

Prove

MOTOCICLISMO



HONDA NX 650, KAWASAKI KLR 600, SUZUKI DR 650R, YAMAHA XTZ 660

FESTA GRANDE

Nonostante il settore sia in leggero calo, le monocilindriche enduro restano sempre molto apprezzate. Ecco le versioni più diffuse delle quattro marche giapponesi. Equilibrio, versatilità e costo contenuto restano i punti a favore. Qualità e limiti a confronto.

Prove strumentali

CENTRO ANALISI
MOTOCICLISMO
DI NERVIANO
E PISTA PIRELLI
DI VIZZOLA TICINO

Testo

GIOVANNI
ZAMAGNI

Foto

O. BERGAMASCHI,
C. PERELLI,
C. PICCHIO e
M. RICCARDI

Hanno collaborato

MAURIZIO GISSI,
ALESSANDRO
PERELLI e
ROBERTO
UNGARO

Dalla prima metà degli anni Ottanta, le enduro sono le moto più vendute in Italia. Ora il settore sta conoscendo una leggera crisi, con il parallelo ritorno dell'utenza verso le moto stradali. Le cause di questo fenomeno sono molteplici, le maggiori crediamo vadano ricercate nella flessione della componente moda "africana" e nel continuo levitare dei prezzi.

Nate come moto agili e con cilindrata attorno ai 500 cc, le enduro hanno rappresentato per molti motociclisti l'alternativa alle più potenti stradali, alle moto veloci, ma anche più costose, impegnative da guidare, dalla manutenzione piuttosto difficoltosa e insidiata dallo spirito d'avventura introdotto dalle prime monocilindriche che correvano alla Paris-Dakar. Nella continua ricerca della potenza e della coppia — visto che questi mezzi venivano usati prevalentemente su strada — i costruttori, con in testa le grandi Case giapponesi, hanno via via aumentato la cilindrata delle monocilindriche; raggiungendo prima i 550, poi i 600, quindi i 650 fino ad arrivare ai 750 e, addirittura, agli 779 cc della Suzuki DR Big. La crescita della cilindrata ha indirizzato le enduro verso un utilizzo maggiormente stradale; così sono aumentate le prestazioni, gli accessori e, inevitabilmente, anche i prezzi di acquisto.

Nonostante questa flessione d'interesse, il settore delle "mono" tutto-terreno resta di fondamentale importanza nell'economia del settore e nelle preferenze dell'utenza; numerose, poi, sono le proposte che arrivano dalle Case giapponesi e da quelle italiane. Le offerte spaziano dalle versioni "gara" — quelle specialistiche e adatte quasi esclusivamente ad un uso prettamente sportivo — a quelle più stradalizzate; fino ad arrivare alle versioni cosiddette di compromesso, usate in città, ma anche per il turismo e, a volte, nel fuoristrada meno impegnativo. In quest'ultima categoria le moto più affermate hanno motore monocilindrico con cilindrata compresa tra i 600 e i 650 centimetri cubi, telaio monoculla in acciaio e sospensione posteriore progressiva.

In questa prova abbiamo voluto mettere a confronto le quattro enduro delle rispettive Case giapponesi che rispondono ai requisiti sopra ricordati. Si tratta, in rigoroso ordine alfabetico, della Honda NX 650 (meglio conosciuta come Dominator), della Kawasaki KLR 600, della Suzuki DR 650R e della Yamaha XTZ 660. Tutte queste moto





sono già state provate da Motociclismo: rimandiamo così alle singole prove chi fosse interessato ai dati di manutenzione e alle caratteristiche tecniche dettagliate.

In questa comparativa abbiamo voluto confrontare le quattro moto nelle medesime condizioni, per rendere ancora più interessante e avvincente il raffronto tra modelli diversi per indirizzo d'uso, ma comunque antagonisti diretti.

Esteticamente, Dominator e XTZ 660 hanno impostazione piuttosto stradale, mentre DR-R e KLR sono più vicine al mondo del fuoristrada. La Honda — venduta a 8.266.000 lire franco concessionario — ha

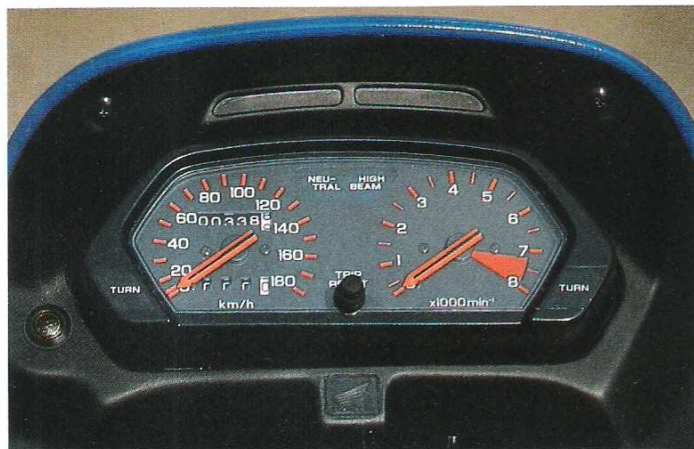
rinnovato quest'anno la sua enduro, la terza moto in assoluto più venduta in Italia nel biennio '90-'91. Nella nuova veste, la Dominator si presenta ancora più adatta all'uso stradale: la capienza del

serbatoio è stata aumentata di tre litri, le semicarenature ai lati del gruppo cupolino/serbatoio sono più estese, il portapacchi sul filante codino è più grande e ampio. La struttura di base è la stessa ma lo

In alto, la nuova strumentazione della Suzuki DR, rivista rispetto a quella della precedente Djebel nella forma dei quadranti e nella grafica.



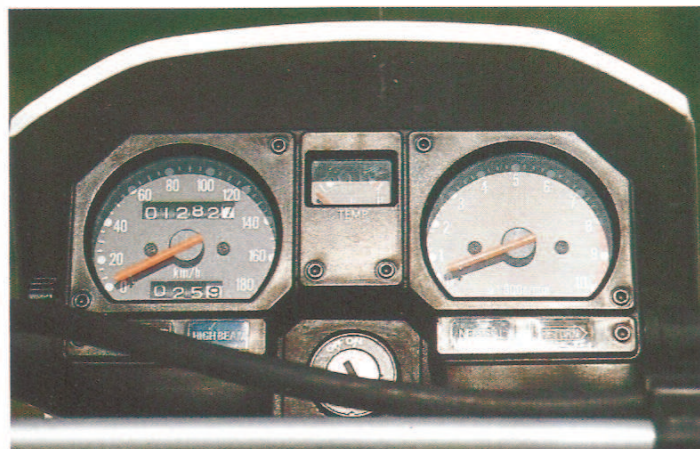
La Dominator è stata rinnovata nel design ed è ancora più marcato l'indirizzo stradale. La linea è filante e piacevole; il cupolino ha due semicarenature laterali che si spingono fin sotto il serbatoio e integrano gli indicatori di direzione. Qui a destra la strumentazione, di immediata lettura, e il freno a disco anteriore dalla buona modulabilità e potenza. Ottima la dotazione di serie e più che buone le finiture.



styling è stato giustamente ammodernato e le piccole modifiche apportate ne hanno avvalorato l'equilibrio stilistico generale.

La XTZ 660 Yamaha, invece, non ha subito alcuna modifica dalla sua presentazione al Salone di Colonia del 1990, fatta eccezione per la livrea, ora più sobria e meno "pesante". Le sovrastrutture e l'impostazione stilistica sono più da bicilindrica che da monocilindrica, ma le forme restano comunque filanti e piacevoli, con un cupolino relativamente ampio e con ogni elemento ben raccordato al successivo. Per rimanere in casa Yamaha, la 660, nella linea, nella impostazione e nell'utilizzo, si pone proprio a metà strada tra l'agile monocilindrica XT 600 e la imponente Super Ténéré bicilindrica. Tra le quattro moto della nostra prova, l'enduro Yamaha è la più cara — 8.849.940 lire franco importatore — ma è anche la più

Il freno a disco della Suzuki, qui sotto, è il più generoso del lotto nelle dimensioni, mentre quello della Kawasaki KLR (in basso) è il più modesto.



La DR è l'erede della nota Djebel e, come quest'ultima, mantiene un'impostazione piuttosto fuoristradistica. Tuttavia la Suzuki 650 si è dimostrata assai divertente anche su asfalto, mentre non mancano gli optional utili nell'utilizzo quotidiano, come il robusto portapacchi posteriore. Le finiture sono a livello delle rivali e la componentistica è di primo piano. Manca, però, l'avviamento elettrico anche se la moto parte facilmente, specie a freddo.



La linea della KLR evidenzia l'anzianità del suo progetto, ma rimane ancora attuale e gradevole. La Kawasaki viene offerta in due differenti colori: il tipico verde della nostra prova e una più elegante tonalità scura. La strumentazione, qui sopra, prevede oltre ai tradizionali indici anche il termometro del liquido di raffreddamento, mentre le spie di servizio sono quattro: cambio in folle, indicatori di direzione, luce abbagliante e olio.

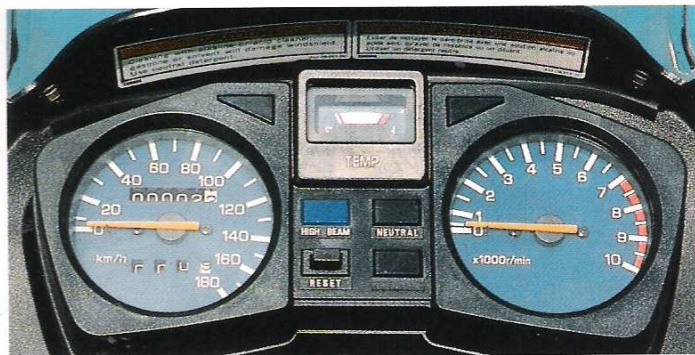
La XTZ 660, nella pagina accanto, ha vocazione maggiormente stradale e le sue dimensioni sono più vicine a quelle di una bicilindrica. La Yamaha è la più adatta ai viaggi in autostrada, magari in coppia, ed è l'unica dotata di plexiglas sul cupolino. Qui a fianco la completa strumentazione; peccato solo che alcune finiture non siano all'altezza della bontà generale della moto. Più a destra il freno a disco anteriore della Yamaha.

Nonostante la differente destinazione, tutte le enduro della nostra prova comparativa si adattano facilmente all'uso su asfalto e offrono grande divertimento e facilità di guida. Nei percorsi ricchi di curve le quattro giapponesi garantiscono grandi soddisfazioni, in alcuni casi maggiori delle super-sportive, più potenti, ma anche più impegnative e non sfruttabili a fondo.

moderna nel progetto ed è raffinata tecnicamente grazie al suo motore a cinque valvole. Kawasaki e Suzuki si discostano leggermente dalle due concorrenti e puntano su un look meno ricercato e più fuoristradistico. La KLR viene offerta ad un prezzo davvero interessante — 7.490.000 lire franco concessionario — ma il suo progetto risale addirittura al 1984 e da allora ha subito pochissime modifiche. In ogni caso, la KLR è tecnicamente ricca, in quanto vanta il raffreddamento a liquido, è la sola con la distribuzione bialbero ed ha quattro valvole; la sua è una ciclistica appena meno dotata rispetto alla concorrenza, ma resta comunque valida. Nel corso di questi anni, la Kawasaki ha proposto la KLR sotto varie vesti e diverse sigle: dapprima 600, quindi 570 poi 650 e di nuovo 600. Ma la sostanza è sempre rimasta la stessa e il cambiamento principale ha riguardato l'adozione, o meno, dell'avviamento elettrico che è presente sulla versione 1992, quella della nostra prova per intenderci.

La Suzuki DR 650R — prezzo 7.576.200 lire franco concessionario — ha conosciuto quest'anno importanti modifiche, soprattutto a livello estetico e di telaio. Fatta esclusione per le enduro "specialistiche", è rimasta la sola, assieme alla XT Yamaha, ad essere priva dell'avviamento elettrico, ritenuto indispensabile da molti motociclisti. Ma, per chi non può fare a meno del magico interruttore, la Suzuki propone la RSE, con maggiori attitudini stradali. Per la DR-R, invece, si è voluta mantenere l'originaria impostazione della Djebel, sua diretta progenitrice, badando più all'utilizzo essenziale in fuoristrada, senza per questo dimenticare alcune comodità proprie dell'utilizzo su asfalto.

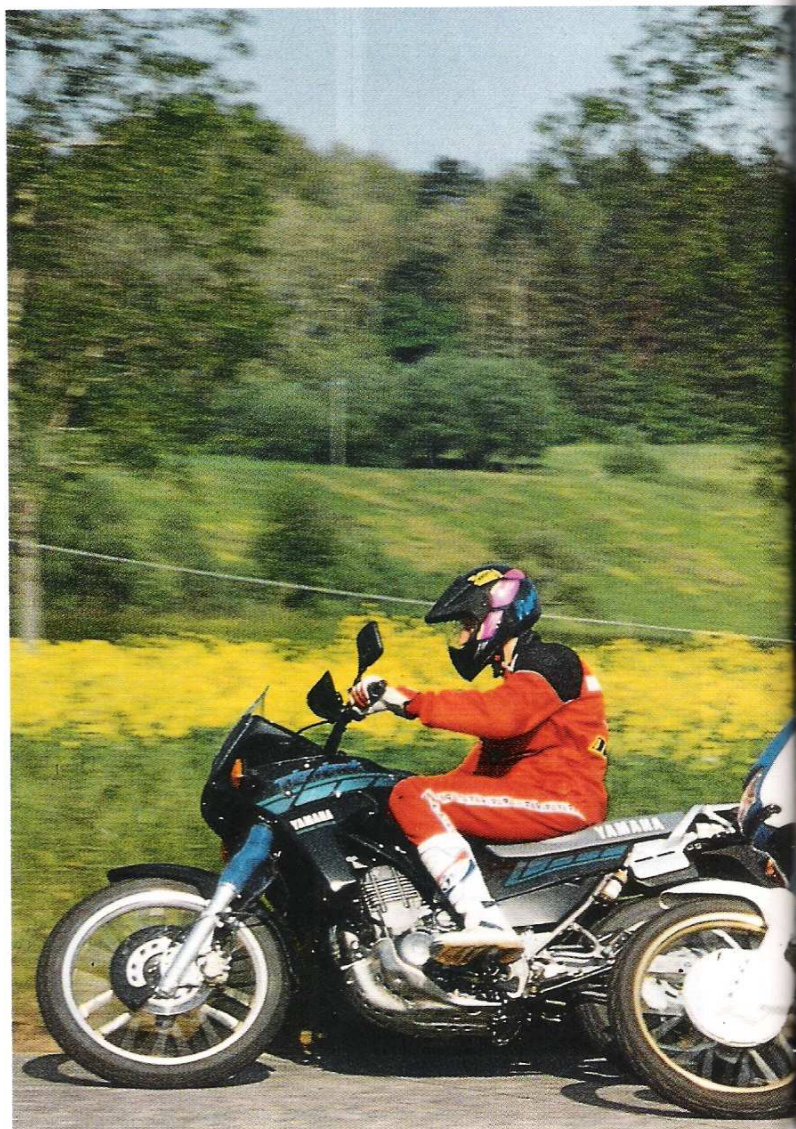
Pur trattandosi di enduro, tutte le nostre quattro moto vantano una dotazione piuttosto ricca, simile a quella di molte stradali. Dominator e DR sono, in questo senso, le meglio equipaggiate. Di serie troviamo per entrambe un ampio portapacchi (di alluminio per la Honda, d'acciaio per la Suzuki) con incorporate pratiche maniglie per il passeggero, una strumentazione completa, specie

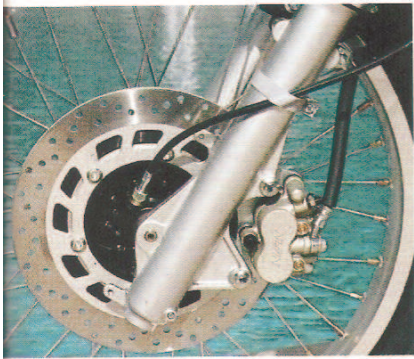


quella della NX, comandi elettrici dell'ultima generazione e disposti razionalmente. Come le rivali, la Yamaha vanta un bel portapacchi e una strumentazione completa ma, insolitamente, manca l'interruttore per il lampeggio, diffuso perfino su moto di minore cilindrata e prezzo. Anche la Kawasaki fornisce di serie il portapacchi posteriore, però di dimensioni inferiori a quelli delle rivali e, oltre tutto, utilizzato come porta-borsa degli attrezzi: posta quindi in posizione facilmente accessibile ma, non

essendo chiusa da nessuna serratura di sicurezza, facile preda dei male intenzionati. Come per la XTZ 660 manca il lampeggio anabbagliante/abbagliante e i comandi elettrici sono piuttosto varriopinti, ma ben sistemati, con l'insolita sistemazione della levetta dello starter posta sotto la manopola sinistra, in posizione davvero comoda e facilmente azionabile anche con i guanti da cross.

Tutte e quattro le moto hanno l'interruttore di sicurezza sulla stampella laterale, la piastra inferiore





paramotore in lega leggera e i soffiati sugli steli della forcella, mentre la sola Ténéré vanta il plexiglas sopra il cupolino, a tutto vantaggio del comfort quando si viaggia forte in autostrada. E, a proposito di comfort, i quattro motori sono muniti di contralbero di bilanciamento (addirittura due per Suzuki e Kawasaki) per ridurre le vibrazioni, sempre presenti nei propulsori monocilindrici di queste cilindrata. Per tutti i modelli si fa utilizzo di silent-block per il montaggio del motore sul telaio.

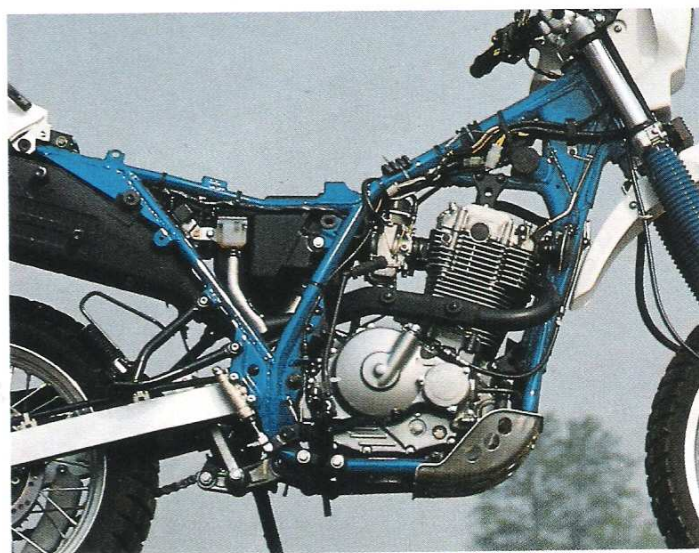


In alto il telaio della Dominator, invariato fin dalla prima presentazione del 1987. Il trave superiore contiene l'olio della lubrificazione, il cui livello è facilmente controllabile tramite una pratica astina davanti al serbatoio. La Honda è quella con l'interesse più contenuto, a tutto vantaggio della maneggevolezza. Al centro, il telaio monotrave della Kawasaki. La KLR è la sola con la struttura reggisella amovibile e, al contrario delle concorrenti, la struttura è in lega leggera e non in acciaio. La lega di alluminio è utilizzata anche per il forcellone - provvisto di eccentrici per la regolazione della catena - le ruote, i supporti porta-pedane del passeggero e la piastra-paramotore.

In basso, è la ciclistica della DR, che ha subito modifiche di dettaglio rispetto alla precedente Djebel a vantaggio della migliore distribuzione dei pesi e dell'abbassamento del baricentro. Come per le altre moto, il telaio è un monotrave sdoppiato con tubo centrale di grosse dimensioni e fazzoletti di rinforzo sotto la zona del canotto di sterzo. Nell'altra pagina, in alto, la XTZ priva delle sovrastrutture. Nel particolare è ben visibile la cassetta filtro posizionata nella triangolazione centrale e facilmente accessibile. Corretta la sistemazione dei vari tubi di raccordo e dei cablaggi elettrici. Tra le moto della nostra comparativa la Yamaha è la più pesante, più leggera è invece la Kawasaki.

Le finiture sono in generale buone, con puntuali accoppiamenti delle sovrastrutture; Honda e Suzuki sono maggiormente curate nella verniciatura, mentre Yamaha e Kawasaki presentano plastiche un poco opache e facilmente graffiabili. I comandi a pedale sono ben sistemati e hanno impostazioni simili; le pedane del pilota di Yamaha e Honda sono ricoperte di morbida gomma per ridurre le vibrazioni, mentre le staffe per le pedane del passeggero sono in lega leggera sulla Dominator e sulla KLR, in acciaio — poco rifinito — quelle di DR-R e XTZ.

Nella scelta dei pneumatici si può intravedere la destinazione dei vari modelli. Honda e Suzuki hanno optato per gomme di compromesso: entrambe utilizzano pneumatici Bridgestone tubeless dalla scolpitura non troppo accentuata e dal rendimento discreto in strada e appena sufficiente in fuoristrada. Per quanto riguarda Yamaha e Kawasaki, la prima adotta pneumatici piuttosto stradali, la seconda dei Dunlop più adatti all'uso in fuoristrada, ma comunque più che dignitosi anche sull'asfalto. La migliore posizione di guida è quella della Dominator: si tratta di un assetto di giusto compromesso, adatto tanto all'uso su asfalto quanto a quello in fuoristrada. I comandi sono facilmente raggiungibili, la posizione in sella è rilassata, con le mani che impugnano bene il manubrio e le gambe correttamente sistemate sulle pedane. La sella è alta ma non esageratamente, così che è facile destreggiarsi anche nelle manovre da fermo o a bassa velocità. Anche la DR-R offre un'ottima sistemazione al pilota ma, rispetto alla Dominator, la sella è più distante da terra e la posizione è maggiormente rivolta ad un utilizzo in fuoristrada: le braccia sono piegate leggermente in avanti a tutto vantaggio del controllo della moto, ma a sfavore dell'utilizzo in autostrada, quando le braccia sono sottoposte ad una notevole pressione dall'aria. Da parte sua, la Ténére evidenzia una volta ancora la sua maggiore attitudine all'asfalto, con una posizione di guida molto comoda e turistica, con il busto ben dritto e le gambe naturalmente inserite nei fianchi del serbatoio.





Ciclistiche simili

■ Le quattro enduro giapponesi presentano telai simili nelle geometrie: si tratta per tutte di una struttura monotrave sdoppiata. Honda e Yamaha adottano la soluzione dei tubi tondi, per il trave principale, e a sezione quadra per quelli laterali. Entrambe hanno la struttura reggisella in tubi tondi saldata ai due travi discendenti. Anche la Suzuki ha la triangolazione posteriore in tubi tondi saldata al telaio, mentre la Kawasaki vanta il posteriore in lega leggera a tubi quadri e, a differenza delle rivali, imbullonata e non saldata alla struttura principale. Per le ultime due gli elementi sono in tubi tondi. Le quattro moto hanno in comune le misure delle ruote: 21 e 17 pollici, rispettivamente per anteriore e posteriore. A livello di sospensioni è diffusa anteriormente la forcella telescopica, senza alcuna possibilità di regolazione, e posteriormente il monoammortizzatore — questa volta regolabile nel precarico (e nel freno in compressione per la sola Ténéré) — progressivo secondo lo schema Pro-Link per Honda, Uni-Track per Kawasaki, Full-Floater per Suzuki e Monocross per Yamaha. Dominator e DR-R hanno gli steli della forcella da 41 mm di diametro, la 660 di 43 e la KLR di 38. La Honda condivide con la Yamaha l'escursione della forcella, 220 mm, mentre per Kawasaki e Suzuki è rispettivamente di 230 e 240 mm. La frenata è assicurata anteriormente per tutte le moto della nostra prova da un disco singolo di differente diametro, soluzione che ritroviamo anche al posteriore, ad esclusione della Kawasaki che invece adotta un obsoleto freno a tamburo da 130 mm.

Non che la XTZ non si adatti all'uso in fuoristrada, semplicemente si comporta meglio nei lunghi trasferimenti. La Kawasaki risente dell'anzianità del progetto: le braccia sono larghe e le pedane troppo arretrate, mentre la sella è un po' affossata. Di positivo va segnalata la ridotta altezza da terra, la più bassa tra le moto della nostra prova, che permette anche ai piloti di media statura di appoggiare facilmente entrambi i piedi a terra.

Se la Dominator è quella che offre il maggior comfort al pilota, la Yamaha è la migliore quando si viaggia in coppia: la sella è lunga e confortevole, le sospensioni assicurano un buon assorbimento, le vibrazioni sono concentrate solamente agli alti regimi.

Dominator, DR-R e KLR si equivalgono per dimensioni e comfort per pilota e passeggero, anche se la sella della Suzuki è appena più corta e scivolosa, così che il passeggero finisce per gravare sulle spalle del pilota, mentre la KLR è dura di sospensioni e l'assorbimento dei colpi risulta scarso.

Le moderne enduro garantiscono divertimento e facilità di guida su strada, mentre nei percorsi ricchi di curve permettono di viaggiare davvero forte: su percorsi molto tortuosi sono più rapide delle supersportive stradali. A questa regola non sfuggono le moto della nostra prova comparativa. La Dominator è la più equilibrata su strada: è precisa, maneggevole, stabile e, come la XTZ, permette di viaggiare forte senza che lo sterzo perda di precisione e rigoro-



sità anche in prossimità della velocità massima.

In autostrada la Ténéré si comporta meglio, grazie al riparo aerodinamico che toglie parecchia aria dalle spalle e dal casco di pilota e passeggero, e alla velocità di crociera piuttosto alta per una enduro monocilindrica. Dove la Yamaha non convince è nei rapidi cambiamenti di direzione, a causa di un baricentro alto che provoca maggiore inerzia in mezzo alla curva e nelle inversioni di inclinazione; anche a causa del peso —

186 kg a secco verificati — la XTZ ricorda più una bicilindrica che una monocilindrica.

La Suzuki si fa apprezzare per un'invidiabile precisione nel misto stretto e per la quasi totale mancanza di vibrazioni a tutti i regimi. Per contro, viaggiando forte, lo sterzo perde di rigosità e, già a partire dai 130-140 km/h indicati, si verificano lievi oscillazioni dell'avantreno, che non compromettono la sicurezza, ma risultano in ogni caso fastidiose. Per ultima la KLR: come le rivali ha un discreto

Pur avendo l'impostazione più fuoristradistica, la DR ha evidenziato un buon comportamento anche su strada, grazie alla corretta geometria del suo telaio ed ai pneumatici poco scolpiti.

comportamento nel misto stretto, ma è la meno precisa di avantreno e, superati i 130 km/h, lo sterzo comincia a perdere rigidità, soprattutto a causa dei pneumatici. A suo vantaggio, la Kawasaki ha una buona maneggevolezza, che consente rapidi cambiamenti di traiettoria; inoltre, in fuoristrada, si disimpegna bene e anche i meno

esperti potranno godere di una guida intuitiva che permette di superare tranquillamente le situazioni più impegnative. Solamente nei salti o nelle buche molto ravvicinate la ciclistica va in crisi: la forcella affonda un po' troppo, mentre l'ammortizzatore posteriore non riesce ad assorbire tutti i colpi.

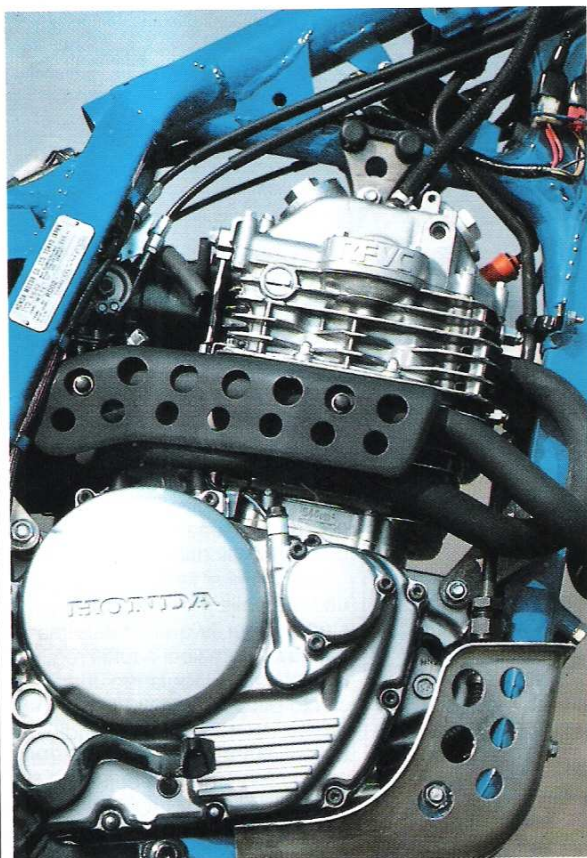
Ottimo, invece, il comportamento della DR-R fuori dall'asfalto. La luce a terra è elevata, l'avantreno non perde mai di precisione, le sospensioni sono ben regolate. Però la sella è molto alta da terra e non è sempre facile mantenere il controllo della moto nelle situazioni più impegnative. La mancanza dell'avviamento elettrico si sen-

te quando bisogna fare ripartire la moto a caldo, magari dopo una banale caduta su una mulattiera, quando l'equilibrio è precario e l'altezza della sella non favorisce certamente l'operazione.

Per il resto, la DR-R si avvia facilmente tanto a freddo che a caldo, a patto di seguire scrupolosamente la procedura indicata dal costruttore. Grazie alla corretta geometria del suo telaio, la Dominator se la cava abbastanza bene anche in fuoristrada, nonostante gomme e sospensioni siano più adatte all'uso su asfalto. In ogni caso, la giusta distribuzione dei pesi e la bontà della ciclistica fanno sì che si possano affrontare



Da sinistra a destra sono i motori Dominator, Kawasaki, Suzuki e Yamaha. Tutti i propulsori hanno il basamento formato da due semicartermi divisi secondo un piano verticale. Pur trattandosi di motori simili, alcune interpretazioni meccaniche sono assai differenti, a cominciare dal tipo di raffreddamento e di distribuzione. Generalmente è buono il rendimento meccanico ed è elevata l'affidabilità.



sterrati e mulattiere senza grosse difficoltà. Ovviamente le cose si complicano con l'aumento della gravosità degli ostacoli: allora il retrotreno perde di rigore e la forcella arriva presto al fondo corsa.

Per peso, baricentro alto e ingombri importanti, la 660 è la meno indicata per il fuoristrada impegnativo. Le sospensioni, buone in strada, sono poco efficaci in fuoristrada e la maneggevolezza meno elevata non aiuta quando bisogna essere rapidi nelle manovre. Inoltre la XTZ è la più delicata: una semplice scivolata, sempre possibile in fuoristrada, può costare numerosi biglietti da diecimila per sostituire parti delle sovrastrutture.

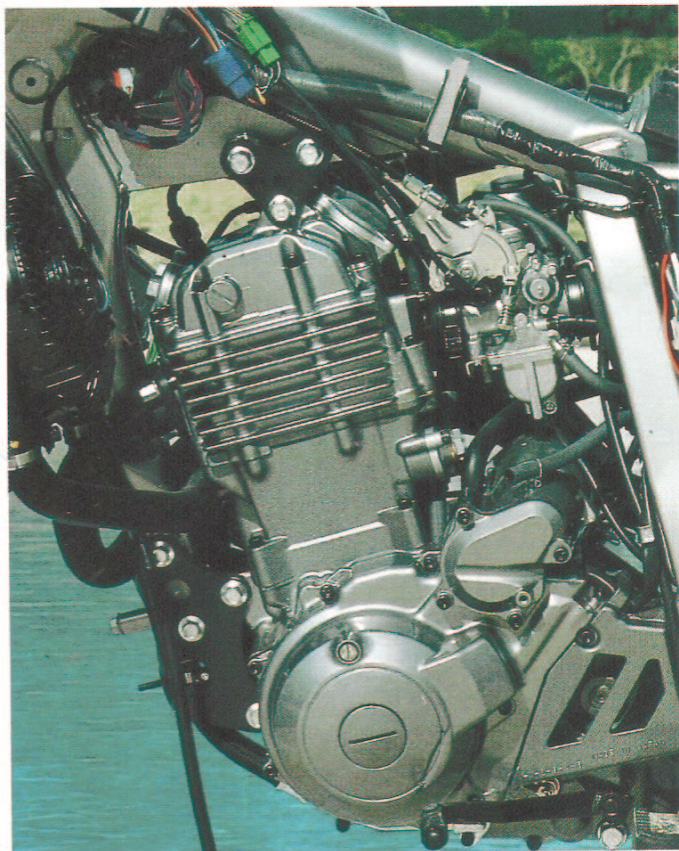
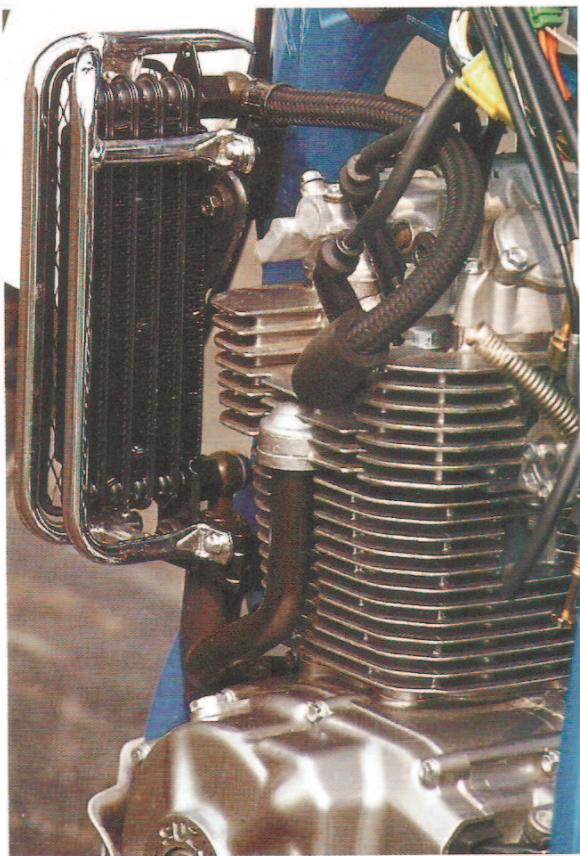


Honda, Suzuki e Yamaha vantano ottimi freni: pronti e modulabili, con la 660 appena inferiore alle prime due. La Kawasaki è la sola ad adottare il freno a tamburo posteriore e questo si paga in termini di potenza e anche la resistenza alla fatica non è da primato; ottima, invece, la modulabilità, pur con un comando anteriore un po' spugnoso.

La più potente tra le quattro enduro è la Suzuki: 41,58 cavalli misurati alla ruota (verificati al nostro banco prova) sono tanti e, oltre tutto, sono ben distribuiti lungo tutto l'arco di erogazione. L'allungo è buono fin oltre i 7.000 giri indicati — regime di potenza massima — mentre in basso la potenza è scarsa sotto i 3.500 giri, quando la DR-R non accetta di buon grado l'apertura violenta dell'acceleratore ai bassi regimi. Come la Suzuki, la Ténére spinge molto in alto. In ogni modo, a partire dai 3.500 giri, regime minimo possibile di apertura del gas in presa diretta, la 660 ha sempre più cavalli delle rivali, ma l'arco di utilizzo è inferiore alle altre. Honda e Kawasaki si equipalgono, nonostante quest'ultima "paghi" quasi 100 cc di cilindrata: la prima ha più coppia, la seconda un arco di utilizzazione più esteso, con la potenza massima fissata a 38,27 cavalli a 7.250 giri, il regime

4 interpretazioni meccaniche

■ Le quattro moto della nostra prova comparativa sono equipaggiate con motori monocilindrici a quattro tempi e con cilindrata che va dai 564 cc della Kawasaki, ai 659 della Yamaha. La sola Dominator è raffreddata ad aria; KLR e XTZ sono raffreddate a liquido, mentre la DR-R sfrutta il sistema misto aria più olio SACS (Suzuki Advanced Cooling System). Anche a livello di lubrificazione esistono delle differenze: NX e Ténére sono a carter secco con doppia pompa trocoidale. La Yamaha è quella con la testata più raffinata, con la distribuzione a cinque valvole (tre di aspirazione e due di scarico) azionate da bilancieri, a loro volta mossi dall'albero a camme singolo. Per poter disporre di una camera di scoppio emisferica, la Dominator adotta una testata a quattro valvole radiali azionate da un doppio bilanciere con interposizione di un eccentrico. La Suzuki è quella più "tradizionale" con le quattro valvole e la distribuzione monoalbero, mentre la Kawasaki ha anch'essa quattro valvole ma sono mosse da un doppio albero con comando a catena posta sul lato sinistro del motore. Tutte le moto hanno il contralbero per ridurre le vibrazioni; DR-R e KLR ne hanno addirittura due e, in effetti, sono quelle meno afflitte, specie la Kawasaki, da questo fastidio. In comune troviamo la frizione multidisco in bagno d'olio con comando meccanico e il cambio a cinque rapporti. Inoltre, tutti i propulsori hanno trasmissione primaria a ingranaggi a denti dritti. L'alimentazione è assicurata per Honda, Kawasaki e Suzuki da un carburatore a depressione con diametro di 40 mm; solamente la Yamaha fa ricorso a due carburatori, uno di tipo tradizionale e uno a depressione. Per favorire l'uscita dei gas, la Dominator adotta un doppio terminale di scarico, mentre la DR-R prevede la doppia candela (piuttosto complicato l'accesso a quella posteriore) per migliorare la fase di scoppio. La Suzuki è rimasta fedele all'avviamento a pedale: per facilitare l'operazione la DR-R è dotata di un decompressore manuale, con la leva posta in prossimità della manopola di sinistra. Le altre moto, invece, hanno l'avviamento elettrico con decompressore automatico di tipo centrifugo.





In queste pagine pubblichiamo i dati fondamentali delle moto in esame e i risultati delle nostre prove strumentali. Per queste prove, presso il nostro centro Analisi e Prove di Nerviano, utilizziamo banchi dinamometrici Borghi e Saveri tipo FA 50/30 e FA 200/30. Utilizziamo pure catene Regina Industria e Olio Castrol.

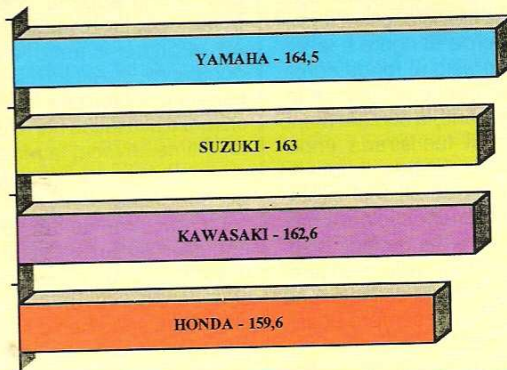
RIPRESA

In questo caso è la Dominator a spuntare il miglior tempo, anche se la Ténére le è molto vicina. Alto il tempo della Suzuki, nonostante sia la moto più potente, dovuto ad una frizione poco a punto e non a livello della concorrenza. In linea con la potenza del suo motore, la prestazione della Kawasaki; bassa la velocità di uscita.

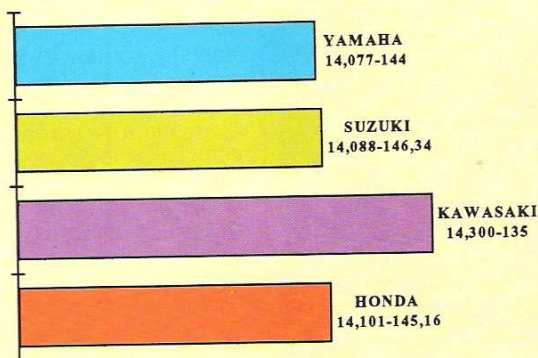
ACCELERAZIONE

La migliore prestazione è quella della XTZ 660, a conferma delle ottime prestazioni della monocilindrica Yamaha. Suzuki e Dominator sono comunque piuttosto vicine e, tra l'altro, escono entrambe dai 400 metri più velocemente della XTZ. Leggermente inferiore la prestazione della KLR che paga la minore cilindrata e potenza rispetto alle rivali.

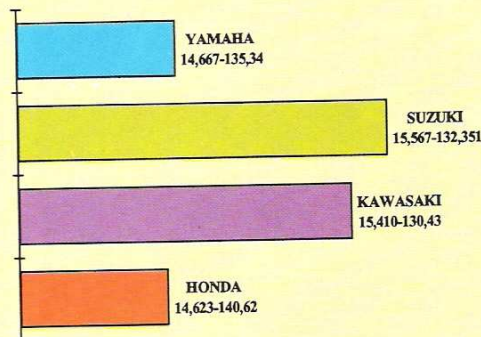
Velocità massima (km/h)



Accelerazione 0-400 (s-km/h)



Ripresa 0-400 m da 50 km/h

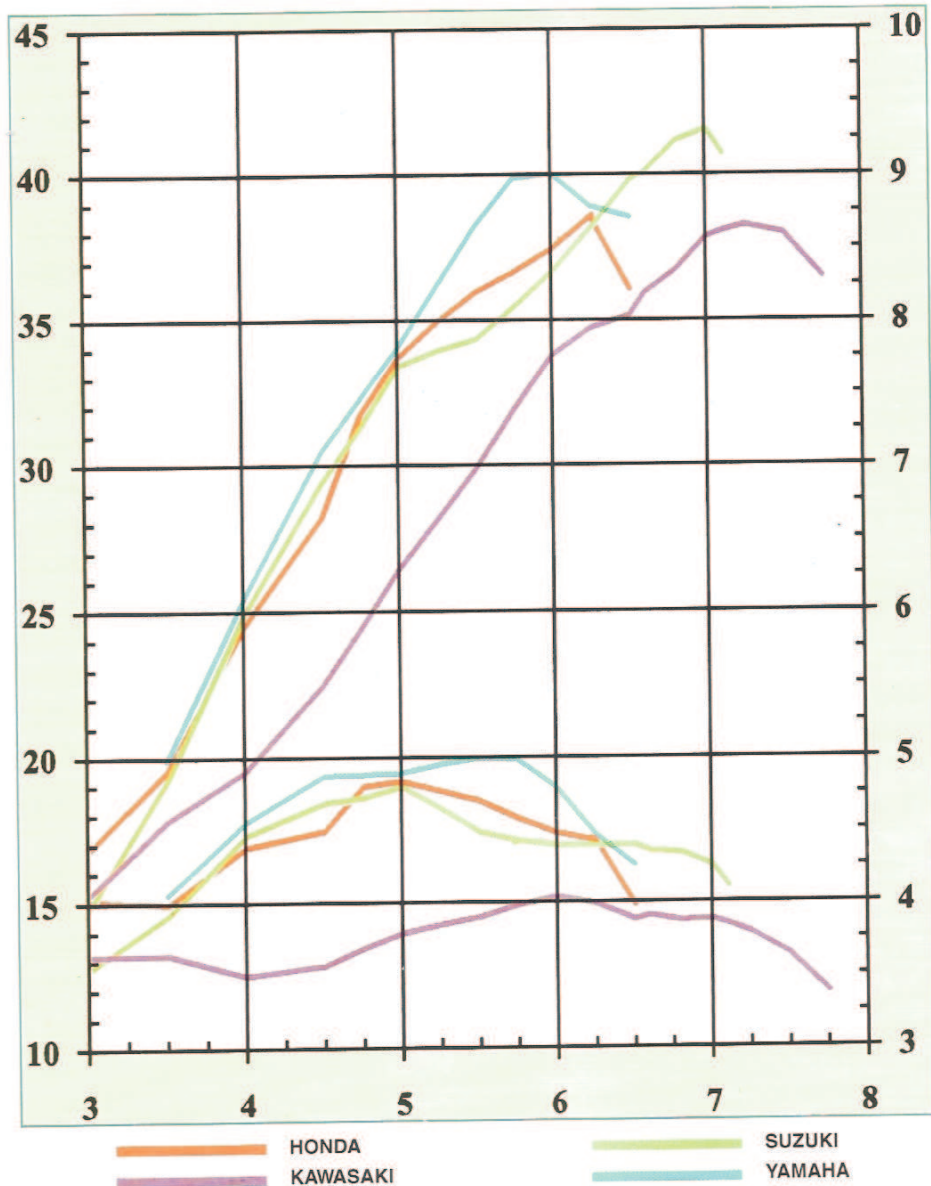
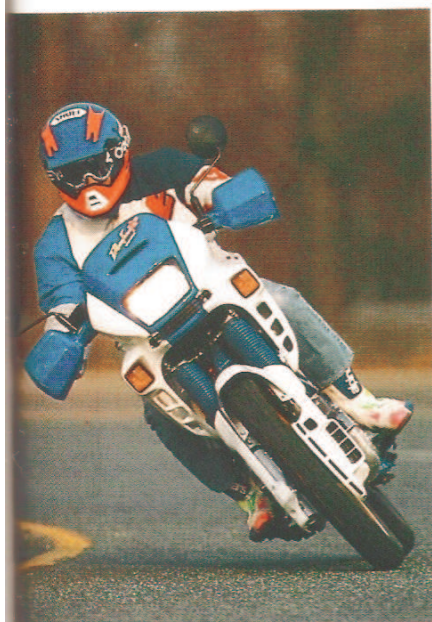


Consumi e pesi verificati

Consumo (km/litro)	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Città	15	15,5	17	15
Fuori città	18,5	18	18	17
Autostradale (a 130 km/h)	17	16	15,8	15,5
Massimo	11,5	12	11,5	12
Medio	16,5	17	16,5	15,5
Peso senza benzina kg (ant./post.)	166 (77/89)	157 (72/85)	163,2 (72,8/90,4)	186 (86/100)

La prova al banco chiarisce le differenze

I quattro monocilindrici della nostra prova sono ai vertici della categoria per prestazioni, come dimostrano i dati rilevati al nostro banco prova di Nerviano. La più potente è la Suzuki con i suoi 41,58 cv a 7.000 giri. La DR-R vanta una buona curva di erogazione e, fatta eccezione per un piccolo calo tra 5.000 e 5.500 giri, la crescita è piuttosto lineare. La Yamaha ha valori molto vicini a quelli della Suzuki e durante tutto l'arco di utilizzazione rimane sempre la più potente. Honda e Kawasaki hanno una potenza abbastanza simile: a favore della KLR c'è l'esteso arco di utilizzazione, della Dominator la crescita lineare della potenza. Honda, Suzuki e Yamaha hanno valori di coppia piuttosto vicini, mentre la Kawasaki deve pagare alle rivali una minore cilindrata di oltre 100 cc.



I rilievi del banco dinamometrico

Rilevamento	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Potenza ruota (cv-giri)	38,58-6.250	38,27-7.250	41,58-7.000	40,05-6.000
Potenza albero (cv-giri)	42,30-6.250	41,97-7.250	46,05-7.000	43,91-6.000
Coppia ruota (kgm-giri)	4,83-5.000	4,03-6.000	4,79-5.000	4,98-5.500
Coppia albero (kgm-giri)	5,30-5.000	4,42-6.000	5,30-5.000	5,46-5.500
Consumo ruota (gr/cvogiri)	235-5.000	231-6.000	206-5.250	262-5.750
Consumo albero (gr/cvogiri)	214-5.000	212-6.000	186-5.250	239-5.750



più alto del lotto. Se nell'allungo non è eccezionale, la KLR ha la migliore erogazione ai bassi e medi regimi ed è possibile spalancare il gas già dai 2.000 giri di strumento. Inoltre, le vibrazioni sulla Kawasaki sono molto contenute, le più basse del lotto, a tutto vantaggio del comfort di marcia. La Dominator ha una erogazione piuttosto corposa a tutti i regimi, ma difetta di allungo, mostrando la tendenza a fare "muro", superata quota 7.000.

Fatta eccezione per la Suzuki, il cui cambio ha un egregio funzionamento e un ottimo inserimento dei rapporti, le enduro giapponesi presentano un cambio che si irruvidisce a caldo, con un indurimento della leva e con innesti meno precisi. Le frizioni si sono dimostrate generalmente robuste e solo quella della DR-R accusa la fatica. I quattro motori si equivalgono a livello di consumi: il più parco è il Kawasaki con un consumo medio di 17 km/litro, il meno economico è quello della Yamaha che percorre con un litro di benzina 15,5 km. Si tratta, quindi, di valori molto vicini, a conferma dell'equilibrio raggiunto nel rendimento meccanico.

In ultima analisi possiamo dire che la Honda è fra tutte la più equilibrata, con un ottimo comportamento su strada e una discreta adattabilità anche all'uso nel fuoristrada meno impegnativo. La Kawasaki risente di una certa anzianità di progetto, ma è anche la meno cara — ottimo argomento — e il suo motore non è certo inferiore a quello delle rivali; inoltre, la KLR si guida facilmente e, specie fuori dall'asfalto, è capace di regalare buone soddisfazioni. Con la nuova DR-R, la Suzuki continua la filosofia della Djebel, quella cioè di un mezzo più votato al fuoristrada ma comunque più che valido anche su strada (esiste poi la versione RSE per chi predilige l'asfalto). Discorso opposto, rispetto alla DR-R, per la Yamaha: la XTZ è ottima su strada, con un comfort ed una velocità media sostenibile prima sconosciuti alle enduro monocilindriche. In fuoristrada si difende, ma salti e mulattiere non sono i terreni a lei più congeniali. Ma va detto che la Yamaha ha in listino altre due versioni, sempre con motore monocilindrico, indirizzate a differenti impieghi.

HONDA

KAWASAKI

SUZUKI

YAMAHA

PREGI

<ul style="list-style-type: none"> • Facilità e praticità d'uso • Ottime qualità di versatilità • Stabilità e frenata • Erogazione potenza 	<ul style="list-style-type: none"> • Facilità di guida • Altezza sella contenuta • Buona erogazione ai medi regimi 	<ul style="list-style-type: none"> • Comportamento in fuoristrada • Versatilità d'uso • Dotazione di serie • Potenza elevata e buona erogazione 	<ul style="list-style-type: none"> • Stabilità e precisione dell'avantreno • Comfort elevato anche in coppia • Ottime prestazioni
--	---	---	--

DIFETTI

<ul style="list-style-type: none"> • Abitabilità ridotta con il passeggero • Ammortizzatore posteriore poco adatto al fuoristrada 	<ul style="list-style-type: none"> • Posizione di guida superata • Freni poco potenti • Scarsa precisione avantreno 	<ul style="list-style-type: none"> • Alleggerimenti dello sterzo alle alte velocità • Altezza sella elevata • Ammortizzatore posteriore rigido • Gomme poco adatte al fuoristrada 	<ul style="list-style-type: none"> • Peso elevato • Finiture migliorabili • Maneggevolezza limitata
---	--	---	--

COMMENTO SUL PREZZO

<p>Il prezzo è da considerarsi buono tenendo presente l'invidiabile equilibrio generale, le ottime finiture e la dotazione di serie completa.</p>	<p>È la meno cara tra le enduro ma è anche la meno raffinata e la più datata come progetto. Non mancano comunque alcune peculiarità tecniche e, inoltre, la KLR si guida facilmente sia in strada sia in fuoristrada.</p>	<p>La DR-R viene offerta ad una quotazione interessante tenendo conto delle prestazioni generali e della dotazione di serie. Da segnalare la mancanza dell'avviamento elettrico.</p>	<p>In rapporto alla concorrenza il prezzo è elevato, anche se la XTZ è la più nuova come progetto e l'unica con la testata a cinque valvole. In relazione al prezzo alcuni particolari dovrebbero essere più curati.</p>
---	---	--	--

DATI TECNICI

MOTORE				
	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Tipo	quattro tempi, monocilindrico verticale			
Raffreddamento	aria	liquido	aria + olio	liquido
Distribuzione	monoalbero	bialbero	monoalbero	monoalbero
Valvole per cilindro	quattro		cinque	
Alesaggio x corsa mm	100 x 82	96 x 78	95 x 90,4	100 x 84
Cilindrata totale cc	644	564	641	659
Rapp. di compressione	8,3:1	9,5:1	9,7:1	9,2:1
Carburatore	Keihin 40 VE	Keihin CVK 40	Mikuni BST 40	2 Teikei Y26PV
Lubrificazione	a carter secco	a carter umido	olio nel basamento	a carter secco
Accensione	elettronica			
Avviamento	elettrico		pedale	elettrico
Trasmissione primaria	ingranaggi a denti dritti			
Trasmissione finale	catena			
Frizione/comando	multidisco in bagno d'olio/meccanico			
Cambio	cinque rapporti			
CICLISTICA				
Telaio	Monotrave sdoppiato in tubi tondi e quadri di acciaio	Monotrave sdoppiato in tubi tondi di acciaio	Monotrave sdoppiato in tubi tondi di acciaio	Monotrave sdoppiato in tubi tondi e quadri di acciaio
Forcella teleidraulica mm/regolazioni	41/no	38/no	41/no	43/no
Sospensione posteriore /regolazioni	Pro-Link/precarico	Uni-Track/precarico	Full Floater/precarico	Monocross/precarico e compressione
Escursione ant./post. mm	220/195	230/220	240/220	220/200
Disco ant. mm	256	250	300	282
Disco post. mm	200	tamburo 230	250	220
Pneumatici ant.	90/90x21	90/90x21	90/90x21	90/90x21
Pneumatici post.	120/90x17	130/80x17	120/90x17	120/90x17
DIMENSIONI				
Lungh. x largh. x altezza	2.185 x 890 x 1.220	2.240 x 875 x 1.225	2.305 x 870 x 1.270	2.265 x 885 x 1.355
Interasse (mm)	1.435	1.470	1.515	1.495
Altezza sella (mm)	865	870	890	865
Luce a terra (mm)	245	280	260	245
Capacità serbatoio litri/ris.	16/2,5	11,5	17	20/3,5
PREZZO				
Franco concessionario	8.266.000	7.490.000	7.576.200	9.093.890

DATI DICHIARATI

Potenza massima	46 cv a 6.000 giri	41,5 cv a 7.000 giri	46 cv a 6.800 giri	48 cv a 6.250 giri
Coppia massima	5,4 kgm a 5.000 giri	4,7 kgm a 5.000 giri	5,6 kgm a 5.000 giri	5,8 kgm a 5.250 giri
Velocità massima	160 km/h	160 km/h	n.d.	n.d.
Consumo	5,2 litri/100 km	n.d.	n.d.	n.d.
Peso a secco	kg 165	kg 146	kg 149	kg 168