





## COME VA

Davide Decandia non è solo un pluricampione regionale di enduro, ma è anche colui che ci portò in Corsica su percorsi memorabili (*"Di corsa dal corso"*, 5-2007). È stato bello tornare a girare con lui.

### BMW

Come primo impatto, l'impressione non è delle migliori: un sacco di particolari andrebbero curati di più, come pedane e comandi a pedale. Poi, salito a bordo, non è per niente male, la sella è comoda, la posizione turistica è veramente piacevole e il cupolino protegge bene, senza turbolenze; sui tratti asfaltati si comporta alla grande e gli optional sono molto graditi, come le manopole riscaldate che mi hanno salvato la vita quando abbiamo incontrato un acquazzone violento per 40 km. Certo la musica cambia quando ci si infila in fuoristrada, la po-

sizione praticamente obbligatoria non permette grandi spostamenti e la guida in piedi è praticamente impossibile a causa del serbatoio che si sviluppa in larghezza in modo esagerato proprio sopra le pedane. Nonostante questo, comunque, non si spaventa se le fate fare un po' di off-road ma, mi raccomando, disinserite l'Abs. È la moto ideale per la vacanza al mare, con la ragazza, per raggiungere le spiagge più nascoste...

### Yamaha

Mi è piaciuta molto a livello estetico, perché rievoca la moto delle grandi avventure. Rispetto alla Sertao ha una posizione di guida più rialzata. Su asfalto

si guida bene, nonostante una fastidiosa turbolenza generata dal parabrezza. Anche sulla terra non si comporta male: il motore avrebbe bisogno di qualche cavallo in più e il peso elevato ne penalizza il rendimento, ma è un buon compromesso per chi intende usarla sia per andare al lavoro sia per farci la grande avventura con tenda e sacco a pelo, magari adattandola. Sarebbe bello se Yamaha ne commercializzasse la versione raid, estremizzata.



### KTM

Per la mia estrazione enduristica posso parlare solo bene di questa moto, ma purtroppo viene anche difficile confrontarla con le al-

tre due. Sull'asfalto la sorpresa è grande: non è così scomoda come ci si aspetterebbe e diventa anche più divertente nel tortuoso, dove si guida come una motard. In fuoristrada si scopre la vera natura di questa monocilindrica, che è un'incredibile erogazione, lineare e potente, da libidine, accoppiata a una ciclistica da 450: come si direbbe proverbiale in gara? Tra le due sceglierei sicuramente lei perché ti permette di viaggiare quasi comodamente in statale, come da un mulattiere senza problemi. Mi è piaciuta molto anche per la cura dei particolari e per la miriade di Parts, che permettono di adattarsi anche ai piloti più esigenti. L'unico neo l'altezza da terra e il retro della spigolosa che, nei trasferimenti sulla sella, si fa sentire.

Davide Decandia

Inconveniente a parte la perdita della molla del cavalletto laterale. Un frontale bello da togliere il fiato. Solo quello vale il prezzo della moto. Poi la cura dei particolari, sconosciuta alla concorrenza. Brutto però l'esagerato scalino della sella che impedisce di muoversi adeguatamente nella guida in off. Perché con questa moto si può davvero osare in fuoristrada, ovviamente con un passo turistico, ma è dimostrato che quasi nessun percorso la mette in crisi. Un forte limite è dato però dalla forcella eccessivamente flaccida (ma si può precaricare e la situazione migliora), mentre il mono posteriore è un po' secco nella risposta, essendo pensato per una guida stradale in coppia più il bagaglio. Il baricentro è alto, inutile negarlo, e la larghezza del serbatoio, unito ai 195 kg di peso, sono più da bicilindrico che da monocilindrico. Ma, nel complesso, la maneggevolezza è molto buona. Cambio e frizione sono a prova di bomba, morbido e preciso il primo, modulabile e resistente la seconda. La frenata, grazie ai due dischi da 298 mm anteriori, è potente su strada ed estremamente modulabile in off. Peccato per il brutto pedale del freno posteriore, con testa piatta e non snodabile che non garantisce un adeguato grip con lo stivale in condizioni bagnate o fangose. Inconcepibile poi la mancanza dei paramani, venduti come optional, indispensabili quanto meno per non sentire troppo freddo nei trasferimenti stradali, o per non ribaltarsi in avanti in mezzo alle frasche. Il motore gira veramente bene, anche se è penalizzato dal peso della moto un po' troppo elevato e dal sistema di scarico con catalizzatore che ne "soffoca" un po' le prestazioni. Allunga bene e la rapportatura del cambio è spaziata leggermente sul lungo per un impiego in off, ma con un pignone con un dente in meno si risolve alla grande. Quello che colpisce della moto è la sua capacità di adattarsi a qualunque percorso lei si trovi davanti, dalla veloce autostrada, dove si apprezza l'ottima protettività del cupolino (per chi è alto di statura, ndr), alle pietraie in salita dove manifesta un'insospettabile capacità arrampicatrice. Nelle ripide discese pietrose si nota invece uno sbilanciamento eccessivo verso l'anteriore, causato dall'eccessiva cedevolezza della forcella, mentre il mono è eccessivamente precaricato. Una delle poche moto del panorama motociclistico che si può definire realmente "totale".

#### KTM

Non potrei mai comprare questa moto. Andrei in bancarotta a forza di pagare multe. Giuro che non riesco a smettere di impennare, è più forte di me, non c'è niente da fare, ma ho un'attenuante: è lei che istiga a delinquere, diciamo così francamente. Un motore con una forza spaventosa ma elastico e progressivo, puoi partire in terza marcia senza incertezze, cambio e frizione perfetti. Non impennare con questa moto è un peccato mortale. È assiomatico: l'acqua è bagnata, il cielo è blu e con la KTM 690R si guida in impennata. Punto. Ma tra il dire e il fare c'è di mezzo il mare (e le sgridate di Marini...), precisamente il Tirreno, che ho accarezzato in derapata sulla battigia sarda. Perché con questa moto le curve non si riescono a fare



normalmente. Mi correggo. Non si possono fare normalmente: è il secondo peccato mortale. Le curve con la 690 R si fanno in perenne derapata. La ciclistica asseconda immediatamente ogni manovra facendoti capire che il limite è tutto tuo. Buche e scalini, pietre e mulattiere, la moto digerisce tutto assecondandoti e perdonandoti gli errori. La risposta al gas è immediata e inesauribile, direi "selvatica". Tre le mappature: Soft, Standard e Sport. La migliore è la Standard, l'erogazione è perfetta e relativamente gestibile (agli alti regimi ci si deve aggrappare al manubrio...), mentre la Sport è eccessivamente "cattiva", la userei solo sui terreni sabbiosi. La Soft l'ho provata per pochi istanti, non mi è piaciuta perché umilia la moto, ma migliora effettivamente la trazione nelle situazioni difficili come una ripartenza da fermo lungo una viscosa e ripida mulattiera. Vogliamo trovare dei difetti? Restando in tema di mappature è insensata la scelta di mettere il selezionatore sotto la sella, ma è possibile la modifica per portarla al manubrio. La forcella è un po' dura e secca nella risposta, ma probabilmente questo era dovuto al

fatto che la moto era nuova. Agendo sui registri la situazione è migliorata. Il mono è troppo rigido, ma essendo dotato di ampie regolazioni è facile personalizzare l'assetto. Assetto che preferirei avesse un effetto "materasso" sulle pietraie, perché i 150 kg di peso con benzina possono non essere facilmente gestibili se la moto scarta improvvisamente nelle situazioni tipiche enduristiche. C'è da dire che i pur ottimi Karoo mortificano un po' l'indole Ready to Race della belva, che richiede le scarpe giuste per osare in off. Soffre un po' le basse andature tipiche di un fettucciato sabbioso e tortuoso, il radiatore va presto in ebollizione e il vapore esce rabbiosamente dallo sfianto posto sul lato destro sotto il serbatoio. D'altronde c'è tanta roba nel motore, e necessita di velocità per raffreddare adeguatamente la termica. Da riferimento la frenata, potente e modulabile soprattutto grazie all'impianto anteriore con disco da 300 mm, perché il posteriore tende un po' a bloccare la ruota. Voto: 10 e lode.

Francesco Catanese



come una forcella meno cedevole, tendente ad abbassarsi troppo in discesa, con il rischio di tirarsi il posteriore in aria. Dinamicamente, però, è molto equilibrata e piacevole, capace di dare sicurezza e confidenza su sabbia, sul duro e su strada. È una moto completa: la comprerei perché mi piace molto da guidare, salvo poi alleggerirla profondamente.

#### BMW

La F 650 Dakar degli anni passati mi piaceva molto, aveva un'aria rustica, da vera moto da rally, questa sembra la sua versione addomesticata e ingentilita. Niente di male, sia chiaro, semplicemente la vedo come una moto da strada, da usare tutti i giorni, farci qualche viaggio e un po' di sterrato, se capita. In questo forse è la migliore delle tre. Il suo spettro d'utilizzo potrebbe essere all'80% stradale e al 20% fuori. Le rivali sono più indirizzate al fuoristrada: chi,



come la Ténéré, per una posizione di guida più centrata e attiva (60% on e 40% off), chi per un progetto realmente enduristico, come KTM (40%

on e 60% off). Detto questo, tutte e tre sono adatte a farci il giro del mondo su strada e fuoristrada, ma queste mie percentuali possono consigliar-

vi quale strada prendere per il vostro prossimo viaggio in Mongolia...

*Marco Marini*

di basso a destra, il casello della Forestale in cima a Monte Maccone, dove un agente segna il passaggio dei turisti. Dovendo stare, in pieno inverno, in una baia senza riscaldamento, ha acceso un fuocot

a tenere ritmi elevati. Nel fuoristrada tecnico, il suo motore è il più facile da gestire nelle situazioni a scarsa aderenza, peccato che peso (quasi 200 kg!) e baricentro siano davvero troppo alti. La BMW va leggermente più forte della Yamaha, ha un'erogazione lineare, ha sella e baricentro più bassi, infine pesa 10 kg meno della giapponese, pertanto se la cava meglio della Ténéré quando le cose si fanno difficili. Inoltre è comoda e protettiva e anche lei si presta alle lunghe tappe, per non parlare della sicurezza in più data dall'Abs, dall'enorme vantaggio dato dal girare a gennaio con le manopole riscaldate e dalla comodità di ricaricare il telefono cellulare, il gps, o alimentare

l'abbigliamento riscaldato. Rispetto alla Yamaha perde sul fronte emotivo: la linea sente il peso degli anni (12!), il motore non emoziona, la postura è troppo rannicchiata...

Ma... alla fine, non c'è una vincitrice. Ci sono tre moto che vanno molto bene sotto specifici punti di vista, ma che non spaziano su un estesissimo range d'utilizzo come le loro solite, rimpianti antenate degli anni Ottanta. Tant'è che la moto che c'è piaciuta di più è stata... la Honda XR600 con motore Dominator che Marini s'è portata dietro, fantastica in fuoristrada e comoda su asfalto. Ma cosa possiamo farci? Oggi quello che offre il mercato è questo. Ed è già tanto che ce lo offra...



2011

2012



La sella è più imbottita di 5 mm dichiarati. Ma sembrerebbero di più, sia all'occhio... sia alle chiappe. Passare al volo dalla vecchia alla nuova fa l'effetto di passare da un materassino da campeggio di gomma a una brandina. Un letto no: quello lo sono la Ténéré e la Sertão... Idem per portare il passeggero!



Al tappo della benzina (scomodissimo quando si hanno i bagagli legati sulla coda) è stato applicato il tubicino di spurgo, così quando è troppo pieno non ti cola la benzina sul codino.



Dal filtro dell'olio parte il tubo del sensore della temperatura, perché la versione 2012 ha la strumentazione completa con spie e contagiri, al posto di quella minimalista del 2011.

## FARI KTM: DALLA NOTTE... AL GIORNO!

ANABBAGLIANTI  
2011

ABBAGLIANTI  
2011



ANABBAGLIANTI  
2012

ABBAGLIANTI  
2012



Una delle cose che meno ci piaceva della 690R è che aveva perso la bella luce notturna della 690 base. Tra gli enduristi, specialmente gli agonisti, c'è la credenza diffusa che a girare di notte si incontri morte certa, per cui, dando per scontato che il fuoristrada si faccia solo di giorno, le enduro specialistiche hanno quasi sempre dei fari ridicoli, giusto per poterle omologare. Col risultato che l'endurista timoroso, che si trovi (a causa di imprevisti) a dovere uscire dal bosco di notte, non veda quasi nulla, confermando il suo terrore del buio. Mettere un faro da racing su una moto polivalente come la 690R non c'era sembrata la migliore delle idee, ma adesso sono corsi ai ripari: le foto a sinistra parlano chiaro, con la nuova versione (in pratica una base col telaio arancione) che fa molta più luce della vecchia. Soprattutto, ne fa quanto basta per non avere paura del lupo cattivo quando si gira (volutamente) di notte nel bosco!