

**SAMURAI DELL'ENDURO
A CONFRONTO DIRETTO**

HONDA KAWASAKI SUZUKI YAMAHA

PROVE

La Honda XL 600 RM è versatile ed elegante ma ha il baricentro troppo alto. La Kawasaki KLR 600 EL è fluida e maneggevole ma scarseggia di potere frenante al retrotreno. La Suzuki DR 600 S è potente e ben frenata ma non ha l'avviamento elettrico. La Yamaha XT 600 Ténéré è la più affascinante ma accusa lievi disfunzioni nel reparto trasmissione.



Le quattro moto della nostra prova.
Nei dieci anni trascorsi dalla prima
enduro, nuovo stile (la Yamaha
XT 500 del 1976), notevolissima è
stata l'evoluzione tecnica ed
estetica di questi mezzi. Per
quanto riguarda il motore,
ricordiamo le quattro valvole,
l'avviamento elettrico, i contralberi
di bilanciamento.





La formula «enduro quattro tempi», un successo senza precedenti, compie dieci anni. Era infatti il 1976 quando la Yamaha (riallacciandosi alle «scrambler» italiane ed inglesi di vecchia memoria) presentò l'Enduro XT 500. Era un mezzo destinato prevalentemente al mercato USA ma presto affermatosi anche altrove. Le sue ovvie doti di ambivalenza, semplicità, economicità erano infatti accompagnate da un'affascinante prospettiva, quella della moto adatta al turismo avventuroso che già si cominciava ad intravvedere con i primi raid africani.

La Honda, solitamente numero uno in tutto, si morse le dita per essersi lasciata scappare questa priorità, infatti le occorsero due anni per scendere anch'essa in campo con un'enduro (XL 500 S, 1978). Poi, fu la volta della Suzuki (DR 400 S, 1980) ed infine della Kawasaki (KLR 600 R, 1982). Con le quattro grandi giapponesi sempre più fortemente impegnate sul fronte enduro, con l'immensa popolarità

acquisita nel frattempo dai rallies africani (basti pensare alla Parigi Dakar), con l'ingresso nel settore della BMW e degli italiani, nulla da stupirsi se oggi oltre il cinquanta per cento del venduto sul nostro mercato è costituito proprio da moto enduro.

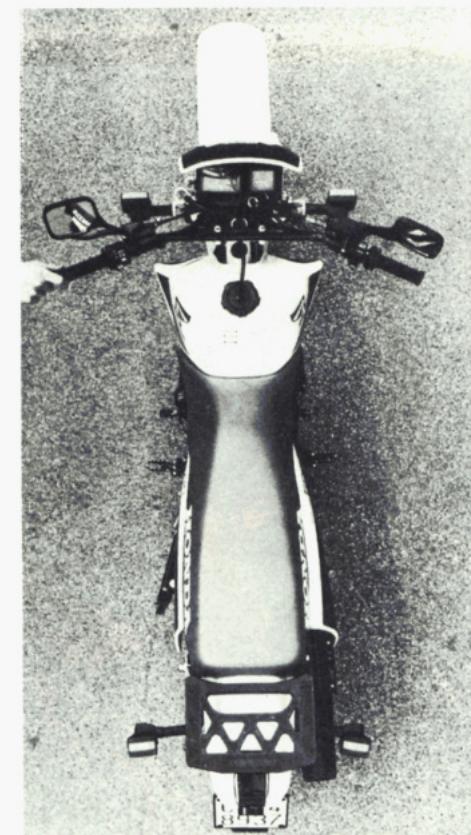
Per celebrare il decennale di questa nuova formula, in cui non pochi vedono addirittura la consacrazione della moto universale, eccovi la «comparativa» delle quattro giapponesi che oggi vanno per la maggiore, cioè Honda XL 600 RM, Kawasaki KLR 600 EL, Suzuki DR 600 S e Yamaha XT 600 Ténéré.

È un servizio pieno di cifre e di fatti che consentirà agli amici lettori le più sottili disquisizioni sui pregi e difetti dei singoli modelli in modo che ognuno possa chiaramente individuare il meglio, senza bisogno di pagelle o classifiche che spesso risultano un po' fuorvianti, non tanto in senso assoluto quanto in rapporto alle reali attitudini e preferenze del singolo.

HONDA



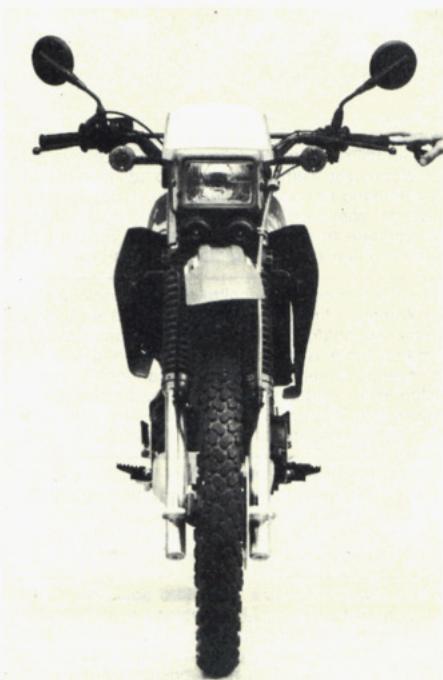
Collaudatori: Nico Cereghini, Lorenzo De La Penne, Marco Prinetti, Marco Riccardi, Eliano Riva, Giorgio Sabatini · **Prove strumentali:** Centro Analisi Motociclismo di Nerviano e pista Pirelli di Vizzola Ticino · **Grafici:** Piergiorgio Padoan · **Organizzazione e foto:** Carlo Perelli · **Testo:** · Pellecole 3M FILM



ENZO

PROFILI ANTERIORE E SUPERIORE

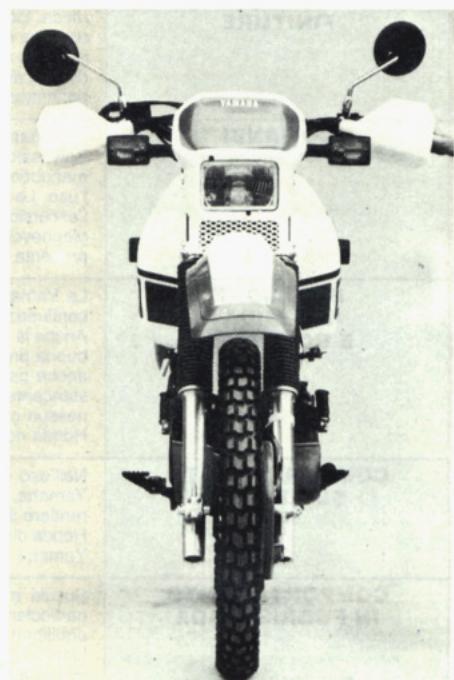
KAWASAKI



SUZUKI

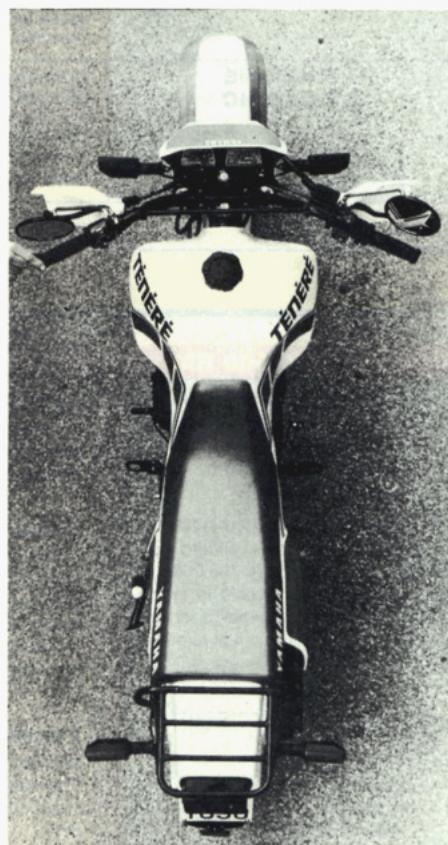
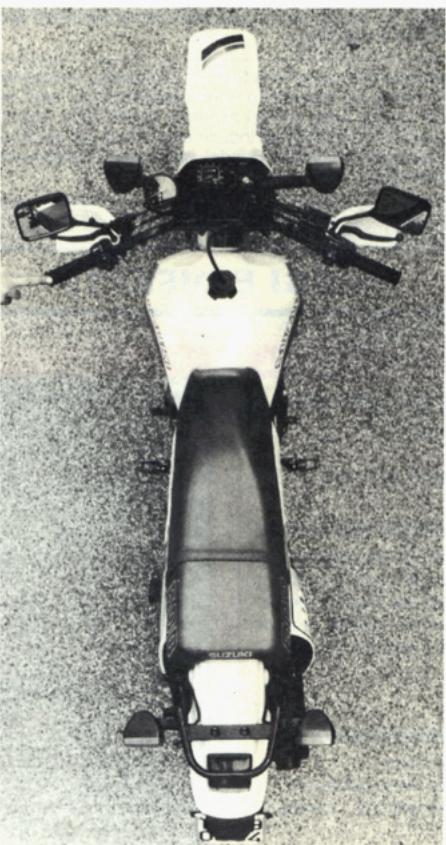


YAMAHA



Nella vista frontale l'Honda si evidenzia per l'ottima raccordatura delle tondeggianti linee serbatoio-convogliatori d'aria, che si chiudono sulla verticale del carter creando impressione di grinta e compattezza. La Yamaha spicca invece per le enormi dimensioni del serbatoio, per il vistoso paraspruzzi del parafango anteriore e gli estesi paramani che le conferiscono un look agguerrito ed imponente. Un po' sporgenti ed asimmetriche le «orecchie» della Kawasaki che convogliano l'aria verso i radiatori per il raffreddamento a liquido. Nella normalità il frontale della Suzuki, che però merita la palma della snellezza. Nella vista dall'alto fa nuovamente spicco la

Honda per l'ottima raccordatura sella-serbatoio mentre la Yamaha si evidenzia ancora per lo sviluppo del serbatoio spostato in zona strategica. Il portapacchi migliore per forma e robustezza è quello della Honda. Abbastanza ampio quello della Yamaha ma con raccomandazione scritta di non caricarlo più di tre chili. Da «mezzo servizio» quello della Suzuki che sfrutta in parte come base d'appoggio il robusto parafango e reca gli utili piolini per gli elastici. Completamente nascosto dalla borsetta quello della Kawasaki, dotato però di comode maniglie di manovra.



LE VOCI DI CONFRONTO

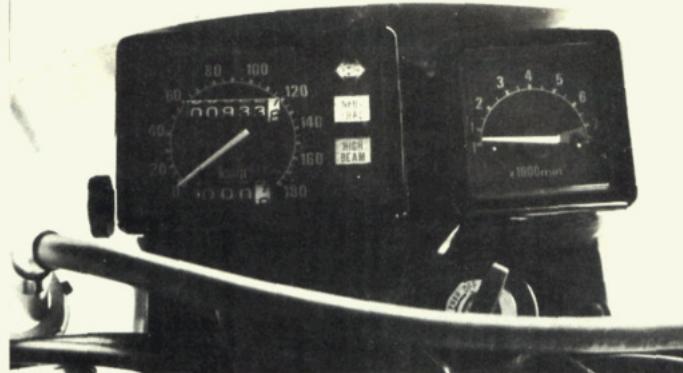
ESTETICA E FINITURE	La Honda e la Yamaha sono quelle che più richiamano l'attenzione. La Honda si fa ammirare perché pur ripetendo alcuni motivi aggressivi delle moto da cross si distingue anche per armonia, eleganza e diciamo pure per un nuovo indirizzo di moda. Col suo enorme serbatoio e il suo aspetto altamente professionale la Yamaha suscita immagini da Paris-Dakar ed esercita quindi una fortissima attrazione. La Kawasaki si presenta invece con linee spigolose che sono esclusive, ma possono non piacere. Con la sua linea fuoristradistica, attrazione per gli smanettoni, la Suzuki si discosta un po' dal concetto di moto ambivalente che distingue le «enduro». Per quanto riguarda la finitura, il meglio lo vanta la Yamaha (vedi fissaggio sella portapacchi), seguono nell'ordine la Kawasaki, la Honda e la spartana Suzuki.
COMANDI	Per quanto riguarda modernità e funzionalità dei comandi elettrici la Honda merita il primo posto seguita a ruota dalla Kawasaki, dalla Suzuki ed ultima questa volta dalla Yamaha che continua ad utilizzare quelli delle prime XT. Le leve sul manubrio sono tutte allo stesso ottimo livello di praticità; il comando della frizione della Yamaha tende però ad indurirsi con l'uso. Le manopole della Honda sporcano le mani, quelle della Yamaha diventano scivolose col bagnato. Troppo ampia l'escursione della manopola del gas nel caso Honda e Kawasaki. Le leve del cambio e del freno posteriore sono tutte pieghevoli per limitare i danni in caso di caduta: sono tutte comode da azionare tranne quella del cambio Suzuki che presenta difficoltà di manovra calzando stivali da cross. Unica la Kawasaki, con la leva del freno post. in alluminio.
POSIZIONE DI GUIDA E COMODITÀ	La Yamaha è quella che offre il miglior assetto di guida al pilota però la sella è troppo alta inoltre risulta spigolosa alla confluenza con il serbatoio; nonostante le apparenze l'enorme serbatoio Yamaha offre la migliore ospitalità alle gambe. Anche la Suzuki offre un buon assetto di guida specialmente per il fuoristrada impegnato, ma il serbatoio non consente una buona presa delle gambe. La Kawasaki ha un assetto facile ed intuitivo, ma costringe a tenere le gambe un po' divaricate anche perché presenta le pedane leggermente avanzate. La Honda pur avendo la sella più ospitale alla lunga si rivela stancante perché obbliga il busto ad una posizione troppo eretta. La sistemazione del passeggero non è principesca in nessun caso: solo la Kawasaki e la Yamaha hanno le maniglie per il passeggero, la Suzuki ha la cinghia sulla sella e la Honda non ha niente però la sua sella più orizzontale delle altre impedisce al passeggero di scivolare in avanti.
COMPORTAMENTO SU STRADA	Nell'uso cittadino le quattro moto si dimostrano tutte maneggevoli, con prevalenza a pari merito della Kawasaki e della Yamaha. Infatti la Kawasaki ha lo sterzo più «agile» mentre la Yamaha si rivela straordinariamente equilibrata tanto da rendere il sur-place alla portata di tutti. Sul misto primeggia la Kawasaki seguita da vicino da Yamaha e Suzuki, mentre la Honda dimostra qualche incertezza dovuta alla lunghezza dei rapporti. Sul veloce la più ferma e sicura è indiscutibilmente la Yamaha seguita dalla Suzuki e dalla coppia Honda-Kawasaki che pur vanta la miglior gommatura per uso stradale.
COMPORTAMENTO IN FUORISTRADA	Suzuki e Yamaha primeggiano nell'uso più impegnativo grazie anche all'elevata efficienza delle loro sospensioni. In particolare la Suzuki si destreggia bene nel misto stretto, mentre la Yamaha è una roccia sul veloce e si dimostra equilibratissima in ogni condizione, salti compresi. Bene anche la Kawasaki, mentre la Honda è penalizzata dalla eccessiva lunghezza delle prime due marce e dall'altezza del baricentro. C'è però da aggiungere che la Honda ha la sella più bassa e quindi agevola gli interventi di salvataggio nelle situazioni più critiche. La migliore gommatura per fuoristrada è quella di Yamaha e Suzuki.
FRENATA	Nel complesso la migliore prestazione per modulabilità e costanza di assetto è quella della Yamaha. Ottimo anche il comportamento della Suzuki che accusa in particolare il minor affondamento dell'avantreno. La Kawasaki consente una buona decelerazione, che potrebbe essere ancora migliore se il freno posteriore agisse con la stessa efficacia dell'anteriore. L'impianto della Honda è quello più potente, però difetta di modulabilità e può dare problemi nel fuoristrada.
COMPORTAMENTO MOTORE	Per pienezza e prestazioni il motore Suzuki è quello che da maggiori soddisfazioni specialmente agli smanettoni (che tra l'altro non si preoccupano della mancanza dell'avviamento elettrico). Non vibra, è poco rumoroso di meccanica ed ha una robusta tonalità di scarico. Più civilizzato della precedente versione, il motore Yamaha continua tuttavia a dare delle soddisfazioni, senza vibrare apprezzabilmente, con una civilissima tonalità di scarico. Il motore Kawasaki è quello di disegno più moderno, senza vibrazioni; salvo una lieve esitazione sui 4000 giri, offre una progressione dolce ed inesauribile; il raffreddamento ad acqua attutisce la rumorosità meccanica, mentre quella di scarico è secca e sportiva. Il motore Honda è quello più ovattato ed adatto all'uso stradale, anche se lascia avvertire l'entrata in coppia sui medi regimi; avvertibili le vibrazioni tra i 4000 e i 4500 giri.
FRIZIONE E CAMBIO	La frizione più resistente è quella della Suzuki. Altrettanto infaticabile ma leggermente ruvida nelle partenze allo sprint quella della Kawasaki. Yamaha e soprattutto Honda cedono un po' sotto sforzo. Tutte staccano perfettamente da freddo. Il cambio che si comporta meglio sotto tutti gli aspetti è quello della Suzuki. Bene anche quello della Yamaha, salvo un leggero indurimento sotto sforzo. Problemi di indurimento anche per quello della Kawasaki con in più difficoltà di innesto per la terza. Rumoroso ma preciso il cambio Honda, rapportato eccessivamente lungo specie nelle prime due marce. Bene la rapportatura delle altre.

PREGI E DIFETTI

Honda XL 600 RM	Kawasaki KLR 600 EL	SUZUKI DR 600 S	Yamaha XT 600Z
Le qualità più spiccate Estetica attraente Versatilità Limitata altezza sella	Le qualità più spiccate Maneggevolezza Versatilità Motore altamente civilizzato	Le qualità più spiccate Elevata predisposizione al fuoristrada Pienezza e potenza motore Frenata Funzionalità e cambio	Le qualità più spiccate Immagine affascinante Comoda posizione di guida Stabilità - distribuzione pesi Frenata Finitura
Considerazioni sul prezzo È il più basso tra le enduro con avviamento elettrico (6.795.000 lire chiavi in mano) e questo lo rende particolarmente appetibile anche perché a livello tecnico non lamenta lacune.	Considerazioni sul prezzo Elevato (7.090.000 lire chiavi in mano) pur se parzialmente giustificato dalla modernità del mezzo specialmente per quanto riguarda la parte motoristica che però risulta così più complessa.	Considerazioni sul prezzo È il più basso delle quattro (5.906.400 lire franco concessionario) anche se parzialmente dovuto all'assenza dell'avviamento elettrico. Questa moto è però destinata agli utenti più sportivi che possono fare a meno di questa comodità.	Considerazioni sul prezzo Il più elevato delle quattro enduro in esame (7.229.000 lire chiavi in mano) tuttavia la Ténéré è anche la primogenita, è quella col maggior carisma, e vanta quindi una leadership che si fa pagare.
Possibili miglioramenti Accorciamento rapporti Posizione di guida Modularità impianto frenante Abbattimento vibrazioni Abbassamento baricentro	Possibili miglioramenti Arretramento pedane Potenziamento freno posteriore Riduzione escursione manopola gas	Possibili miglioramenti Finitura Conformazione serbatoio Maggior versatilità	Possibili miglioramenti Comportamento frizione Funzionalità cambio Comandi elettrici

STRUMENTAZIONE

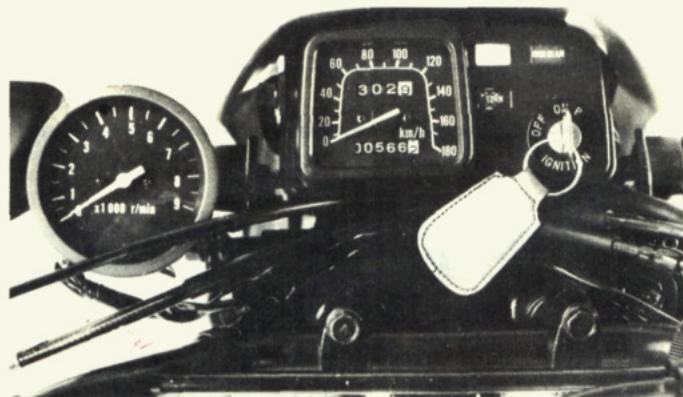
HONDA



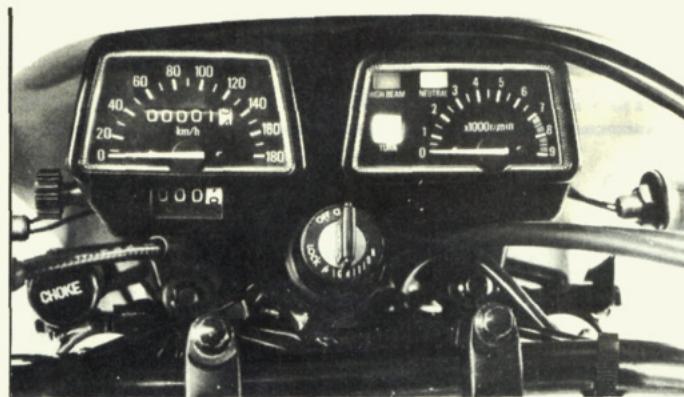
KAWASAKI



SUZUKI



YAMAHA

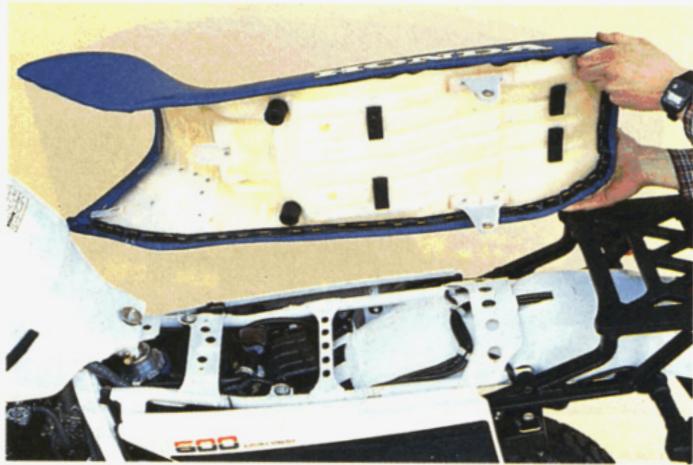


La Kawasaki è l'unica provvista di un moderno cruscotto in blocco unico, al centro del quale vi è il termometro acqua. Honda e Yamaha hanno invece due strumenti separati e quelli della Yamaha sono esteticamente superlati risalendo alla prima XT 550. La Suzuki è la più spartana avendo il contagiri a richiesta, oltretutto montato alla sinistra del cruscotto in posizione poco

riparata. In tema di antifurti, la Suzuki è l'unica ad averlo sulla piastra inferiore della forcella, mentre Honda, Kawasaki e Yamaha hanno quello più moderno e comodo direttamente nel blocchetto di accensione; da segnalare che la Yamaha offre maggior sicurezza avendone un secondo sul canotto di sterzo.

QUANTO COSTANO I RICAMBI (in lire, IVA compresa)

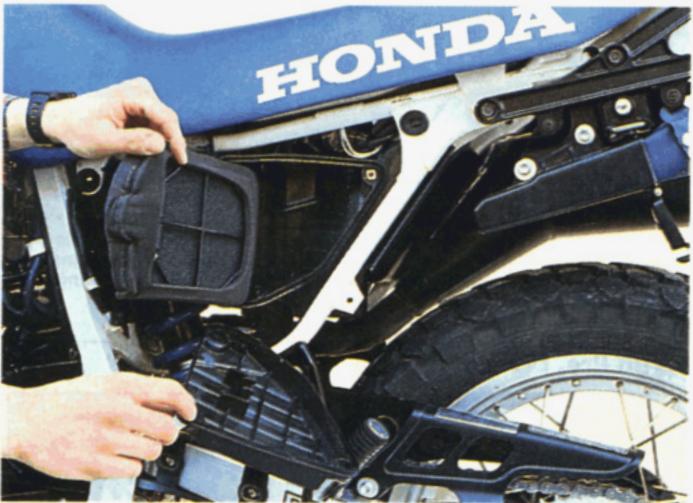
	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Testa	666.600	538.800	717.500	1.350.000
Cilindro	537.200	377.200	544.000	398.000
Pistone completo	158.000	104.700	126.900	126.300
Biella e albero motore	634.800	790.000	710.400	745.500
Pacco frizione	204.000	449.000	118.000	104.850
Tubo e marmitta	673.300	282.100	372.900	710.850
Catena	179.300	90.000	203.000	225.800
Faro anteriore	126.300	35.050	132.200	186.500
Telaio	1.611.000	1.347.000	913.300	1.437.000
Forcella	1.559.600	1.231.500	955.800	1.781.900
Ammortizzatore	729.800	501.300	685.600	559.000
Manubrio	66.000	47.000	48.400	38.500
Leva freno	26.700	13.800	16.100	19.600
Leva frizione	267.000	13.800	17.700	11.800
Cavo frizione	18.200	11.600	2.600	38.200
Poggia piedi	73.300	27.100	19.400	30.600
Leva cambio	44.000	29.800	28.300	33.300
Cerchio anteriore	315.200	215.500	256.000	266.700
Cerchio posteriore	33.9800	26.9400	252.500	307.700
Mozzo anteriore	175.800	215.500	159.300	110.300
Mozzo posteriore	175.800	215.500	305.600	170.600
Pastiglie freni	66.400	47.500	56.700	44.500
Serbatoio	422.500	313.500	508.600	662.700
Parafango anteriore	108.200	89.800	70.800	41.400
Parafango posteriore	77.900	25.200	51.900	66.300
Contachilometri	238.600	81.000	165.200	176.850
Cavo contachilometri	22.200	9.800	15.900	11.500
TOTALE	9.277.300	7.372.450	7.478.000	9.656.250

SOTTOSELLA**HONDA**

Le selle hanno tutte il fondo di plastica per motivi di leggerezza e sono imbullonate al telaio tranne quella della Yamaha che si blocca con la stessa

KAWASAKI

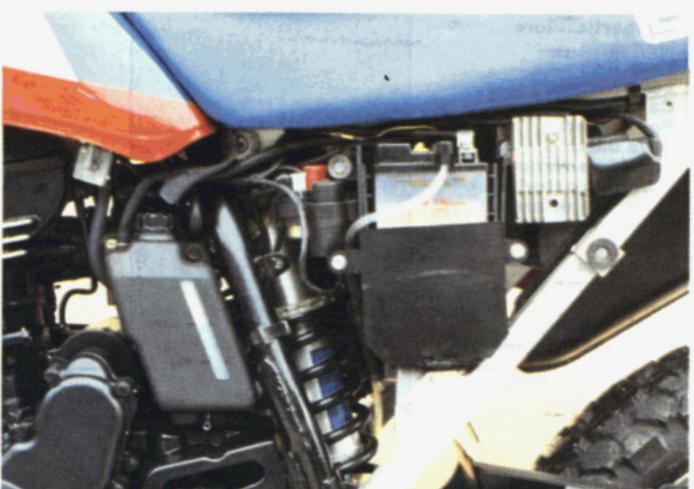
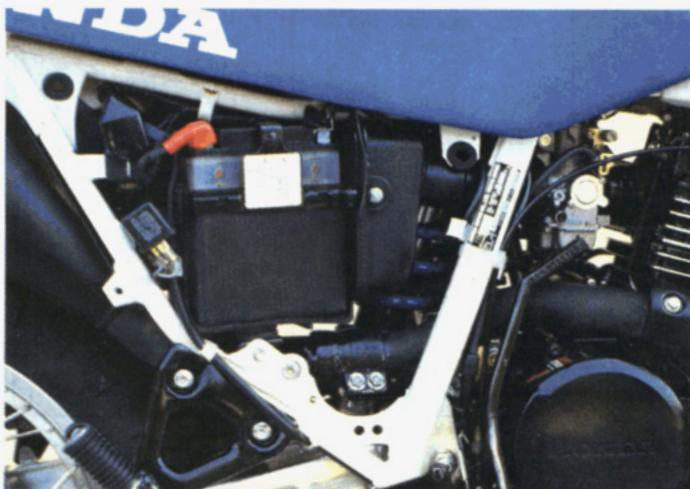
serratura del gancio per il casco. La Yamaha ha pure un comodo vano portaoggetti sotto il codino, a sua volta facilmente smontabile agendo su una vite

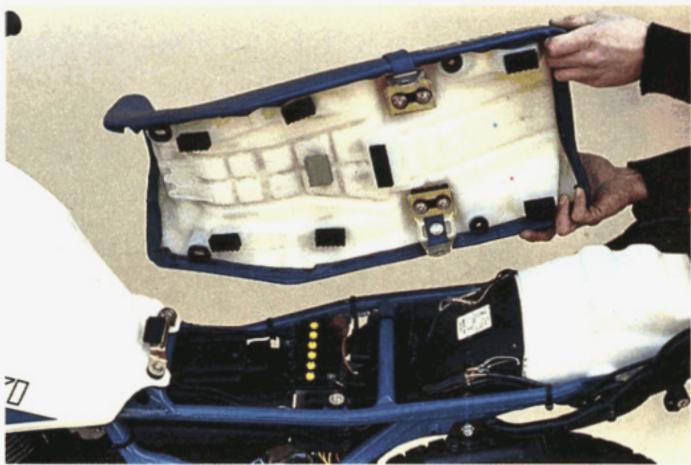
FILTRO D'ARIA E SOTTO-FIANCHETTI**HONDA**

La Yamaha è quella che ha il filtro d'aria in posizione più riparata ma per raggiungerlo bisogna togliere la sella come ben visibile nella foto. Anche per la Suzuki bisogna togliere la sella ma il filtro è in posizione tradizionale. Honda e Kawasaki hanno invece il filtro raggiungibile più rapidamente attraverso le fiancate. Tutti i filtri sono in spugna sintetica imbevuti d'olio.

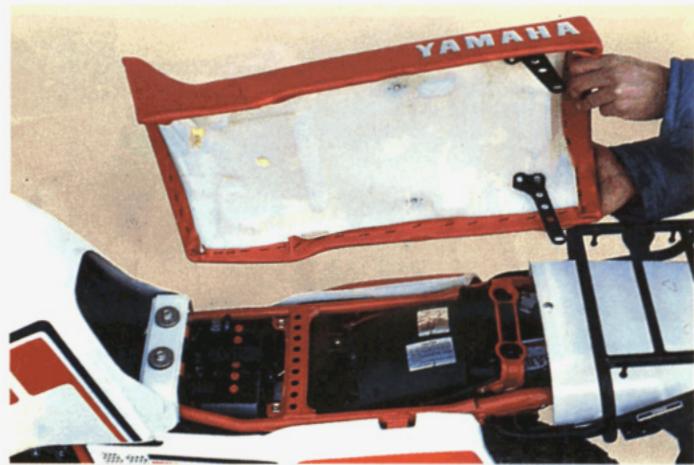
KAWASAKI

La Yamaha ha il tappo di rifornimento per il serbatoio dell'olio sotto la fiancina destra; la Honda ce l'ha sul trave superiore del telaio, dietro la testa del canotto di sterzo; Kawasaki e Suzuki hanno invece il classico tappo sul carter. La posizione più comoda è pertanto quella della Honda. La batteria si raggiunge sul lato destro per la Honda, sul lato opposto per la

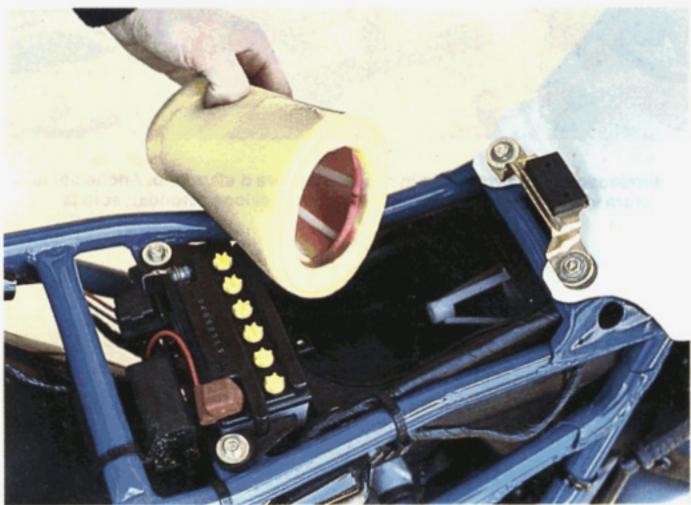


SUZUKI

centrale e su gommini laterali. Togliendo la sella, si raggiungono la batteria (Suzuki e Yamaha), la bocchetta della scatola di aspirazione (Kawasaki) e le

YAMAHA

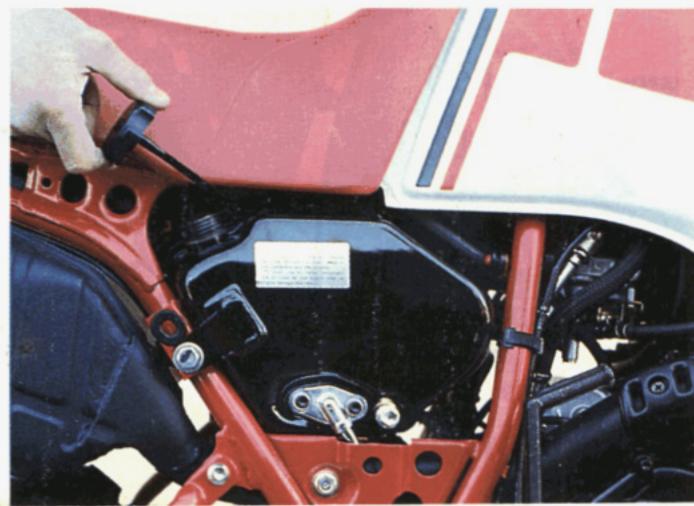
ghiere per la regolazione del precarico molla ammortizzatore (Honda).

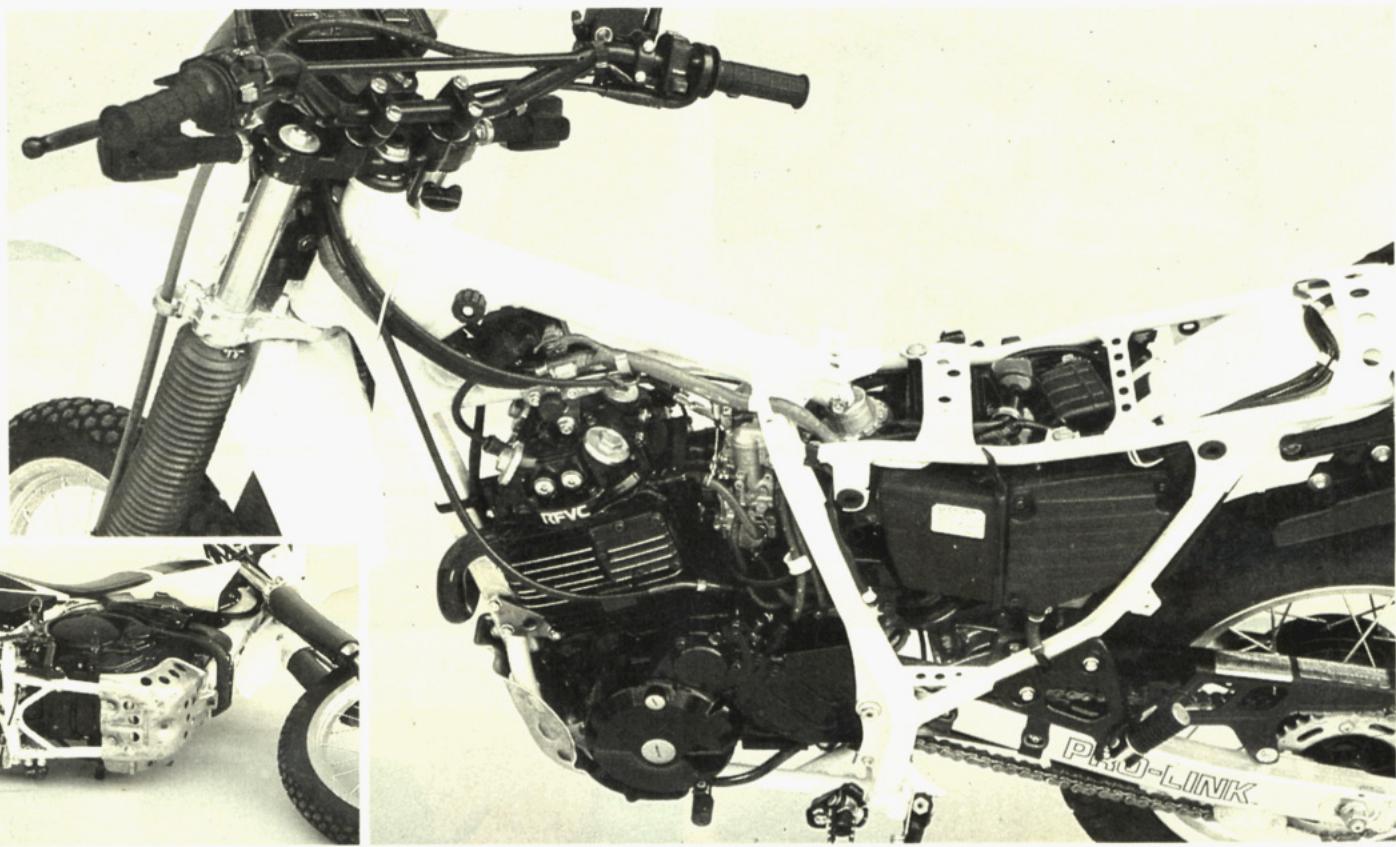
SUZUKI

Kawasaki; per le altre due moto – come già documentato fotograficamente – bisogna invece togliere la sella. Per la sistemazione degli attrezzi, la Honda e la Suzuki hanno un astuccio di plastica sotto la fiancata sinistra; la Kawasaki utilizza la borsetta floscia sul portapacchi; la Yamaha reca la borsetta fissata con elastici all'interno della fiancata sinistra. Tutte sono ovviamente

YAMAHA

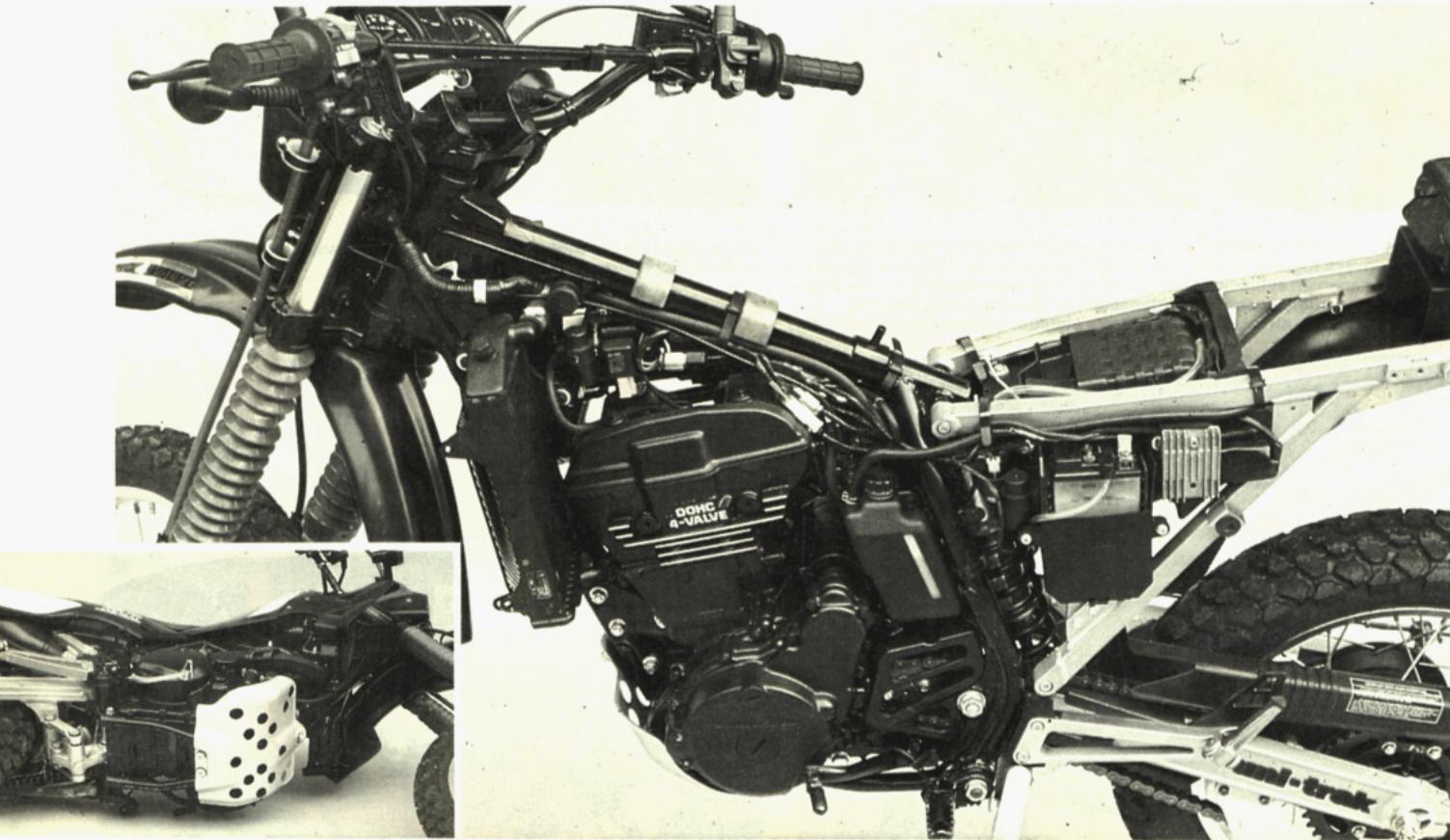
dotate di gancio appendi-casco, nel caso della Honda la serratura provvede anche alla chiusura della borsetta per gli attrezzi.

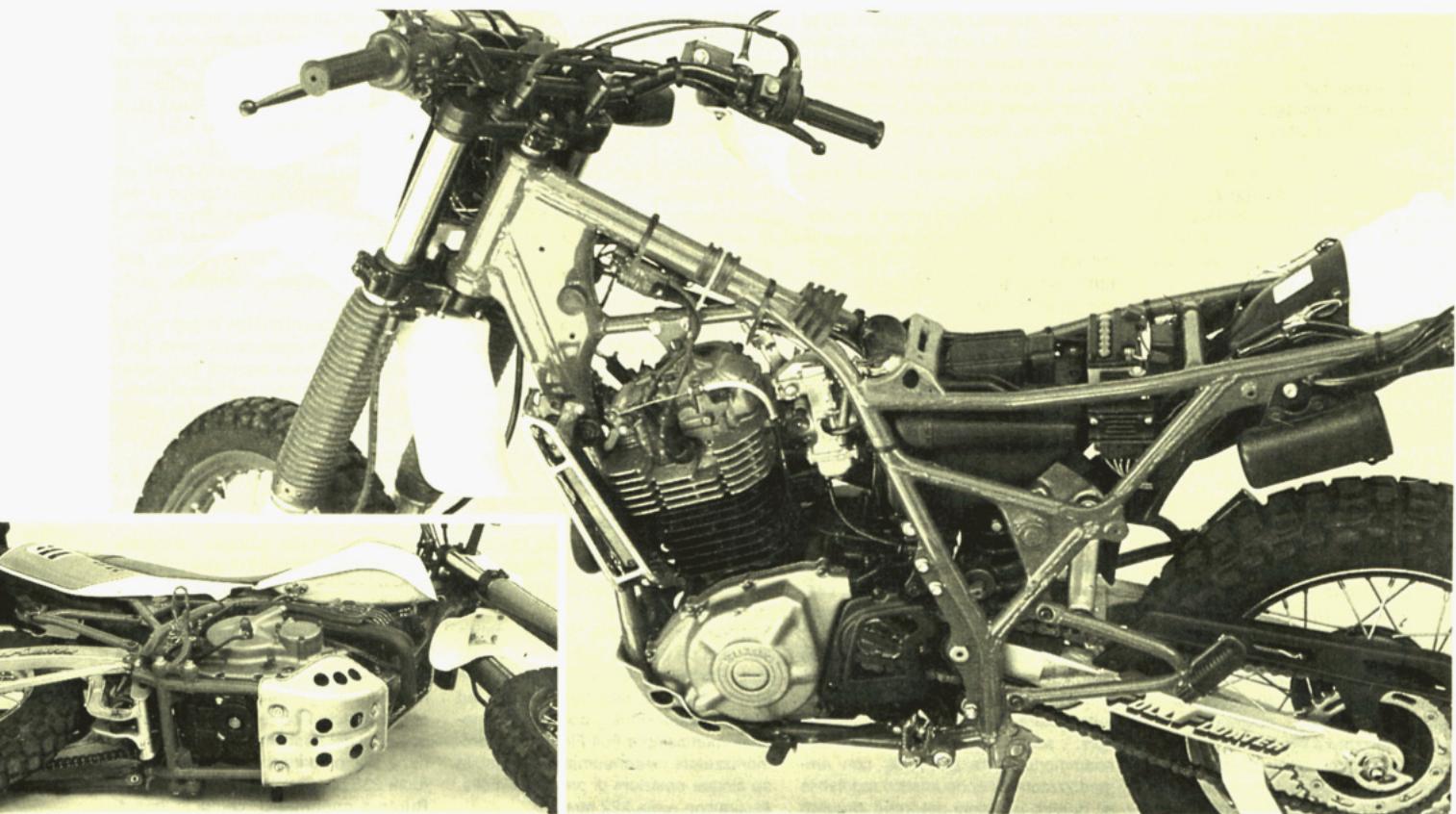


TELAIO E SOTTOCARTER**HONDA**

Per il telaio la soluzione preferita è quella della monoculla sdoppiantesi sotto il carter ad eccezione della Yamaha che tiene la culla aperta, integrata da una

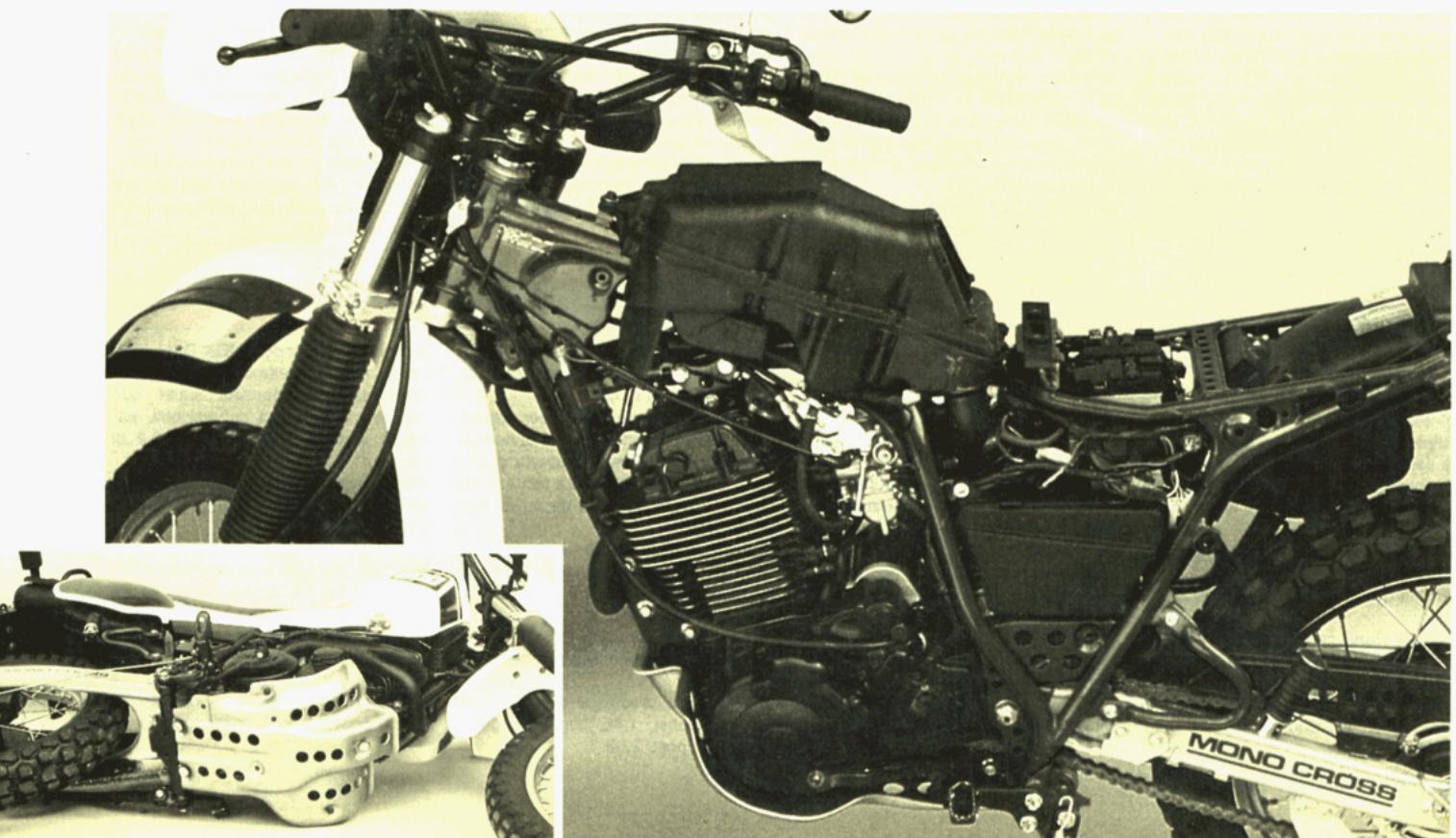
voluminosa coppa protettrice in robusta lamiera d'alluminio. Anche per la tubatura vi è una larga convergenza (verso la sezione rotonda); solo la

KAWASAKI

SUZUKI

Honda fa una concessione alla moda del quadrato per la zona centrale. Interessante ed anche pratica la soluzione Kawasaki dei tubi quadrati in alluminio imbullonati alla struttura principale del telaio. Da notare sulla

Yamaha la vistosa scatola di aspirazione con relativo filtro d'aria sul trave superiore del telaio.

YAMAHA

CARATTERISTICHE TECNICHE

HONDA

Motore: monocilindrico a quattro tempi raffreddato ad aria. Distribuzione monoalbero in testa comandata da catena, quattro valvole radiali; controalbero di bilanciamento; alesaggio X corsa 97 x 80 = 591 cc. Rapporto di compressione 8,8:1.

Accensione: elettronica CDI.

Carburatore: Keihin PH 69 A, doppio ad apertura differenziata, diametro diffusore 28 mm, getto massimo 115.

Lubrificazione: a carter secco, con pompa trocoidale e serbatoio nel trave superiore del telaio.

Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio con sei dischi condotti e sette conduttori.

Cambio: a cinque rapporti con ingranaggi sempre in presa ed innesti frontali. Valori rapporti interni: 2,385 in prima, 1,647 in seconda, 1,250 in terza, 1,000 in quarta, 0,840 in quinta.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 2,1875; finale a catena, rapporto 2,667 (denti 15-40).

Telaio: monocella sdoppiata in tubi quadri, canotto di sterzo inclinato di 28°, 30°, avancorsa 110 mm.

Sospensioni: forcella oleopneumatica con steli da 41 mm, escursione di 229 mm. Forcellone in alluminio a sezione rettangolare montato su cuscinetti ad aghi; sospensione posteriore monoammortizzatore Pro Link con ammortizzatore oleopneumatico regolabile su quattro posizioni nel freno idraulico in estensione e nel precarico molla, escursione ruota 205 mm.

Ruote e pneumatici: cerchi in lega d'alluminio da 21" ant. e 17" post.; pneumatici Dunlop K 750 tubeless, 3.00x21 ant. e 5.10x17 post.

Freni: anteriore a disco diam. 256 mm, con pinza a doppio pistoncino parallelo; posteriore a tamburo diam. 130 mm.

Impianto elettrico: tensione impianto 12V, generatore da 230W, batteria 12V-14Ah; lampadina faro anteriore 60/55W, lampadina posteriore 5/21W, lampadine indicatori di direzione 21W, lampade per strumenti 3W.

Dimensioni (in mm.): lunghezza 2205, interasse 1450, larghezza 865, altezza 1205, altezza sella 860, altezza minima da terra 350.

KAWASAKI

Motore: monocilindrico quattro tempi raffreddato ad acqua. Distribuzione monoalbero in testa comandata da catena Morse, quattro valvole; due controalberi di bilanciamento; alesaggio X corsa 97 x 78 = 564 cc. Rapporto di compressione 9,5:1.

Accensione: elettronica a scarica capacitiva.

Carburatore: Keihin CVK 40 a depressione, diametro diffusore 40 mm, getto massimo 130.

Lubrificazione: a carter umido, con pompa trocoidale.

Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio con sette dischi condotti e sei conduttori.

Cambio: a cinque rapporti con ingranaggi sempre in presa ed innesti frontali. Valori rapporti interni: 2,437 in prima, 1,529 in seconda, 1,181 in terza, 0,954 in quarta, 0,71 in quinta.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 2,428; finale a catena, rapporto 2,866 (denti 15-43).

Telaio: monocella tubolare sdoppiata (triangolazione post. in alluminio), canotto di sterzo inclinato di 29°, 5° avancorsa 125 mm.

Sospensioni: forcella oleopneumatica con steli da 38 mm, escursione di 230 mm. Forcellone in acciaio a sezione rettangolare montato su cuscinetti ad aghi; sospensione posteriore monoammortizzatore Uni Trak con ammortizzatore oleopneumatico regolabile su quattro posizioni del freno idraulico in estensione e nel precarico molla, escursione ruota 222 mm.

Ruote e pneumatici: cerchi in lega d'alluminio da 21" ant. e 17" post.; pneumatici IRC 100/80 x 21 ant. e 130/80 x 17 post..

Freni: anteriore a disco diam. 250 mm, con pinza flottante, posteriore a tamburo diam. 130 mm.

Impianto elettrico: tensione impianto 12V, generatore da 145W, batteria 12V-8Ah, lampadina faro anteriore 60/55W, lampadina posteriore 5/21W, lampadine indicatori direzione 21W, lampade per strumenti 3W.

Dimensioni (in mm.): lunghezza 2280, interasse 1465, larghezza 875, altezza 1235, altezza sella 900, altezza minima da terra 275.

SUZUKI

Motore: monocilindrico quattro tempi raffreddato ad aria. Distribuzione monoalbero in testa comandata da catena Morse, quattro valvole, due controalberi di bilanciamento; alesaggio X corsa 94 x 85 = 589 cc. Rapporto di compressione 8,5:1.

Accensione: doppia elettronica a scarica capacitiva.

Carburatore: Mikuni VM 38 SS; pompa di ripresa; diametro diffusore 38 mm, getto massimo 135.

Lubrificazione: a carter umido, con pompa trocoidale.

Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio con sei dischi condotti e cinque conduttori.

Cambio: a cinque rapporti con ingranaggi sempre in presa ed innesti frontali. Valori rapporti interni: 2,416 in prima, 1,588 in seconda, 1,200 in terza, 0,954 in quarta, 0,777 in quinta.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 2,387; finale a catena, rapporto 2,666 (denti 15-40).

Telaio: monocella tubolare sdoppiata (a diamante), canotto di sterzo inclinato di 27,25°, avancorsa 109 mm.

Sospensioni: forcella oleopneumatica con steli da 41 mm, escursione di 255 mm. Forcellone in acciaio a sezione rettangolare monoammortizzatore Monocross Rising Rate con ammortizzatore oleopneumatico regolabile su cinque posizioni nel freno idraulico in estensione e nel precarico molla, escursione ruota 235 mm.

Ruote e pneumatici: cerchi in lega d'alluminio da 21" ant. e 17" post.; pneumatici IRC, 100/80 x 21 ant. e 130/80 x 17 post..

Freni: anteriore a disco diam. 240 mm, con pinza flottante a singolo pistoncino; posteriore a tamburo diam. 130 mm.

Impianto elettrico: tensione impianto 12V, generatore da 195W, batteria 12V-5Ah, lampadina faro anteriore 60/55W, lampadina posteriore 5/21W, lampadine indicatori direzione 21W, lampade per strumenti 3,4W.

Dimensioni (in mm.): lunghezza 2215, interasse 1465, larghezza 875, altezza 1235, altezza sella 900, altezza minima da terra 275.

YAMAHA

Motore: monocilindrico quattro tempi raffreddato ad aria. Distribuzione monoalbero in testa comandata da catena Morse, quattro valvole; contralbero di bilanciamento; alesaggio X corsa 95 x 84 = 595 cc. Compressione 8,5:1.

Accensione: elettronica CDI.

Carburatore: YIDS Teikei Y 27 PV, ad apertura differenziata: un corpo a depressione ed uno a ghigliottina; diametro diffusore 28 mm, getto max 145.

Lubrificazione: a carter secco, con pompa trocoidale e serbatoio sotto sella.

Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio con 8 dischi condotti e 7 conduttori.

Cambio: a cinque rapporti con ingranaggi sempre in presa ed innesti frontali. Valori rapporti interni: 2,583 in prima, 1,588 in seconda, 1,200 in terza, 0,954 in quarta, 0,777 in quinta.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 2,387; finale a catena, rapporto 2,666 (denti 15-40).

Telaio: monocella tubolare sdoppiata (a diamante), canotto di sterzo inclinato di 27,25°, avancorsa 109 mm.

Sospensioni: forcella oleopneumatica con steli da 41 mm, escursione di 255 mm. Forcellone in acciaio a sezione rettangolare monoammortizzatore Monocross Rising Rate con ammortizzatore oleopneumatico regolabile su cinque posizioni nel freno idraulico in estensione e nel precarico molla, escursione ruota 235 mm.

Ruote e pneumatici: cerchi in lega d'alluminio da 21" ant. e 17" post.; pneumatici Bridgestone, 3.00x21 ant. e 4.60x18 post..

Freni: anteriore a disco diam. 267 mm, con pinza a doppio pistoncino contrapposto; posteriore a tamburo diam. 150 mm.

Impianto elettrico: tensione impianto 12V, generatore da 230W, batteria 12V-12Ah; lampadina faro anteriore 60/55W, lampadina posteriore 5/21W x 2, lampadine indicatori direzione 21W, lampade per strumenti 3,4W.

Dimensioni (in mm.): lunghezza 2210, interasse 1450, larghezza 890, altezza 1260, altezza sella 890, altezza minima da terra 265.

Rifornimenti e manutenzione

Rifornimenti e manutenzione

Accensione: candela NGK DPR SEA9 o DPR 7EA9 o DPR 9EA9, distanza tra gli elettrodi 0,8 - 0,9 mm.

Alimentazione: benzina super, capacità serbatoio litri 13 di cui 3 di riserva.

Carburazione: vite aria aperta di 1,25 giri. Filtro aria in spugna sintetica da pulirsi ogni 6.000 km.

Lubrificazione: capacità serbatoio litri 2 di Castrol GTX 2; sostituire ogni 3.000 km, filtro olio da sostituire ogni 6.000 km.

Sospensioni: capacità forcella 455 cc per stelo; pressione aria da 0,2 a 0,4 kg/cm².

Pneumatici: pressioni di gonfiaggio: ant. e post. 1,5, con passeggero post. 2.

Rifornimenti e manutenzione

Accensione: candela NGK DP9 EA9 o Nippodenso X27EF U9, distanza tra gli elettrodi 0,8 - 0,9 mm.

Alimentazione: benzina super, capacità serbatoio litri 21 di cui 3,5 di riserva.

Carburazione: vite aria aperta di due giri, spillo conico alla terza tacca. Filtro aria in spugna sintetica da pulirsi ogni 3.000 km.

Lubrificazione: capacità coppa litri 2,45 SAE 10W-40 classifica SE o SF; sostituire ogni 5.000 km, filtro olio da sostituire ogni 6.000 km.

Sospensioni: capacità forcella 475 cc per stelo, pressione aria standard 0kg/cm².

Pneumatici: pressione di gonfiaggio: ant. 1,5, post. 1,75; con passeggero ant. 1,75, post. 2,00.

Rifornimenti e manutenzione

Accensione: candela NGK DPR 7EA, distanza tra gli elettrodi 0,8 - 0,9 mm.

Alimentazione: benzina super con pompa meccanica a depressione, capacità serbatoio litri 23 di cui 3,2 di riserva.

Carburazione: vite aria aperta di 13/4 giri. Filtro aria in spugna sintetica da pulirsi ogni 6.000 km.

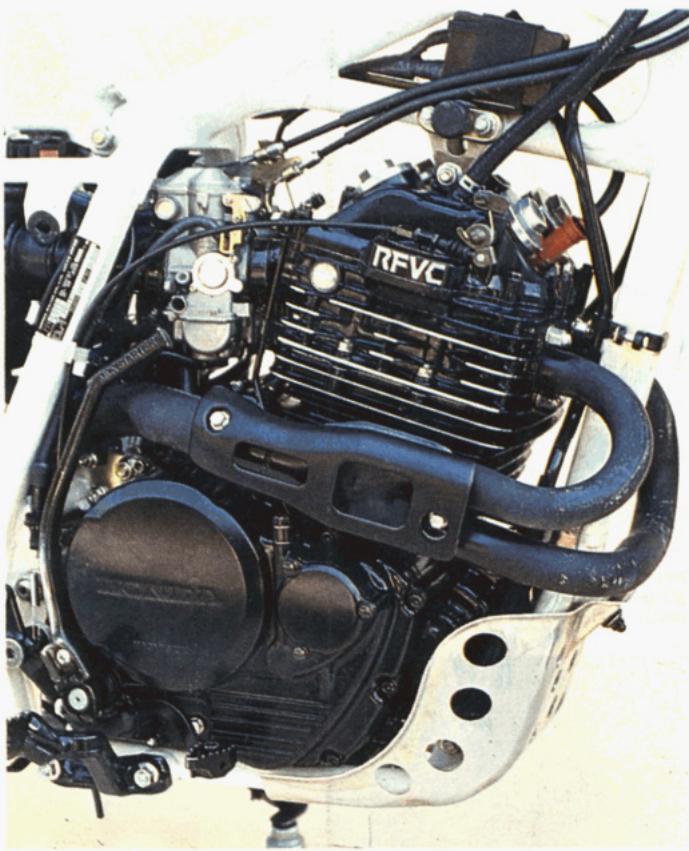
Lubrificazione: capacità serbatoio litri 2,4 SAE 20W-40 classifica SE o SF; sostituire ogni 6.000 km, filtro olio da sostituire ogni 12.000 km.

Sospensioni: capacità forcella 507 cc per stelo; pressione aria standard 0kg/cm², massima 1,0 kg/cm².

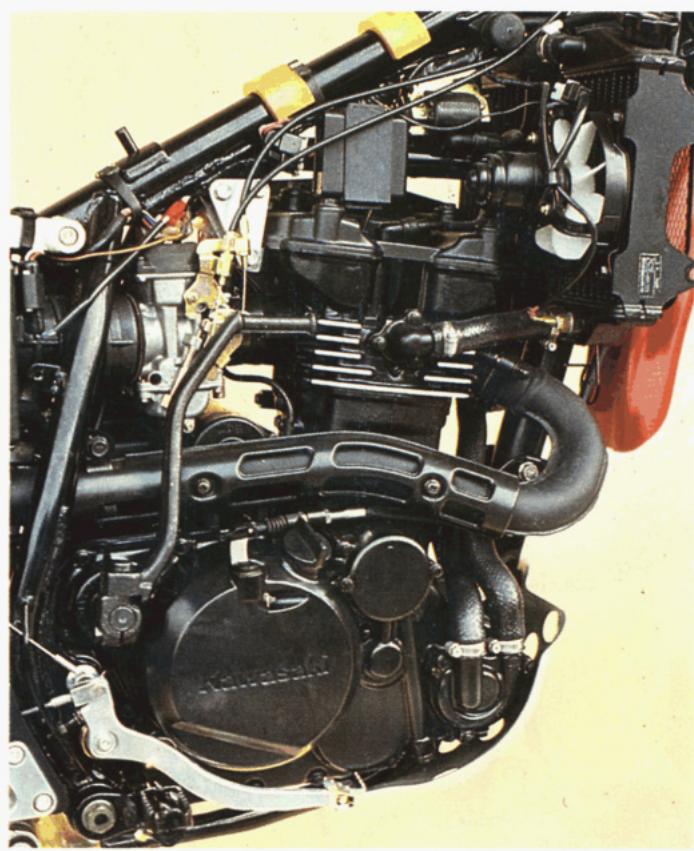
Pneumatici: pressione di gonfiaggio: ant. e post. 1,5, con passeggero post. 1,8.

MOTORE

HONDA



KAWASAKI



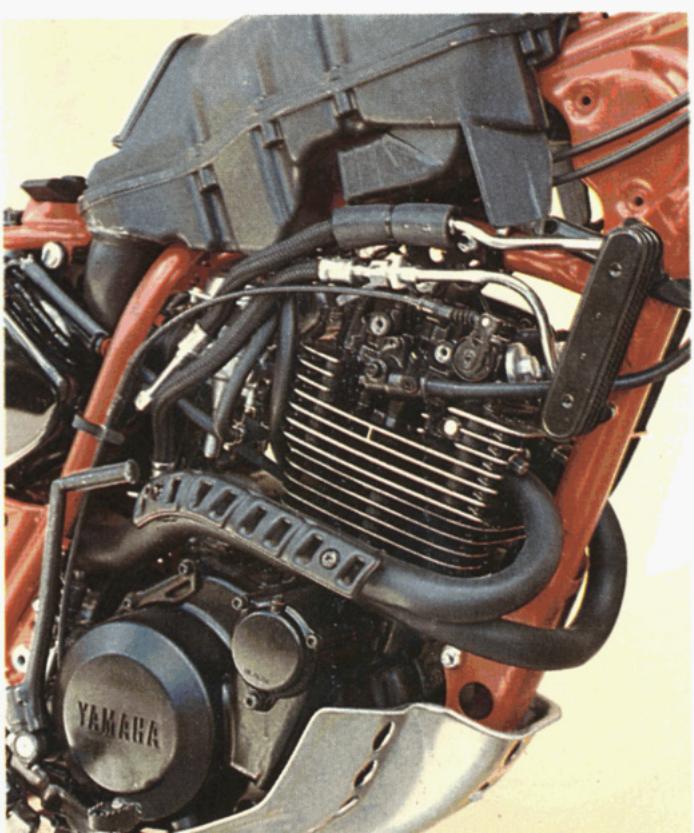
I motori sono tutti monocilindrici quattro tempi quattro valvole cinque marce. Distribuzione monoalbero a catena per Honda, Suzuki e Yamaha, bialbero sempre a catena per Kawasaki, l'unica con raffreddamento a liquido. Honda, Kawasaki e Yamaha vantano l'avviamento elettrico, comodità che si paga con aumento di peso e di prezzo. La Suzuki si avvale di un sistema piuttosto

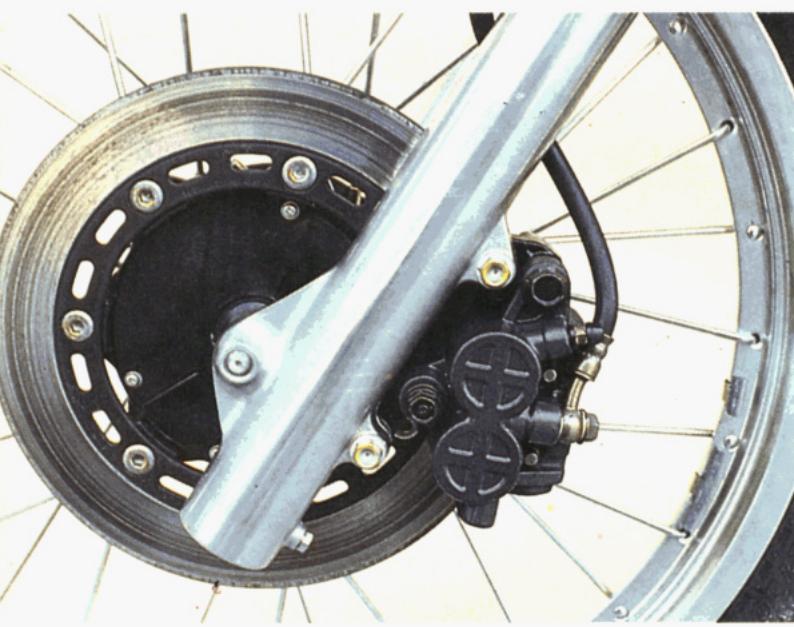
complesso per facilitare la messa in moto a pedale ed evitare contraccolpi. Suzuki e Yamaha dispongono anche del radiatore dell'olio. Altre diversità riguardano l'alimentazione: Honda e Yamaha hanno due carburatori ad apertura differenziata, Kawasaki e Suzuki hanno soltanto un carburatore ovviamente di maggior diametro.

SUZUKI



YAMAHA



PROVE**HONDA-KAWASAKI-SUZUKI-YAMAHA****AVANTRENO****HONDA****KAWASAKI**

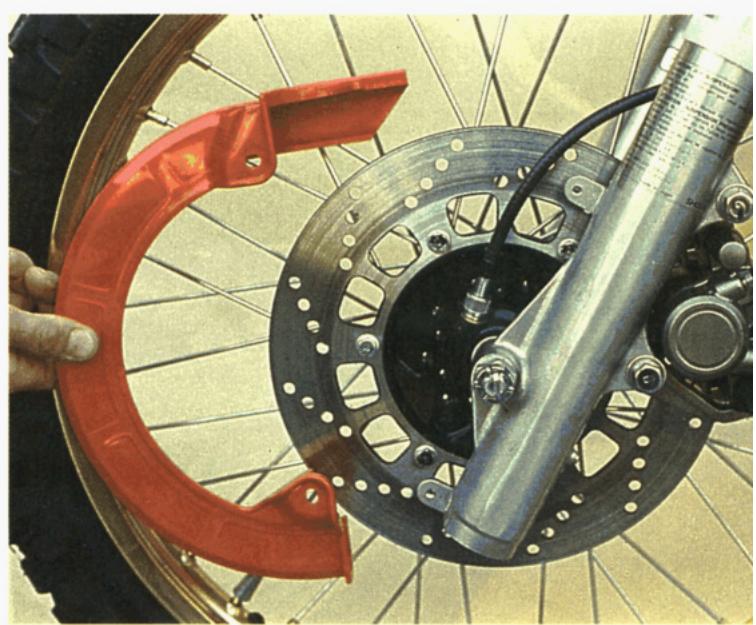
Per tutte e quattro naturalmente impianto frenante a disco. la Honda con pinza a doppio pistoncino e disco pieno. le altre invece pistoncino singolo e disco forato. Suzuki e Yamaha hanno l'impianto protetto da una schermatura



SUZUKI

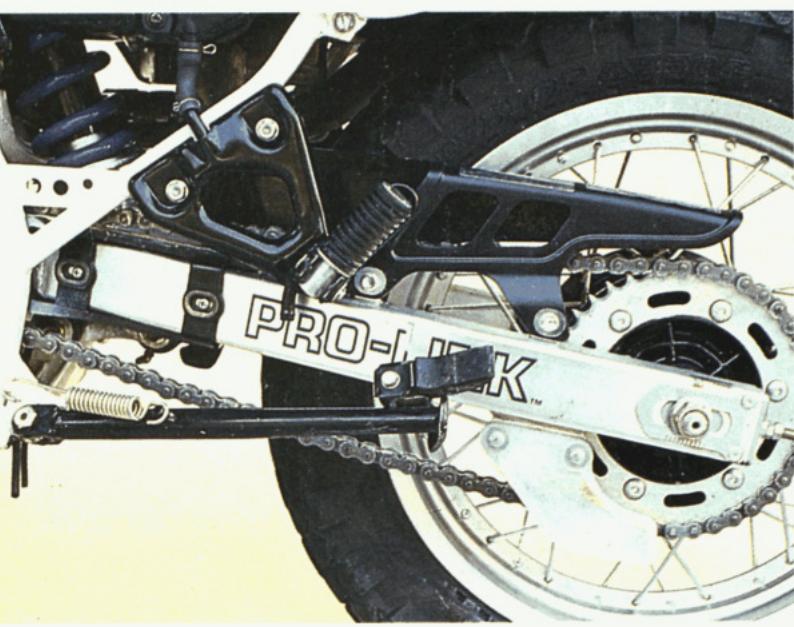


YAMAHA



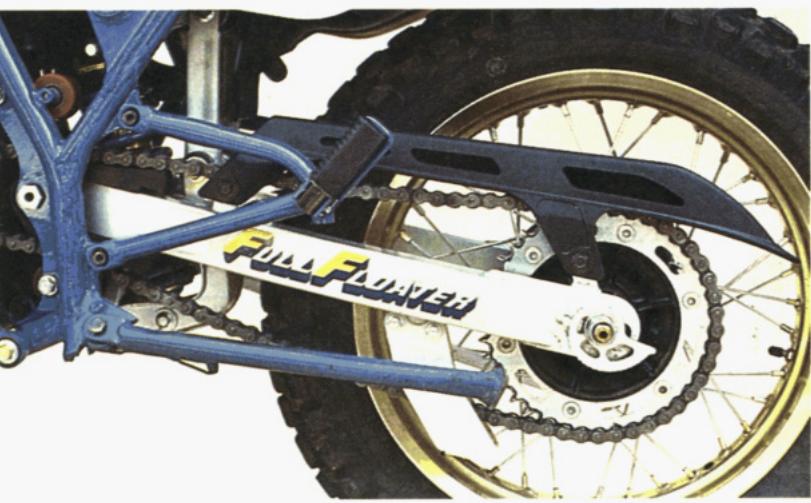
in plastica, particolamermente ampia sulla Suzuki che reca anche una protezione parasassi per i foderi forcella. Tutte hanno forcelle oleopneumatiche a perno avanzato e steli protetti da soffietti di gomma.



PROVE**HONDA-KAWASAKI-SUZUKI-YAMAHA****RETROTRENO****HONDA****KAWASAKI**

Al retroreno, trionfale plebiscito per il mono-ammortizzatore con leveraggio progressivo e per il forcellone a sezione quadra (Honda e Kawasaki in alluminio). Ogni moto è equipaggiata di freno a tamburo comandato da pedale ed asta rigida, la Suzuki si distingue per il portaceppi flottante anziché



SUZUKI**YAMAHA**

fisso. Honda, Kawasaki e Suzuki adottano una ruota da 17 pollici la Yamaha una da 18 pollici. Tutte hanno le pedane passeggero imbullonate al telaio tramite una staffa di sostegno, quest'ultima sulla Kawasaki è in lega leggera.



LA NOSTRA PROVA IN CIFRE

In queste pagine pubblichiamo i risultati che abbiamo misurato con le apparecchiature della pista Pirelli di Vizzola Ticino e con gli strumenti del nostro Centro Prove e Analisi di Nerviano. Sono cifre fondamentali per il più completo e preciso giudizio della moto in esame.

Verifica strumenti

	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Tachimetro				
indica 50 =	46,650	48,390	48,390	49,450
indica 100 =	97,830	94,740	94,740	96,260
indica 150 =	145,160	148,760	148,760	147,540
Contagiri				
indica 3500 =	3400	3500	3500	3400
indica 6000 =	5900	5750	6000	5850

Velocità, peso e consumo

	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Velocità max. km/h	159,5	160,5	161,5	161
Peso senza carburante kg (ant. + post.)	160 (71 + 89)	157 (69 + 88)	150 (66 + 84)	161 (70 + 91)
Consumo in città km/l	15,5	15	17	17,5
Consumo extraurbano km/l	21,5	17	21	20,5
Consumo misto strada-fuori km/l	14	14,5	17	17
Consumo autostr. a 130 km/h	18	16,5	18	17,2
Consumo medio della prova km/l	17,2	16	18,2	18

I dati dichiarati dalle fabbriche

	HONDA	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Potenza massima CV a giri	44/6500	42/7000	42/6750	46/6500
Coppia massima kgm a giri	5,2/5000	4,7/5500	4,85/5750	5,2/5500
Velocità massima km/h	—	165	170	170
Tempo sui 400 metri da fermo secondi	—	14	—	—
Consumo km/litro	—	15,4	19,3	17,3
Peso (a secco) kg	155	146	136	155



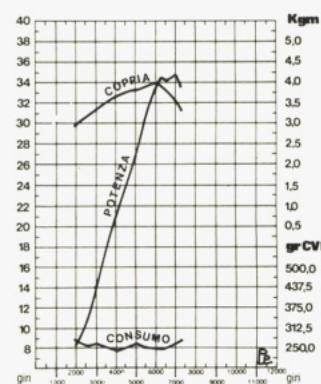
HONDA

metri	100	200	300	400
secondi	5,842	9,110	11,987	14,676
kmh	92,320	117,650	128,560	136,660

In questa classica prova sui quattrocento metri da fermo, eseguita con carico complessivo di 75 kg

metri	100	200	300	400
secondi	6,299	10,774	14,417	17,647
kmh	69,740	90,450	112,325	116,880

Anche questa prova si è svolta nelle stesse condizioni di tempo e di luogo sulla distanza di quattrocento metri, iniziandola però dalla velocità di 50 km/h nella



I grafici e la tabellina sintetizzano i risultati delle severe prove cui abbiamo sottoposto i quattro motori presso il nostro centro di Nerviano. Le curve caratteristiche tracciate sui grafici esprimono

Rileva- mento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo gr/CVh- giri
Alla ruota	34,93-7000	4-6000	243-4000
All'albero	39,03-7000	4,5-6000	220-4000
Potenza specifica all'albero: CV/lt			66,04
Velocità lineare del pistone: metri/sec. al regime di potenza max			18,66
Temperatura max sotto candela: °C			186
Pressione media effettiva: kg/cm² al regime di coppia max (all'albero)			9,52
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas			3.000
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV			4,58

KAWASAKI

SUZUKI

YAMAHA

Accelerazione

metri	100	200	300	400
secondi	5,813	9,014	11,842	14,480
kmh	94,500	120,000	130,020	139,530

metri	100	200	300	400
secondi	5,709	8,874	11,646	14,239
kmh	98,560	122,450	134,750	141,730

metri	100	200	300	400
secondi	5,820	9,057	11,909	14,559
kmh	94,650	119,200	130,450	139,560

(pilota 70, carburante 5), la miglior prestazione è stata conseguita dalla Suzuki in virtù del suo minor peso e

della sua maggior potenza. Seguono molto ravvicinate Kawasaki e Yamaha (che hanno pressapoco lo

stesso rapporto peso-potenza) mentre la Honda ha accusato una eccessiva lunghezza dei rapporti per questo tipo di prova.

Ripresa

metri	100	200	300	400
secondi	5,411	9,343	12,701	15,715
kmh	74,385	99,450	117,380	125,000

metri	100	200	300	400
secondi	5,597	9,404	12,569	15,398
kmh	77,725	104,650	121,330	132,350

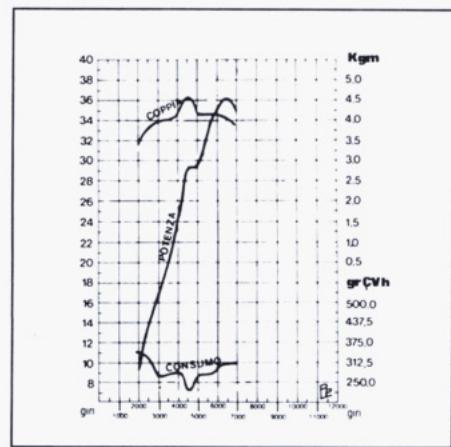
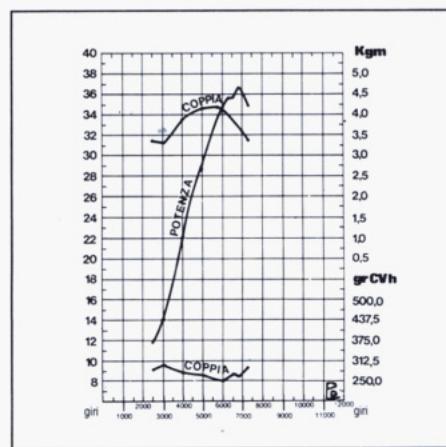
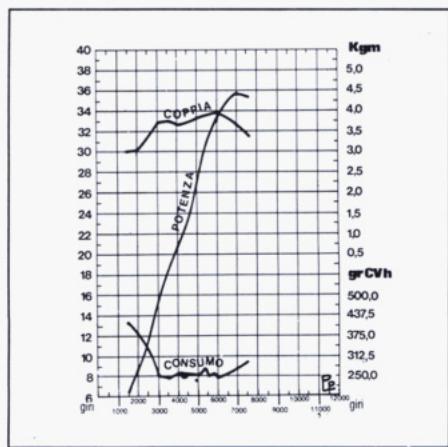
metri	100	200	300	400
secondi	5,548	9,513	12,870	15,901
kmh	73,280	99,450	116,420	124,140

marcia più alta per verificare le doti di tiro dei motori. Anche in questo caso la migliore è stata la Suzuki non solo per motivi di peso e potenza ma anche per la

pienezza del tiro a qualsiasi regime. Anche per le posizioni seguenti si ripete la classifica dell'accelerazione, con la Honda ulteriormente svantaggiata dal

l'eccessiva lunghezza dei rapporti.

Le analisi del banco dinamometrico



moni i valori ottenuti alla ruota che sono quelli più significativi per l'utente. Da rilevare che il motore Yamaha pur non essendo il più potente è quello che esprime maggior vigore al minor

numero di giri, sfoggiando anche il più basso consumo specifico e il miglior rendimento termodinamico. Il motore Kawasaki appare invece il meno sollecitato come dimostrano le cifre

della temperatura sotto candela e della velocità lineare del pistone. La maggior potenza è vanto della Suzuki mentre l'Honda per difetti di carburazione non è brillante ed elastica.

Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo gr/CV/h-giri
Alla ruota	35,85-7000	3,98-6000	248-6000
All'albero	40,02-7000	4,46-6000	220-6000
Potenza specifica all'albero: CV/lt	70,95		
Velocità lineare del pistone: metri/sec. al regime di potenza max	18,2		
Temperatura max sotto candela: °C	151		
Pressione media effettiva: kg/cm² al regime di coppia max (all'albero)	9,89		
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas	1.350		
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV	4,37		

Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo gr/CV/h-giri
Alla ruota	37,2-6750	4,25-5750	250-6000
All'albero	41,6-6750	4,75-5750	220-6000
Potenza specifica all'albero: CV/lt	70,62		
Velocità lineare del pistone: metri/sec. al regime di potenza max	19,13		
Temperatura max sotto candela: °C	215		
Pressione media effettiva: kg/cm² al regime di coppia max (all'albero)	10,05		
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas	2.500		
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV	4,03		

Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo gr/CV/h-giri
Alla ruota	36,86-6250	4,76-4500	230-4500
All'albero	41,23-6250	5,32-4500	205-4500
Potenza specifica all'albero: CV/lt	69		
Velocità lineare del pistone: metri/sec. al regime di potenza max	18,9		
Temperatura max sotto candela: °C	184		
Pressione media effettiva: kg/cm² al regime di coppia max (all'albero)	11,23		
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas	2000		
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV	4,36		