marce**. Per il resto rimangono invariati il passo e la complessiva geometria della ciclistica con ammortizzatore centrale anteriore e laterale posteriore privo di rinvio progressivo.

Non deve intimidire la maestosa altezza di questa bicilindrica GS dal peso di ben 249 kg con il serbatoio vuoto; se a un primo fugace sguardo potrebbe apparire insormontabile, basta cavalcarla per rendersi conto che tale sensazione è data dalle dimensioni di manubrio e serbatoio, mentre la sella a 860 mm da terra (abbassabile a 840) e il baricentro basso del motore riequilibrano bene le corpose misure generali.

Anche la nuova Varadero 1000, pur sovrastando l'imponenza della 750 Africa Twin, gode di un'estrema agilità, favorita da un compatto telaio a traliccio superiore in tubi rettangolari d'acciaio, dove il forcellone è collegato direttamente alla parte posteriore del carter motore. L'osservazione frontale, oltre a sottolineare le corpose dimensioni del cupolino, pone in primo piano il potente doppio faro alogeno a parabole complesse "multireflector". Solite classicheggianti linee per la strumentazione che propone tre elementi rotondi: tachimetro, contagiri e termometro dell'acqua. All'interno dei primi due ci sono i display a cristalli liquidi di contakm e orologio. La dolente assenza dell'indicatore del livello di benzina, elemento assai apprezzato sulle moto da turismo, viene in parte compensata dalla spia della riserva che è di 4 litri.

La rigida forcella tradizionale, non regolabile, dispone di steli da 43 mm e conta su una lunga escursione di 175 mm. Al retrotreno l'escursione è di 20 mm meno, il monoammortizzatore sfrutta l'articolazione progressiva e, come sulla GS, il precarico molla si esegue tramite un pratico rinvio idraulico a manopola. **I tre freni a disco con pinze a tre pistoncini fanno parte del noto sistema Dual CBS** già conosciuto su CBR 1100 XX, VFR e, più recentemente, X-11. A sottolineare l'indole



stradale della Varadero sono le ruote integrali in lega leggera: montano pneumatici tubeless (come la GS che ricorre ai raggi fissati ai bordi dei cerchi) però di scolpitura semi enduro. La ruota anteriore è da 19" (così anche sulla GS) con pneumatico 110/80: una misura che infonde maneggevolezza anche se penalizza la rigidità della carcassa.

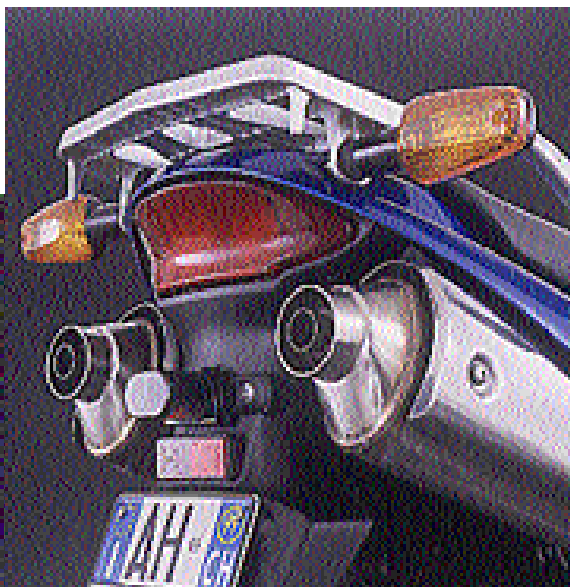
Il V2 di 90° e 996 cc della Varadero è di impostazione sportiva: distribuzione bialbero con quattro valvole per cilindro e raffreddamento a liquido. **È stato "addolcito" rispetto la versione VTR migliorando il tiro ai medi regimi e abbassando il picco di potenza massima a 7600 giri.**

Ruota a regimi inferiori il boxer BMW, dotato di distribuzione monoalbero e 4 valvole per cilindro, raffreddamento ad aria e alimentazione a iniezione elettronica con nuova centralina MA 2.4. L'alesaggio salito da 99 a 101 mm ha elevato la cilindrata a 1130 cc. Ha i cilindri che derivano dalla Cruiser 1200, le teste e l'albero motore dalla 1100 S, il radiatore dell'olio dalla 1100 RT. Ha il catalizzatore di serie.



DI SERIE, LA FRENATA INTEGRALE

La ruota anteriore è da 19 pollici; c'è il sistema di frenata combinata Dual CBS. Il telaio a traliccio in tubi rettangolari è d'acciaio; il forcellone è d'alluminio. I radiatori sono laterali.



TUTTO È IMPONENTE

Nella strumentazione, semplice nella grafica, c'è tutto l'occorrente tranne l'indicatore del carburante, per cui ci si affida alla spia. Il sellone è ampio e comodo e il portapacchi ingloba le maniglie di appiglio. A lato, il doppio scarico.



SONO LE REGINE DEL TURISMO TOTALE

E allora via, usciamo e viaggiamo, alla ricerca di spazi, bei paesaggi e di libertà. Anche se in condizioni non agevoli, come ci è capitato mentre svolgevamo questo confronto, quando la temperatura è vicino allo zero, si incontra pioggia, nevischio e per viaggiare bisogna veramente essere appassionati oltre che bene equipaggiati. Stile della prova, quella consueta: partiamo in due piloti più un passeggero con le due moto e spesso ce le scambiamo per confrontare continuamente le impressioni di guida. Freddo, tanto, l'autostrada è lunga e noiosa, ma arriveranno mai il mare e le curve dove finalmente poterci "scaldare" un pochino? Arrivano, arrivano e poi dalla nostra, per lo meno, c'è che cavalchiamo moto comode, poco o niente affaticanti: **andatura di crociera di 140-150 orari per la BMW e di 160-170 per la Honda che ripara veramente bene dall'aria** e con la quale si arriva a duecento orari senza quasi accorgersene. E poi anche il V2 Honda sopporta meglio girare alto tanto nell'erogazione che nella quota inferiore di vibrazioni.

L'unico problema nella guida è il peso: queste cosiddette tuttoterreno hanno mole e ingombro decisamente importanti e con il passeggero a bordo la guida diventa più lenta e pesante. Ma dei tanti chili (238 misurati a vuoti di benzina sulla Varadero e 249 sulla GS) ci si accorge più che altro nel manovrarle da fermo o nel percorrere tratti cittadini molto trafficati. Perché una volta in movimento i due giganti, non che diventino delle libellule, ma effettivamente si rendono molto più ubbidienti rispetto a quando sono nel traffico.

Ma vediamo, ora, come vanno: la R1150GS ha raccolto degnamente l'eredità della 1100, che già era una gran moto, migliorandola su vari fronti, anche in fatto di prestazioni. **Ci sono una manciata di cavalli in più nel boxer maggiorato (fra i 3 e i 4 all'albero tra i 4000 e i 6500 giri) e si sentono abbastanza;** l'erogazione è più corposa e la moto ha guadagnato qualcosa in termini di accelerazione oltre

che di coppia.

Di contro, **l'introduzione della sesta marcia, da "riposo", se ha migliorato i consumi e il comfort (meno vibrazioni) nell'uso autostradale, ha penalizzato leggermente la ripresa dai bassi regimi** con la marcia più alta. Conviene perciò utilizzare la quinta nei percorsi misti. L'altezza della sella è variabile da 840 a 860 mm, la protezione aerodinamica è minore rispetto a quella della Honda,



I DATI TECNICI DICHIARATI A CONFRONTO

Caratteristiche	BMW R1150GS	HONDA VARADERO
Prezzo	L. 22.800.000 c.i.m..	L. 19.495.000 f.c
Colori	nero, argento titanio, mandarino	argento con rosso o blu o nero
Garanzia	1 anno, 1° tagliando gratuito	2 anni integrale, chilom. illimitato
Importatore	BMW Italia - tel. 02/51610111	Honda Italia - tel. 06/549281
Motore	4 tempi, bicilindrico boxer	4 tempi, bicilindrico a V di 90°
Raffreddamento	ad aria	a liquido
Alesaggio x corsa/cilindrata	101 x 70,5 mm /1130 cc	98 x 66 mm/996 cc
Potenza max	85 cv /6750 giri	95 cv/8000 giri
Coppia max	9,8 kgm a 5250 giri	10,1 kgm a 6000 giri
Rapp. compressione	10,3	9:1
Distribuzione	monoalbero in testa più aste e bilancieri, 4 valvole per cilindro	bialbero con 4 valvole per cilindro
Alimentazione	iniezione elettronica Motronic MA 2.4	due Keihin CV 42 a valvola piatta
Trasmissione primaria	diretta	ingranaggi DD (44/74)
Accensione	elettronica	elettronica digitale
Cambio	6 rapp.:2,05; 1,60; 1,27, 1,04, 0,90; 0,70	5 rapp.:14/36; 17/29; 22/29; 27/30; 26/25
Frizione	bidisco a secco, comando idraulico	multidisco in bagno d'olio a com. mecc.
Trasmissione finale	ad albero, coppia conica (rapp.2,82)	a catena (16/47)
Avviamento	elettrico	elettrico
Telaio	motore portante e telaietto post. d'acciaio	traliccio a sez. rett., motore portante
Interasse	1509 mm	1560 mm
Cannotto/avancorsa	26°/115 mm	27,5°/110 mm
Sospensione ant.	Telelever, steli da 35 mm, ammort. centrale	teleidr. trad. Showa da 43 mm
Escursione	190 mm	175 mm
Regolazioni	precarico molla	nessuna
Sospensione post.	monobraccio Paralever, amm. centrale	progress. Pro Link e mono Showa
Escursione	200 mm	155 mm
Regolazioni	precarico molla e freno estensione	precar. molla con rinvio idraulico
Freno anteriore	doppio disco da 305 mm	doppio disco da 296 mm e sist. Dual CBS
Freno posteriore	disco da 276 mm	disco da 256 mm e sist. Dual CBS
Pneumatico ant.	110/80H19 TL	110/80-R19
Pneumatico post.	150/70H17 TL	150/70-R17
Lungh. max (mm)	2196	2295
Largh. manubrio (mm)	903	n.d.
Altezza sella (mm)	840/860	845
Capacità serbatoio (litri)	22	25
Peso dichiarato a secco (kg)	249 (con il pieno)	220



PREGI R1150GS

- PERSONALITÀ E CLASSE** Non sarà proporzionata, ma la GS esercita un forte fascino per la sua forte personalità. E poi si vende bene.
- GUIDA SUL MISTO** Se non la si prova non ci si crede. A vederla non si direbbe ma la BMW è fortissima sul misto: stabile e precisa.
- EROGAZIONE MOTORE** Già era buono, figurarsi ora con qualche cavallo in più. L'erogazione è diventata ancora più corposa.

DIFETTI R1150GS

- RIPARO AERODINAMICO** Anche se è regolabile in altezza il cupolino della GS ripara meno della carenatura della Varadero.
- CAMBIO MIGLIORABILE** Già col cardano non ci si trovano bene tutti. Se, poi, il cambio è lento e rumoroso, le cose peggiorano.
- ERGONOMIA COMANDI** I comandi elettrici, per chi non è abituato, sono poco istintivi e l'interruttore delle luci è troppo lontano.

SOLO FUORISTRADA "LEGGERO"

Durante il nostro giro abbiamo messo alla prova le maxi enduro stradali in qualche passaggio off-road. La dimestichezza non è esemplare ma il manubrio largo aiuta; un po' meno i pneumatici. È comunque meglio aver poca benzina e fare attenzione al peso.



PREGI Varadero

- COMODITÀ E PROTEZIONE** Tra le molte frecce all'arco della Varadero c'è il comfort di guida e il riparo aerodinamico.
- PRESTAZIONI MOTORE** La sua origine, la si conosce; non poteva che eccellere, nonostante l'addolcimento rispetto a quello della VTR.
- STABILITÀ E FRENATA** Anche sui curvoni veloci la Varadero è stabile, raramente ondeggia. La frenata combinata di sicurezza.

DIFETTI Varadero

- CONSUMI ELEVATI** La grossa mole e la grande sezione della carenatura, alle alte velocità, hanno un brutto effetto sui consumi.
- MANOVRABILITÀ** Il peso c'è, l'ingombro anche. Non ci si può aspettare una moto maneggevole nel manovrarla da fermi.
- DIFFICOLTÀ IN FUORISTRADA** La trasformazione a moto turismo ha ulteriormente stradalizzato la maxi enduro.



ma c'è la possibilità di variare l'altezza del vetro protettivo in base alle dimensioni del pilota. Il lavoro offerto dalle sospensioni è egregio. Comfort e precisione di guida, insieme, sono caratteristiche difficili da abbinare: BMW c'è riuscita.

Sul misto la R1150GS è padrona della strada e si apprezza davvero. Fa divertire come matti chi la guida e senza fatica si tengono andature molto buone, specie in tratti piuttosto tortuosi. Al solito, chi non è abituato, dovrà adeguarsi un poco alla trasmissione ad albero, che reagisce un po' più lentamente nelle scalate in caso di guida "spigliata" mentre il cambio è ancora criticabile perché un po' duro negli innesti e un filino rumoroso. Ottima l'azione degli impianti frenanti, l'optional dell'ABS, fortuna-



PERFETTE PER VIAGGIARE, SEMPRE.

In queste pagine avete visto le due grosse enduro come sono di serie. Ma in entrambi i casi c'è a disposizione un'ampia scelta di accessori originali per personalizzarle e aumentarne la capacità di carico.

tamente disinseribile in fuoristrada, rende più sicura la marcia in condizioni di aderenza precaria, ma lo si toglie volentieri in caso di guida sportiva.

Sulla Honda Varadero, che è rimasta identica al modello '99, troviamo un'impostazione di guida comoda, su una sella/poltrona; questa, ben scavata, origina una distanza da terra di 845 mm. Niente di trascendentale, la misura è "umana", ma la moto non è così esile, perciò un po' di impaccio per chi non è molto alto, di fatto, esiste. Chi è alto, invece, potrà trovare un po' limitata la distanza tra pedane e sella, ma non è cosa tanto fastidiosa. Di bello c'è che il vetro del cupolino è alto e offre un notevole riparo, anche alle elevate velocità. Viaggiare a duecento all'ora, in posizione eretta come se si andasse a cento, è una cosa che ben poche moto consentono. E la fatica è minima, perché è praticamente assente anche la tipica, fastidiosa pressione in avanti esercitata dal vento sulla schiena del pilota nelle





LE PRESTAZIONI RILEVATE

**BMW
R1150GS**

**HONDA
VARADERO**

VELOCITÀ km/h

massima	196	205
dichiarata	195	n.d.

ACCELERAZIONE DA FERMO 0-400

da 0 a 100 m	5"6	5"0
da 0 a 200 m	8"3	7"6
da 0 a 300 m	10"8	9"8
da 0 a 400 m	12"8/166 km/h	11"8/177 km/h

RIPRESA DA 50 km CON LA MARCIA PIÙ ALTA

da 0 a 100 m	5"4	5"0
da 0 a 200 m	8"9	8"1
da 0 a 300 m	11"9	10"6
da 0 a 400 m	14"7/138 km/h	12"8/171 km/h

POTENZA E COPPIA MASSIME ALLA RUOTA

cv/giri	80,8/6480 giri	86,6 cv/7550 giri
kgm/giri	9,8 kgm/5410 giri	9,3 kgm/6100 giri

CONSUMO km/l

urbano	14	13
extraurbano	17	16,5
autostradale (130 km/h)	16,5	14,5
massimo	10	9
autonomia media (km)	340	340

PESO kg

Verificato senza benzina	249	238
Dichiarato a secco	249 (con il pieno)	220

LA NOSTRA PAGELLA

**BMW
R1150GS**

**HONDA
VARADERO**

POSIZIONE DI GUIDA

Buono Ottimo

COMFORT

Buono Ottimo

MANEGGEVOLEZZA

Buono Discreto

PRECISIONE DI GUIDA

Buono Buono

FRENATA

Buono Buono

SOSPENSIONI

Ottimo Buono

COMPORTAMENTO STRADALE

Buono Ottimo

COMPORIAM. AUTOSTRADALE

Buono Ottimo

CAMBIO/TRASMISSIONE

Buono Ottimo

QUALITÀ EROGAZIONE

Ottimo Ottimo

moto con alto parabrezza.

Il bicilindrico Honda, dal canto suo, provvede a spingere la Varadero a 205 orari effettivi, un valore da record di categoria. Del resto, il cuore è della VTR (la bicilindrica 1000 sportiva della Honda) e, seppur un po' addolcito, sfodera un bel 86 cavalli "veri" alla ruota, 5 in più della rivale tedesca. **Di birra la Varadero ne ha da vendere e lo dimostra lungo tutto l'arco di erogazione, a partire dai 1500 giri.** Tutto sommato anche questa grossa Honda non è poi così male in quanto a maneggevolezza, grazie all'azzeccata distribuzione dei pesi e alla posizione di guida compatta. **La Varadero si esprime particolarmente bene "sul veloce": la stabilità si mantiene su livelli di tutta sicurezza** anche affrontando curvoni a piena velocità, e l'intero reparto ciclistico è in grado di assorbire meglio di una sportiva stradale le eventuali imperfezioni del manto stradale.

Riguardo ai freni, altra nota po-

sitiva: l'hondona **si ferma bene, senza grande sforzo, e in sicurezza grazie all'efficacia del sistema Dual CBS** che, una volta prese le misure, si rivela utile specie sul bagnato. Il cambio è anch'esso un po' ruvidino (ma decisamente meno di quello BMW), cambio e trasmissione sono precisi e adatti alla guida sportiva.

L'idea di moto totale, compreso quindi l'uso fuoristradistico, c'è da oltre quindici anni. Ma con il passare del tempo le grosse enduro si sono via via "stradalizzate" perché questa era la destinazione d'uso più frequente. Allora possiamo dire che dallo sterrato impegnativo è meglio stare alla larga, sia per il tipo di gomme sia per i pesi; sicuramente queste moto non possono affrontare ciò che si poteva fare ad esempio con una R 80 GS o con una Africa Twin 650. Ma il manubrio largo, specie quello della GS che raggiunge il metro, e la sella non molto distante da terra (è comunque meglio essere alti almeno

uno e settanta e non troppo esili per controllarle meglio), consentono di affrontare qualche tratto al di fuori dall'asfalto a patto che non ci sia terreno fangoso o non si debba fare inversione in passaggi angusti o in contropendenza. Meglio comunque farlo da soli, **l'eventuale fuoristrada, senza passeggero, possibilmente con poco carico e con poca benzina nel serbatoio:** quella, quando è tanta, influisce non poco sulla manovrabilità della moto, anche perché alza decisamente il baricentro.

Nessun problema sugli sterrati compatti, che sono i più frequenti in Nord Africa così come in Grecia, Turchia e in tanti altri luoghi nei quali il piacere di viaggiare si unisce alla gioia della scoperta di luoghi affascinanti. Per viaggiare sia BMW sia Honda propongono alcuni utili accessori come borse, bauletto cavalletto centrale, eccetera; con una maggior scelta per la marca tedesca che ha una lunga tradizione nel settore. ■