



**comparativa**  
MAXINAKED

*segue da pag. 60*

sforma la moto - e la adatta a ogni percorso - navigando tra i riding mode. Peccato che questa meraviglia non sia esente da difetti, tra l'altro non proprio trascurabili. Con un consumo medio di 12,3 km/l (allineato a quello di Aprilia e Yamaha), i 15,1 litri di capacità del serbatoio si traducono in un'autonomia inadeguata, appena superiore a 180 km. Significa ritrovarsi con la spia della riserva accesa ogni 120-130 km di smanettate. Il motore, poi, trasmette alle gambe del pilota un calore eccessivo, perlomeno con le temperature dell'aria elevate tipiche dei mesi estivi. C'è, infine, una rumorosità di scarico "ingombrante" - da non confondere con la carismatica qualità del sound in accelerazione. Al di sotto degli 80-90 km/h il suono prodotto dal silenziatore

è tanto intenso da risultare, alla lunga, fastidioso.

Dai 90° della V del motore Ducati ai 65° inclusi tra le due bancate del quattro cilindri Aprilia, il passo "goniometrico" è breve e anche a livello di sensazioni restiamo in zona Olimpo. In effetti i due V4 italiani si assomigliano sotto molti aspetti, su strada. Quello fondamentale è di fonder dolcezza, spinta e coinvolgimento in un modo probabilmente unico. Anche il "cuore pulsante" di Noale è delicato nella risposta al gas, eppure ogni grado di rotazione dell'acceleratore ha come conseguenza un consistente aumento della spinta. Ciò lo rende piacevole quando ci si gode il percorso a passeggio e micidiale nell'efficacia quando si guida forte. I 35 CV di svantaggio rispetto alla Streetfighter





**LUCE NUOVA**  
 Sotto, la "freschezza" di un progetto si può misurare anche attraverso le luci, che su Ducati, Honda, KTM, MV Agusta, Triumph e Yamaha sono a LED.



**SESTA MARCIA, 90 KM/H, TUTTO GAS: DUCATI E BMW LE PIÙ RAPIDE AD ARRIVARE A 130 KM/H (2,6 S), MV E HONDA LE PIÙ LENTE (3,7 S)**

è come se non esistessero, su strada. Nel misto, dicevamo, è già un'impresa "spremere" una marcia della Honda, figuriamoci avvicinare il limitatore della Tuono con la furia di 176 muscolosissimi CV. Su un altro pianeta, forse. Tra le curve delle invitanti statali e provinciali di cui è ricco il nostro Bel Paese, e che l'Emilia-Romagna mette a disposizione con particolare generosità, l'importante è la resa nei primi due terzi di contagiri. Un range nel quale la Tuono avvicina l'eccellenza grazie anche a una "voce" meravigliosa e senza eguali, e a un cambio impeccabile. I consumi sono elevati, ma diciamo che il pilota è ripagato generosamente. Ha, secondo noi, un solo difetto, ed è un vero e proprio vuoto di erogazione ai bassissimi regimi. Lo abbiamo no-

tato in particolare in seconda. La situazione tipo è questa. Sei a passeggio e ti prepari ad affrontare un tornante. Ti domandi se scalare o tenere la seconda. Decidi per quest'ultima opzione, in fin dei conti è un quadricilindrico quello che hai tra le gambe, e il bello è (anche) poter "scendere" fin quasi al minimo e ripartire fluidamente. Percorri la curva, acceleri e... non succede nulla. La spinta è vicina allo zero. Laboriosamente quanto lentamente, il V4 guadagna alcune centinaia di giri e ricomincia a spingere, ma nel frattempo le altre moto hanno guadagnato decine di metri pur senza alcun proposito bellicoso. La volta successiva, decidi di utilizzare la prima.

*continua a pag.72*



**H comparativa**  
**MAXINAKED**



### PREGI

- ▶ Motore
- ▶ Autonomia
- ▶ Vibrazioni

### DIFETTI

- ▶ Maneggevolezza
- ▶ Posizione in sella per guida sportiva

### INCONVENIENTI

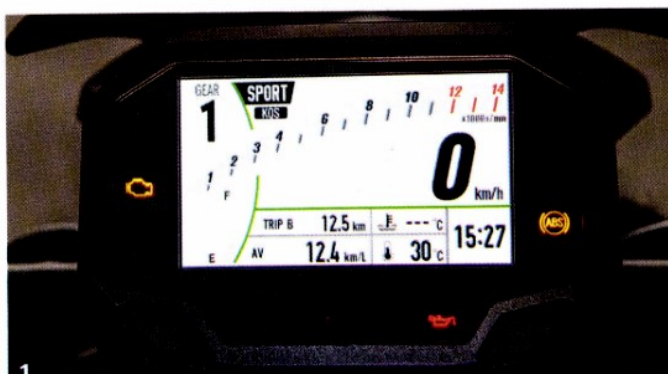
- Difficoltà di avviamento

## KAWASAKI Z H2

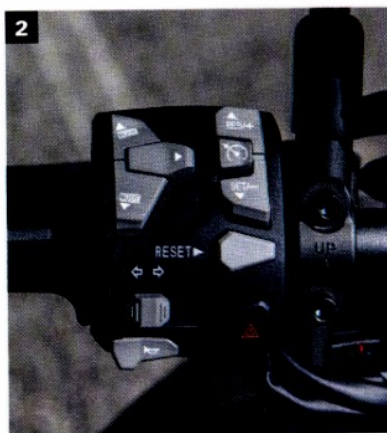
**PREZZO DI SERIE, OVVERO DELLA MOTO  
 IN PROVA: 18.490 EURO C.I.M.**

### Equipaggiamento di serie, ovvero della moto in prova

- Fari e frecce a LED
- Display a colori da 4,3" con connettività bluetooth
- Modalità di guida (4)
- Launch control (on / off)
- Erogazione potenza (3 mappature)
- Controllo di trazione cornering (3 livelli + off)
- Controllo dell'impennata (intervento legato al livello del TC)
- Cambio elettronico bidirezionale
- ABS cornering
- Cruise control



1

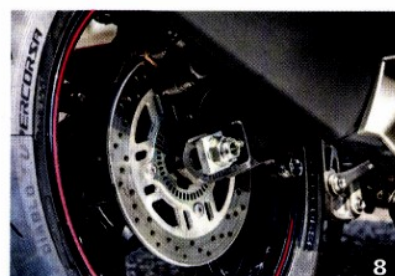


2

### PICCOLO MA CHIARO

**1.** Il display misura 4,3". È tra i più piccoli, insieme a quello della Tuono e della MT-10. Tuttavia la leggibilità delle informazioni è migliore rispetto a quella dei display di equivalente superficie, perché Kawasaki ha organizzato bene lo spazio a disposizione e scelto di indicare simultaneamente meno informazioni, a vantaggio della dimensione dei caratteri. **2.** Dal blocchetto sinistro si gestiscono riding mode, informazioni, sistemi elettronici.





### PINZA E POMPA RADIALI, REGISTRI "IN TESTA" E SOVRALIMENTAZIONE ATTRAVERSO IL COMPRESSORE CENTRIFUGO

**3.** La pompa radiale Nissin aziona pinze Brembo a quattro pistoncini ad attacco radiale, che lavorano dischi di 320 mm. **4.** La forcella è una Showa SFF-BP, completamente regolabile, coi registri sulla testa dei foderi (comodo!). A sinistra si modifica l'idraulica in compressione ed estensione, a destra il precarico della molla. Il "mono" è regolabile nel precarico e nella velocità di estensione. Il forcellone di derivazione Ninja ZX-10R lo aziona attraverso un leveraggio progressivo. **5.** Il quattro-in-linea è stretto parente di quello della Ninja H2 SX. Progettato col contributo dei dipartimenti Kawasaki Aerospace Systems, Energy System & Plant Engineering e Corporate Technology, è caratterizzato dalla sovralimentazione ad opera di un compressore centrifugo. Questo viene azionato dall'albero motore tramite una catena cinematica che include un sistema epicicloidale. La girante, ricavata da un blocco di alluminio forgiato e lavorato da una macchina a controllo numerico a 5 assi, ha diametro 69 mm, con 6 palette all'apice e 12 alla base. Il condotto che porta l'aria al compressore, ben visibile nella foto qui sopra, è stato progettato per essere il più rettilineo possibile e per valorizzare il "sound" del sistema di sovralimentazione. **6.** La sella è abbastanza comoda. **7.** Ben funzionante il cambio elettronico bidirezionale, anche se i migliori sono più rapidi quando si vogliono "mettere" due marce in rapida successione. **8.** Il disco posteriore è quello di maggior diametro: 260 mm.



**H comparativa**  
**MAXINAKED**



### PREGI

- ▶ Motore
- ▶ Ciclistica
- ▶ Elettronica

### DIFETTI

- ▶ Tra le moto "top" in prova è l'unica senza sospensioni semiattive

### INCONVENIENTI

Nessuno

## KTM 1290 SUPER DUKE R

**PREZZO DI SERIE: 18.970 EURO C.I.M.**

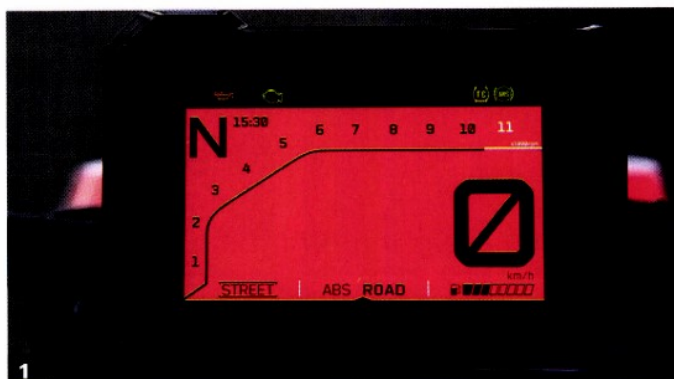
### Equipaggiamento di serie

- Fari e frecce a LED
- Display a colori da 5" con connettività bluetooth
- Modalità di guida (3)
- Erogazione potenza (legata alla modalità di guida)
- Controllo di trazione cornering (intervento legato alla modalità di guida)
- Controllo dell'impennata (intervento legato alla modalità di guida)
- ABS cornering (2 livelli)
- Cruise control
- Avviamento keyless

**PREZZO MOTO IN PROVA: 21.315 EURO C.I.M.**

### Equipaggiamento moto in prova

- Modalità di guida (2 aggiuntive per un totale di 5; Tech Pack, 950 euro)
- Launch control (on / off, Tech Pack)
- Erogazione potenza (3 mappature, Tech Pack)
- Controllo di trazione cornering (9 livelli + off, Tech Pack)
- Controllo dell'impennata (on / off, Tech Pack)
- Cambio elettronico bidirezionale (Tech Pack)
- Controllo del freno motore (on / off, Tech Pack)
- Silenziatore slip-on Akrapovic in titanio (1.300 euro)
- Parti in alluminio anodizzato (coperchio pompa frizione, 25 euro; coperchio pompa freno posteriore, 20 euro; coperchio pompa freno, 49 euro)



1



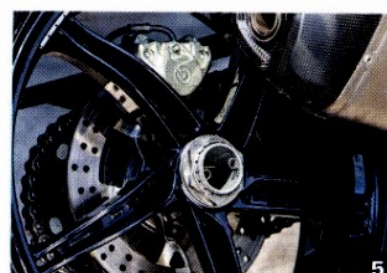
2

### "ORANGE" AL 100%

1. Il display a colori da 5" offre una buonissima leggibilità delle informazioni in ogni condizione di luce. Di giorno lo sfondo è bianco mentre al buio (sera, notte, galleria) diventa arancione: bello!

2. Il blocchetto sinistro ospita diversi pulsanti attraverso i quali si gestiscono le molte funzionalità elettroniche. I settaggi di alcuni "aiuti" di guida si possono modificare anche in movimento.





## REGISTRI MANUALI... IN TUTTI I SENSI, RAZZE SOTTILI E, FINALMENTE, IL LEVERAGGIO!

**3.** La pompa dell'impianto frenate anteriore è Brembo, radiale. È abbinata a pinze Brembo Stylema e dischi di 320 mm di diametro. L'ABS prevede la modalità di funzionamento Supermoto, che permette il bloccaggio della ruota posteriore. **4.** La forcella è una WP con steli di 43 mm di diametro, completamente regolabile. Comodi i registri utilizzabili a mano. **5.** I cerchi in alluminio hanno razze sorprendentemente sottili. Sono stati progettati con più di un occhio di riguardo verso il contenimento del peso. **6.** Comoda (e bella) la sella con rivestimento differenziato. **7.** Il cambio elettronico bidirezionale funziona molto bene. Per via del frazionamento del motore, le cambiate risultano più lente rispetto a quanto accade sui quadricilindrici, in particolare ai bassi e medi regimi - i più utilizzati con questo strepitoso V2. Agli alti la velocità di cambiata è, in assoluto, buona. **8.** Il monoammortizzatore è completamente regolabile. Una delle novità principali della Super Duke R 2020 rispetto al modello che ha sostituito è la presenza di un leveraggio progressivo ad azionare il "mono". Completamente nuovi anche telaio ed elettronica di bordo.





**comparativa**  
**MAXINAKED**

segue da pag. 67

## I've got the power!

Via di mezzo tra i 90° del V4 emiliano e i 65° di quello veneto, e con la metà dei cilindri, il bicilindrico a V di 75° della Super Duke R è un motore che non ha eguali. Sono parecchie le cose a renderlo unico. È il solo, per esempio, a trasmettere in accelerazione profonde vibrazioni a bassa frequenza, che a differenza di quelle acute di alcuni quattro-in-linea screa-

mer arricchiscono la guida più che distrarre. Sono pulsazioni seducenti come il battito del cuore di uno stegosauo. Profonde come il rumore delle onde dell'oceano che si infrangono sugli scogli. Sono l'inequivocabile testimonianza della presenza di un organo (di un organismo?) di immensa forza. Ciò che segna uno stacco netto rispetto agli altri propulsori in comparativa è la quantità di spinta che mette a disposizione ai bassi. La parola giusta per descriverla? Scioccante. Fai



### CONFRONTI

Sopra, la Z H2 ha 66 CV e 45 Nm all'albero più della sorella Z1000. Pesa 19 kg in più. Sotto, rispetto alla 2019, la Super Duke R 2020 ha 7 CV e 1 Nm in più all'albero. Pesa 3 kg in meno.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI GRUPPO PIAGGIO





**LE QUATTRO NOVITÀ 2020 GUIDANO LA CATEGORIA VERSO NUOVI STANDARD PRESTAZIONALI. TUTTE SUPERANO I 176 CV ALL'ALBERO DELLA TUONO, EX RIFERIMENTO DEL MERCATO. CHI DI POCO (KTM CON 181 CV), CHI DI MOLTO (KAWASAKI CON 198 CV) E CHI DI MOLTISSIMO (MV CON 206 CV E DUCATI CON 211 CV)**

una curva lenta in terza, il contagiri che quasi non si degna di segnalare il regime e ti dici: sentiamo la ripresa. La rotazione del tuo polso corrisponde a quella della tua testa all'indietro. Mica avevi preparato i muscoli del collo a questo. La Duke è esplosa in avanti. Istantaneamente ti aggrappi con forza al manubrio e stringi il serbatoio. Finalmente intuisci cosa provasse Maverick quando la catapulta della portaerei lanciava il suo F-14 Tomcat da zero a moltissimi chilometri orari in pochissimi metri. Si può dire che la Super Duke sia tutta qui, nel suo motore e in particolare nella spinta di cui è capace nella prima metà del contagiri. Non fatevi ingannare dal risultato, scarso, ottenuto nella ripresa da 50 km/h. A 130 km/h il V2 ronza a soli 4.550 giri/min (limitatissime, per inciso le vibrazioni in autostrada a gas costante), ovvero 1.000 - 1.500 giri più "basso" degli altri. Nella prova di ripresa "parte" da poco più di 1.500 giri/min, un regime onestamente davvero troppo basso per consentire un funzionamento regolare di un bicilindrico enorme, per quanto ben a punto nel funzionamento ai bassi. Tutto ciò che non sia pura coppia, dicevamo, è di ottimo livello ma nel contesto della prova sa di disco rotto. La potenza agli alti è (un'altra volta) fuori di senno. La risposta al gas è (di nuovo) splendida - cosa che assume un valore ancora più ragguardevole rispetto alle ottime risposte dei "quadri", trattandosi in questo caso del bicilindrico potenzialmente più violento della terra. E il cambio elettronico bidirezionale è ben funzionante, anche se naturalmente più

lento di quello di motori più frazionati che "girano" più in alto. La forza monumentale del V2 austriaco è la sua essenza, la sua unicità, la sua delizia e... la sua croce. Non c'è nulla che non vada, intendiamoci. Semplicemente, questo vigore mostruoso, per quanto infiocchettato da modi che sanno essere gentilissimi, sconcerta più di un pilota. In particolare chi non ha grande esperienza, che trova l'erogazione della coppia dei quadricilindrici - persino quello sovralimentato Kawasaki - più amichevole e umana. Obiettivamente, restando ai fatti e sorvolando sulle opinioni, riteniamo che di migliorabile ci sia il calore trasmesso alle gambe del pilota, comunque sopportabile (è stato giudicato dal Test Team con un voto di 6,5/10). Inoltre, come segnalato nel corso del test (Motociclismo 03/2020), vorremmo che il freno motore fosse costante dal momento in cui si chiude il gas a quando lo si "riprende in mano" a centro curva. Invece, sotto un certo regime la decelerazione garantita dal V2 cala obbligando il pilota a lievi correzioni, o di traiettoria o di forza applicata ai freni. C'è da dire che solo pochissimi tra i dieci tester hanno notato e giudicato migliorabile questo aspetto, mentre è stata apprezzata all'unanimità la scorrevolezza a gas chiuso, eccellente. Altra voce (e che voce) fuori dal coro, è quella del tre cilindri in linea Triumph. Da sempre si va dicendo che questo frazionamento sia una sorta di fusione ideale tra le buone caratteristiche dei bicilindrici (spinta ai bassi) e quelle dei

*continua a pag. 78*









### OTTIMI FRENI E OTTIMA FRENATA, "CACCIAVITE ELETTRONICO" E PROFILI AERODINAMICI

3. La pompa dell'impianto frenante anteriore è Brembo, radiale. I dischi misurano 320 mm di diametro e sono abbinati a pinze Brembo Stylema. La frenata è uno dei punti di forza della Brutale. Il Test Team ha assegnato 9/10 alla voce "potenza" e 8,9/10 alla voce "modulabilità". 4. Le sospensioni sono Öhlins a regolazione elettronica. A differenza di quelle della Yamaha MT-10, della Aprilia Tuono V4 e della Ducati Streetfighter, non sono in grado di regolarsi autonomamente durante la guida. L'assetto in movimento rimane "fisso"; l'elettronica permette di modificarlo attraverso il cruscotto a moto ferma, agendo su frenatura idraulica in compressione ed estensione di monoammortizzatore e forcella. L'ammortizzatore di sterzo, invece, prevede una modalità di funzionamento automatica, che varia la frenatura in relazione alla velocità della moto. 5. I fianchetti del radiatore hanno anche funzione aerodinamica. A differenza di Ducati, MV non dichiara valori di "downforce" generata in funzione della velocità, ma afferma che l'effetto delle appendici è sensibile a partire da 200 km/h. 6. La sella del pilota, in sue pezzi, è molto rigida e scomoda. 7. Il cambio è elettronico bidirezionale. Rispetto ai migliori di categoria ha innesti un po' più contrastati. 8. Inconfondibile il codino. Tutte le luci sulla moto sono a LED.



**H comparativa**  
MAXINAKED



- PREGI**
- ▶ Prezzo
  - ▶ Autonomia
  - ▶ Calore trasmesso al pilota
- DIFETTI**
- ▶ Effetto on-off
  - ▶ Vibrazioni nei trasferimenti
  - ▶ Sospensioni guida sportiva
- INCONVENIENTI**
- Nessuno

## SUZUKI GSX-S1000

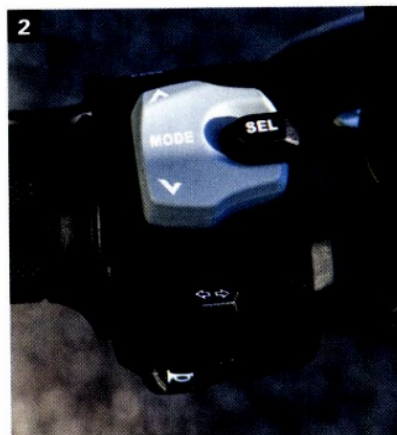
**PREZZO DI SERIE, OVVERO DELLA MOTO IN PROVA: 12.940 EURO C.I.M.**

**Equipaggiamento di serie, ovvero della moto in prova**

- Controllo di trazione (2 livelli + off)



1



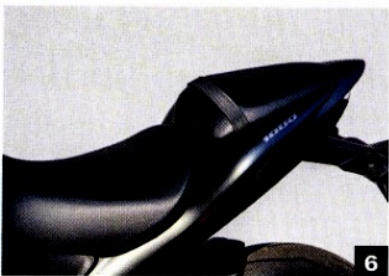
2

### SEMPLICE MA RICCO

1. Il display è basilico, tuttavia le informazioni importanti ci sono tutte: oltre a quelle "classiche" (velocità, regime motore) indica marcia inserita, livello della benzina e autonomia (peraltro la migliore del gruppo: oltre 260 km). 2. Attraverso il blocchetto sinistro si scorrono le varie informazioni e si modifica in modo molto intuitivo il livello di intervento del controllo di trazione, che si può anche disattivare.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI GRUPPO PIAGGIO





## FORCELLA COMPLETAMENTE REGOLABILE E ACCELERATORE E CAMBIO... OLD-STYLE

**3.** La pompa dell'impianto frenante anteriore è radiale. I dischi misurano 310 mm di diametro e sono chiamati in causa da pinze Brembo a quattro pistoncini ad attacco radiale. Nella foto si nota il comando dell'acceleratore a cavo: la GSX-S è la sola moto in prova sprovvista di acceleratore elettronico (ride by wire), caratteristica che, probabilmente, incide in modo negativo sulla dolcezza nella risposta al gas - valutata dal Test Team come la peggiore del gruppo: 6,5/10. **4.** Il monoammortizzatore, che lavora in abbinamento a un leveraggio progressivo, è regolabile nel precarico della molla e nella velocità di estensione. La forcella invece è completamente regolabile.

**5.** Il manubrio a doppia sezione è un Renthal Fatbar. **6.** La sella è abbastanza comoda: il Test Team le ha assegnato un voto di 7,2/10.

**7.** Il cambio è il solo tradizionale del gruppo: è necessario usare la frizione sia per "salire" di marcia sia per scendere. **8.** Il silenziatore è molto compatto e silenzioso. Più che la voce di scarico, piace quella di aspirazione.



**H** comparativa  
MAXINAKED



**LE NUDE PIÙ EMOZIONANTI DEL MONDO SFILANO SUL CIRCUITO PIÙ AFFASCINANTE DELLA GALASSIA, IMOLA, DOVE DOPO QUATTORDICI ANNI TORNANO A SFIDARSI LE AUTO PIÙ VELOCI DELL'UNIVERSO (F1)**

*segue da pag. 73*

quadricilindrici (fluidità, spinta agli alti). In realtà, quando si parla di moderni motori di grossa cubatura questi assiomi perdono un po' di solidità. Abbiamo visto come i migliori quattro-in-linea in prova non difettino certo di schiena (date un'occhiata ai tempi di ripresa, se non l'avete ancora fatto). E il V2 KTM ha una fluidità eccellente e spinta agli alti da vendere. Il fatto che il tre cilindri inglese non colmi magicamente le presunte lacune di questo o quel frazionamento non toglie però che sia uno splendido compagno di smanettate. Riprende con dolcezza e vigore dal minimo, ha medi molto robusti e la cattiveria agli alti è più di quella che serve per qualunque andatura, anche la più belligerante. Il sound, dicevamo, è coinvolgente il giusto - dove con "giusto" ovviamente si intende "molto" - e il cambio elettronico bidirezionale funziona bene. Non solo: le vibrazioni sono sempre limitate, in particolare a gas costante, e il calore trasmesso al pilota è più che sopportabile. Avessimo una bacchetta magica agiremmo soltanto sulla risposta

al gas, che anche con la modalità di guida più "tranquilla" è leggermente più brusca di quella dei motori più a punto.

### Curve di potenza e curve di asfalto

Se è vero che ciò che accade in rettilineo vale metà del prezzo del biglietto, lo è anche che il comportamento nel misto rappresenta l'altra faccia della medaglia. Tuffiamoci quindi in un bel toboga di svolte strette e veloci, di cambi di direzione e frenate a moto inclinata, di traiettorie da pennellare e modificare in corso d'opera. E nel raccontare il comportamento delle dieci sfidanti, sveliamo via via la classifica relativa al comportamento su strada.

La GSX-S1000 è fanalino di coda del gruppo. Gruppo che, occorre ricordare, rappresenta l'eccellenza della Pura Guida, nel quale fare bene non è abbastanza. È il caso della "jap", nuda migliorabile sotto vari aspetti e lontana dalle vette di performance delle migliori, che mai e poi mai, però, può essere definita scarsa. La realtà è che con lei si possono te-





nere ritmi notevoli. È discretamente maneggevole e precisa, abbastanza efficace in frenata e sufficientemente a suo agio su ogni tipo di percorso. Tenete conto che questi aggettivi prudenti, necessari in un contesto di tale livello, dipingono una moto che, nei fatti, sa come farvi trascorre qualche ora buona. Guidata a un'andatura fluida e persino brillante non conquista ma convince. È quando si cerca di seguire le più indiatolate che emergono i limiti. C'è una certa resistenza all'inserimento coi freni in mano. I movimenti, in generale, non sono tra i più rapidi e le sospensioni non trasmettono la fiducia necessaria a curvare, frenare e cambiare direzione più veloce di quanto non si stia già facendo. In tutto questo, crediamo che le gomme di primo equipaggiamento non aiutino. Sia perché le Dunlop D214 sono lontane dalle migliori in termini di feeling offerto, sia perché la misura posteriore di 190/50 è per sua natura più orientata alla maneggevolezza che alla resa in piega. In effetti la GSX-S è rapida nella prima parte di inserimento, salvo poi resistere a inclinarsi maggiormente. Vengono così inficiate confidenza in curva e capacità

di disegnare traiettorie strette. Più che dignitosa, nel complesso, la posizione di guida.

La Brutale, scoprirete, ha realizzato in pista un ottimo tempo sul giro. Per ottenere un tale best servono necessariamente un motore veloce e una buona ciclistica, il che toglie qualunque dubbio sul potenziale della miss varesina. Datele in pasto un misto veloce perfettamente asfaltato, abbiate il coraggio di guidarla a gas aperto e avvicinerete qualcosa di simile a un'ideale Esperienza di Guida. La precisione nel pennellare le linee è chirurgica, la posizione di guida molto protesa amplifica il già ottimo feeling trasmesso dall'avantreno, la frenata è eccellente e inserimento coi freni in mano, capacità di curvare e stabilità in uscita sono al top. Il problema è che una così spiccata specializzazione nella guida racing incide negativamente sul resto, ovvero sulla maggior parte del tempo che si trascorre in sella. La posizione di guida è di gran lunga la più scomoda, ed è poco adatta allo stretto proprio come

#### NEL TEMPIO DI FERRARI

Dopo una lunga teoria di tornanti, salite e discese le naked si godono il liscio asfalto del circuito Enzo e Dino Ferrari. Nella terra dei motori, l'1 novembre l'autodromo ospiterà la F1 mentre al Monte Coralli a Faenza si disputano in settembre ben tre GP del mondiale Cross.





**comparativa**  
MAXINAKED

lo è quella di una supersportiva. Anche di più, per certi versi. C'è molto carico sui polsi, la sella è durissima e i collettori di scarico impediscono di guidare con le punte dei piedi appoggiate alle pedane, a meno di tenere i talloni innaturalmente orientati verso l'esterno. In più, la taratura delle sospensioni è inspiegabilmente rigida anche coi registri "aperti" quanto possibile. Basta un asfalto appena meno che perfetto - un terreno, per inciso, che le altre moto affrontano come nulla fosse - perché i colpi a sedere, schiena e polsi si facciano fastidiosi e perché la limitata capacità di "copiare" abbia effetto sulla confidenza per "spingere".

### Stabilità fa rima con velocità

L'impressione in sella alla Kawa Z H2 è che la ciclistica sia stata progettata in funzione delle prestazioni del motore, subordinando insomma le doti di maneggevolezza a quelle di precisione. Il modo in cui una tale forza viene "ingabbiata" e incanalata attraverso una grandissima stabilità è, in effetti, nientemeno che ammirevole. La confidenza per scatenare 200 CV e 150 Nm in uscita di curva è merce rara e la Kawa ne offre da vendere. Ci siamo fatti l'idea che, ottenuto questo prezioso risultato, tester e progettisti giapponesi si siano di-

chiarati soddisfatti e solo poi abbiano iniziato a lavorare sul resto, ovvero sul rendere la moto la più piacevole possibile al netto delle doti fin lì deliberate. Per come intendiamo il gusto di guida noi italiani, ciò non è abbastanza. Le nostre strade sono perlopiù tortuose, un invito alla danza tra pieghe e cambi di direzione. E in un tale contesto la Z H2 è, semplicemente, meno atletica delle altre. La posizione di guida è più adatta a godere del paesaggio che a sporgersi con busto e ginocchio. Soprattutto, il peso in più si sente sia in inserimento sia nel passare da una piega all'altra, e incide sulla capacità di decelerare (davvero) forte e infilarsi in curva coi freni "strizzati". Ha, inoltre, un effetto negativo sulla capacità delle sospensioni di assecondare un ritmo da coltello fra i denti. Quando si prova a tenere il passo delle più veloci è insomma evidente che la Zeta sia fuori dalla sua comfort zone, e il gusto di guida ne risente. Vale la pena, secondo noi, abbandonare l'idea di arrivare primi in cima al passo, assecondare la sua indole e godere delle sue superlative doti velocistiche. La tesi che una potenza inferiore sia fisiologicamente più adatta alla definizione di una ciclistica maneggevole nasce spontaneamente quando si scende dalla Kawa e si sale sulla Honda, settima classificata. La differenza in termini di rapidità nei movimenti è consistente e ha un profondo effetto anche sull'impegno richiesto alla guida, tra i migliori. Si può





## SCARPE&SCARPE

La vivacità tecnica della comparativa si misura anche nella grande varietà di misure scelte dalle Case per la gomma posteriore (la anteriore è per tutti i modelli 120/70). 190/50 per Suzuki, 190/55 per BMW, Honda, Kawasaki, Triumph e Yamaha, 200/55 per MV e KTM e 200/60 per Ducati.

dire la CB1000R sia la "bicicletta" del gruppo. La posizione in sella restituisce grande padronanza e le manovre pianificate dal pilota si concretizzano all'istante, quasi il pensare e l'agire fosse un tutt'uno. Questa equilibrata reattività trova ottima sponda in doti tra le migliori per godere di una strada a passo svelto. Una gran bella frenata che può essere "accompagnata" dentro le curve, per esempio, cui segue una rara e naturale capacità di disegnare senza impegno traiettorie "strette". Tali caratteristiche la rendono una delle nude più piacevoli del gruppo per una guida divertente e spensierata, e allo stesso tempo la inquadrano come spina nel fianco per le più veloci quando il gioco si fa duro. Dire che possa tenere il passo delle rivali di cui parleremo di qui in avanti magari no, ma per farla sparire dagli specchietti, garantiamo, devono impegnarsi. Se la Hondina a un certo punto molla il colpo è perché il "mono", con qualche oscillazione di troppo, lascia intendere di essere arrivato alla sua andatura limite.

## No limits

Con la MT-10 SP iniziamo a parlare delle moto del gruppo delle quali è dura trovare veri e propri limiti nella guida su strada. Di qui in avanti, in tema di precisione e di resa delle sospensioni e dei freni, siamo più vicini al livello di buone

moto da pista più che di ottime moto da strada. Ciò non toglie, è chiaro, che le differenze tra una e l'altra non manchino, in termini sia di comportamento sia di resa. La Yamaha per esempio si fa notare positivamente più per la fluidità e la precisione che per la maneggevolezza. La posizione di guida azzeccata la rende piacevole anche nello stretto, mentre negli inserimenti e nei cambi di direzione a velocità sostenuta sembra avere più inerzia delle rivali, invitando il pilota a lavorare più attivamente col corpo. Luce a terra e capacità di disegnare traiettorie efficaci sono buone, mentre la modulabilità dell'impianto frenante è migliorabile. Lo si nota in particolare nelle frenate a moto piegata, dove servirebbe poter calibrare con grande precisione la potenza decelerante, che invece arriva in modo un po' brusco.

Nell'ambito della ciclistica, la Speed Triple RS sembra essere una MT-10 SP messa punto da un buon tecnico del Motomondiale, uno di quelli coi capelli bianchi, l'occhio attento e una conoscenza enciclopedica di altezze, tiro catena, pressioni, sag, escursione positiva e negativa. Le caratteristiche delle due moto sono simili. Entrambe brillano più per precisione che per maneggevolezza. L'impressione è che la Speed sia un pelo più rapida nei cambi di direzione, ma una posizione di guida un po' più "carica" sull'avantreno rende

*continua a pag. 87*