

DESTINAZIONE PARADISO

KTM 990 Adventure Dakar

Yamaha Tenéré 660

Yamaha Super Tenéré 1200

Triumph Tiger 800 XC



Inquadrate questo tag con il telefonino e godetevi il film della prova pubblicato su www.motociclismo.it



**SETTE DEE
PER DUE IDEE**

Sopra, nella Valle del Templi (AG), le protagoniste della nostra comparativa si possono dividere in due filoni: quelle spartane, come la Yamaha Ténéré, la Honda Transalp e la Triumph Tiger rifiutano l'elettronica (anche) per mantenersi sotto i 10.000 euro; quelle, per così dire, mitologiche, come le due BMW GS, la KTM 990 Adventure e la Yamaha Super Ténéré credono nel twin, nell'ABS (non disinseribile sulla ST) e nel controllo di trazione (assente sulla GS 800).

Con un manubrio alto tra le mani e due pedane zigrinate conficcate nelle suole, la Sicilia in fiore è una sbronza di emozioni. L'abbiamo attraversata per 1.400 km equamente divisi tra asfalto e fuoristrada in sella a 7 maxienduro selezionate secondo un unico criterio: ruote a raggi e cerchio anteriore da (almeno) 19". Immaginate che manipolo variegato di monocilindriche, bicilindriche e tre cilindri è sbarcato sulle coste siciliane: motori da 600 a 1200 cc, prezzi da 7.000 a 14.000 euro, allestimenti scarni o sovrabbondanti. Insomma, le nostre variopinte globetrotter si sono adeguate alla natura calcidoscopica dell'isola: mare e montagna, bosco e città, spiaggia e vetta fumante. A noi motociclisti (e solo a noi), la Sicilia riserva anche una rapida progressione di profumi di zagare, di spezie, di limoni mescolati al salino del mare e all'aria pura delle vallate. Ma se la

moto in questione è una maxienduro, allora l'Isola è anche fango e argilla, terra e sabbia, neve e lava. L'importante è avere la gomma giusta: noi abbiamo montato le Bridgestone Battle Wing per uniformare i valori in campo e per riscoprire il sapore dell'avventura da postazioni altrimenti irraggiungibili: il "covo" di Salvatore Giuliano (Montelepre), la natura selvaggia di Piana degli Albanesi, la vista ravvicinata del cratere, lo scorcio di Eolie dalla foresta incantata dei Nebrodi.

In un posto così, una borsa stagna sul portapacchi e due borse laterali ai fianchi ti restituiscono quel senso di libertà che è strettamente legato alla passione per la moto. E chisseneffrega della pioggia incessante che ci ha accompagnato per tutta la settimana: tra ABS, Traction Control e mappe motore, si viaggia sicuri. Solo la Ténéré è priva di qualsiasi dispositivo elettronico, come anche la Tiger 800 XC e la Transalp in prova, ma queste ultime due sono disponibili pure in versione ABS.

ALMENO 19 POLLICI PER L'ANTERIORE



Parte dal centro di Palermo, il nostro raid-avventura. Le moto più polivalenti del mercato sono state scelte in base alle ruote a raggi e al cerchio ant (almeno) da 19".

WWW.SICILIAVENTURA.IT

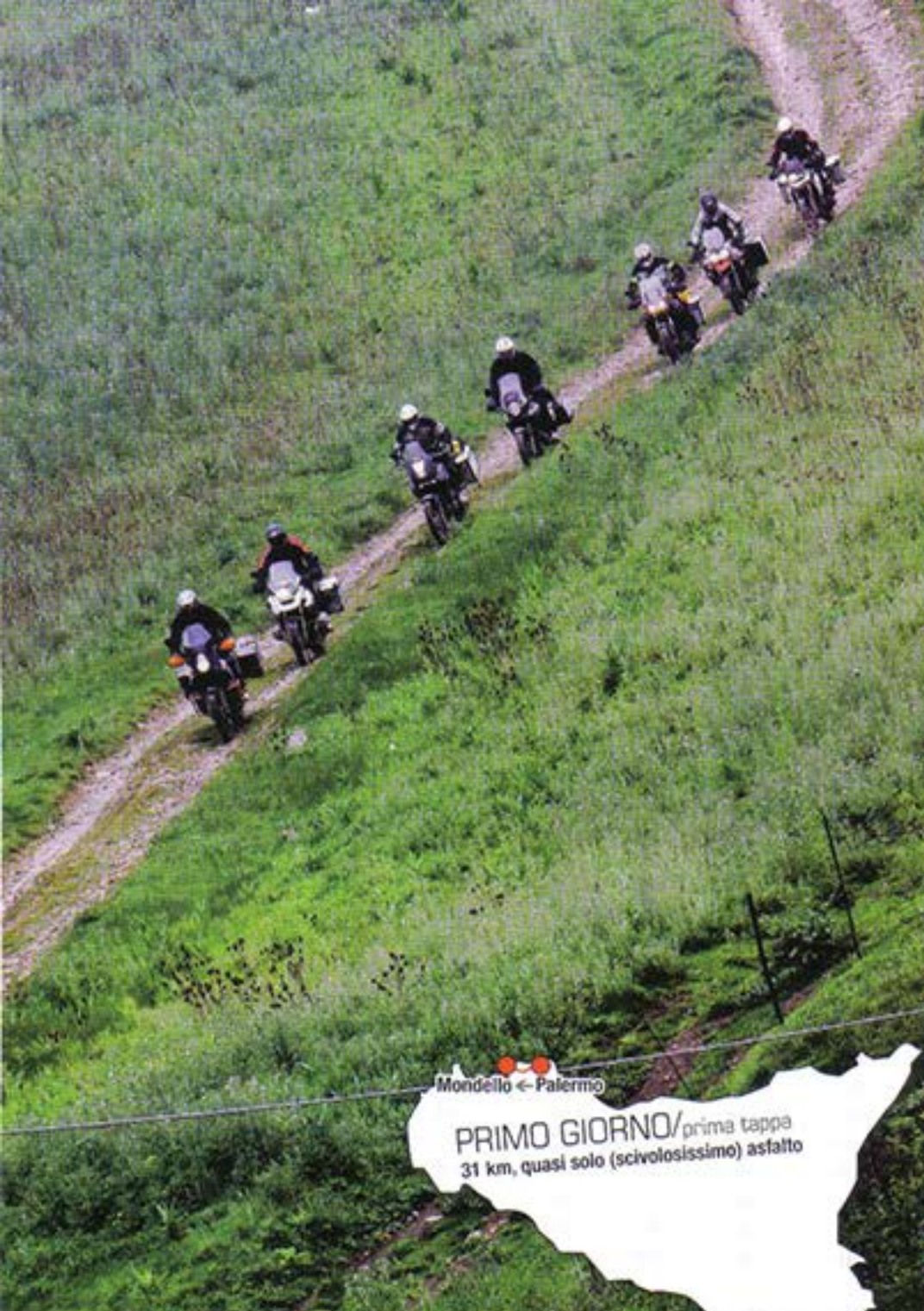


Il Club Siciliaventura offre ai motociclisti un supporto logistico. Noi, che ci siamo portati i bagagli appresso, gli abbiamo "affidato" fotografo, cameraman e qualche ricambio: meglio essere previdenti...

VADO AL MASSIMO



Davanti al Teatro Massimo sosta una camozza: arriverà una principessa? E invece no, sopraggiunge il Test Team, motociclisti sporchi, brutti e cattivi... già a "tutto gas" verso l'avventura.



Mondello ← Palermo

PRIMO GIORNO / prima tappa
31 km, quasi solo (scivolosissimo) asfalto

A MONDELLO SENZA... MANDELLO

UNA STANGATA (INASPETTATA)



Veniamo braccati dai fan (di Motociclismo, non nostri...) fin dalla prima sosta nella località balneare più famosa di Palermo: "Perché non c'è lo Stelvio?" - "Chiedetelo a Guzzi..."



Ma quali agevolazioni fiscali per il Mezzogiorno: anche in Sicilia la "verde" costa più di 1,6 euro al litro (e l'autostrada si paga eccome!). Per 7 moto non sono bastati 1.200 euro tra carburante e pedaggi.



BMW F 800 GS



BMW R 1200 GS



KTM 990 ADVENTURE DAKAR



HONDA TRANSALP 700



TRIUMPH TIGER 800XC



YAMAHA XT660Z TENERE



YAMAHA SUPER TENERE 1200



di una montagna rivestita di case abusive (e incomplete). È questo il deprimente scenario alle spalle di Mondello, tra la Riserva Naturale di Capo Gallo e quella di Grotta Conza. Ma la Sicilia ci restituisce da lì in avanti la sua natura inviolata a Piana degli Albanesi e poi anche a Corleone. Abbiamo alle spalle già qualche ora di guida, giusto il tempo di assaporare un comfort di marcia generalmente regale, pur senza picchi di eccellenza: qualche

I DUE BOSS DELLA STRADA

Non esiste moto più comoda della ST per andare a passeggio su asfalto, ma quando la strada si attorciglia (foto a fianco), a guidare il gruppo c'è sempre la GS. In alto, Corleone ha accolto con affetto il passaggio del nostro raid. Ad attenderci, Al Pacino, Andy Garcia e Mia Farrow... affissi al muro, con tanto di dedica, nel ristorante (strepitoso) A'Giarra.



SECONDO GIORNO

128 km - 70% on, 30% off

Sciacca (AG)

DUCE SENZA LUCE



La rete ferroviaria siciliana a scartamento ridotto, voluta da Mussolini, è stata dismessa nel '50. In queste gallerie tenebrose ci assistono i fari poliflessionali della Tiger.

ENERGIE ALTERNATIVE? MAGARI...



La Sicilia è coperta di centrali eoliche e pannelli solari (foto a fianco), roba che i nostri 800 litri di carburante inghiottiti (tra auto e moto) in pochi giorni ci hanno fatto venire i sensi di colpa...

TUTTI IN PIEDI GAS IN MANO



Su tutte, ottima posizione di guida per affrontare strade bianche, ad eccezione di Triumph e soprattutto di Honda: hanno il manubrio troppo avanzato e gli incavi serbatoio un po' larghi.



TENUTA STAGNA



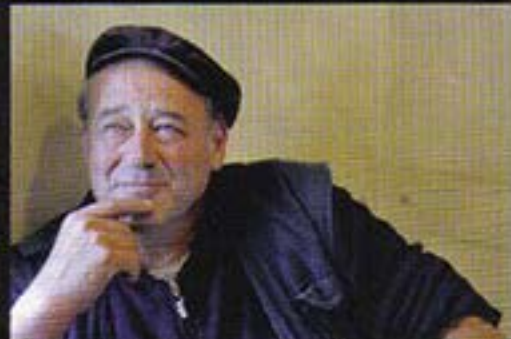
Fissate ai portapacchi con una cinghia elastica, le borse a tenuta stagna hanno superato la prova a pieni voti. Su FUORI di luglio, la comparativa tra questi 7 modelli.

POTENZA DI FACEBOOK



Giovanni Lupo (a sinistra) e la sua Honda Varadero ci hanno raggiunto, dopo un lungo inseguimento, a Castibonno (PA). Durante questa prova, sul sito e su Facebook ci siamo resi "intracciabili" dai lettori.

INDECIFRABILE



Non è un dialetto, quello si parla a San Fratello (ME), ma una lingua di origine gallo-italica sconosciuta anche ai sicilianici: la parlano ancora gli habitués del bar Poker di Stello.



NEI GUADI, MEGLIO IL 21 POLLICI

Abbiamo guadato decine di torrenti a velocità da "ritiro patente" senza affanno: mai un singhiozzo del motore, mai una goccia d'acqua nelle valigie, mai una fanale appannato. Certamente le moto col cerchio da 21" -come per esempio la Triumph e la KTM (foto sopra)- restituiscono al pilota un maggiore feeling all'anteriore durante l'attraversamento del letto di un fiume. Sotto, l'incolpevole GS, cade in uno dei tanti trabocchetti del Nebrodi.



arrampica in mulattiera. Si insinua dappertutto perché è la più stretta (anche con le valigie montate), è comunicativa anche grazie a un impianto frenante modulabile e copia ogni asperità perché ha sospensioni scorrevoli e dalla ampia escursione.

Fa forse meglio la KTM, perlomeno tra mani forti ed esperte. Sugli sterratori è un portento grazie a una ciclistica sopraffina, una posizione di guida "dakariana" e un pacchetto sospensioni eccellente. Poi ha quel modo selvaggio di erogare la potenza che è a dir poco coinvolgente; e chisseneffrega se ai bassi la spinta è inferiore alle aspettative: con la sua frizione di burro, si rimedia a tutto. Peccato che sia impacciata nei passaggi più angusti per effetto dello scarso angolo di sterzata e della sporgenza (oltre 1 metro!) delle valigie. Il problema è comune alla 800 GS, che però in fuoristrada è più versatile. Sia la ciclistica sia il motore trasmettono anche ai meno esperti un senso di padronanza e di equilibrio introvabile tra le concorrenti. Trazione, precisione e agilità sono alcune delle sue peculiarità. E il bello è che tutta una serie di piccoli difetti non pregiudica affatto questa grande armonia: le pedane del passeggero non sono amovibili, la leva

Segue a pag 72 →



PARCO GIOCHI



Terra, guadi, asfalto, moto. Ma anche laghi, verde, fiumi. Con una maxiveranda in Sicilia niente è appagante come il Parco dei Nebrodi, culmine del divertimento del nostro raid-avventura.

FLORESTA INCANTATA



Stiamo per attraversare i Nebrodi, destinazione Floresta (ME). Ci aspetta un bosco fitato con cascate e alberi secolari avvolti nella nebbia. Non ci sono alloggi e stazioni di rifornimento per decine di km: meglio stare unbi.

TRUPPA ACCAMPATA



Calze impregnate d'acqua, solette infangate, magliette mediche di sudore. Tra guadi e acquazzoni estivi, la truppa lascia traccia di sé ovunque permetti... Qui, il B&B Josephin Garden.



Segue da pag 69

della frizione non è regolabile, la stampella laterale è poco aderente alla moto e il monoammortizzatore agisce sul forcellone senza interposizione di leveraggi (ma in modo molto progressivo). Ci sono cose difficili da spiegare, quando si guida una BMW. Un esempio su tutti, la GS 1200. D'accordo, pesa due quintali e mezzo (in configurazione full optional) e ha un Telelever adatto a far tutto fuorché a filtrare le grosse asperità. Senza contare che il suo Boxer "spancia" facilmente dopo un salto e ara la terra con le sue grosse teste quando si infilano le ruote in una profonda rotaia. Eppure la moto più

IL VIAGGIO SI FA SPINOSO

Ritornare su asfalto dopo 500 km di fuoristrada hard può essere problematico: borse laterali penzolanti, manubri storti, leve rotte o piegate, tubi freno (vedi rottura parafanghi) assicurati con il filo di ferro alla forcella... E invece tutte arrivano a destinazione senza batter ciglio.

venduta d'Italia ha convinto tutti anche in fuoristrada, dal dakariano esperto al mototurista prestato al fuoristrada. Il segreto? Lo dicevamo, è una BMW, e per noi rimane un mistero. Un'altra moto che ha spiazzato tutti è la Transalp: a dispetto di qualche cromatura e di una posizione di guida dal retrogusto custom (rispetto a queste concorrenti, ben inteso) si arrampica dappertutto con una certa naturalezza e, finché la strada è liscia e compatta, sa essere addirittura divertente. I problemi arrivano su buche e dossi presi in velocità: la forcella va a pacco facilmente e il paramotore è chiamato a un lavoro

CARTOLINE DALLA SICILIA



Da sinistra, panni stesi gocciolano sulla moto, ripulendola dal fango raccolto (circa 1 kg a moto: la nostra bilancia, al ritorno, ci ha mostrato che un pezzo di Sicilia ce lo siamo portati a casa). Una porta rabberciata, dove, volendo, con gli spilleri entrano facilmente anche i ladri. L'adesivo della nostra prova consumato come le moto. Uno scorcio di Etna innevato sopra le tegole scaldate dal sole.

SAPORE DI DAKAR



Come in un revival anni Ottanta, le teste del Boxer riassaporano la terra, la fatica, la sabbia. Forse è questa l'immagine simbolo del nostro raid-avventura.



PISTE E PISTACCHIO

Il Ponte sullo Stretto è una chimera, ma gli antichi ponti della Sicilia (foto sopra) sono una manna dal cielo per la viabilità in moto, soprattutto in fuoristrada. Sotto, nel Parco Regionale dell'Etna, una fantastica pista sterrata si srotola verso Bronte (CT), celeberrima per il suo pistacchio. A fianco, Isola Bella, di fronte a Taormina.



LA RICCHEZZA DI UN PASTO FRUGALE

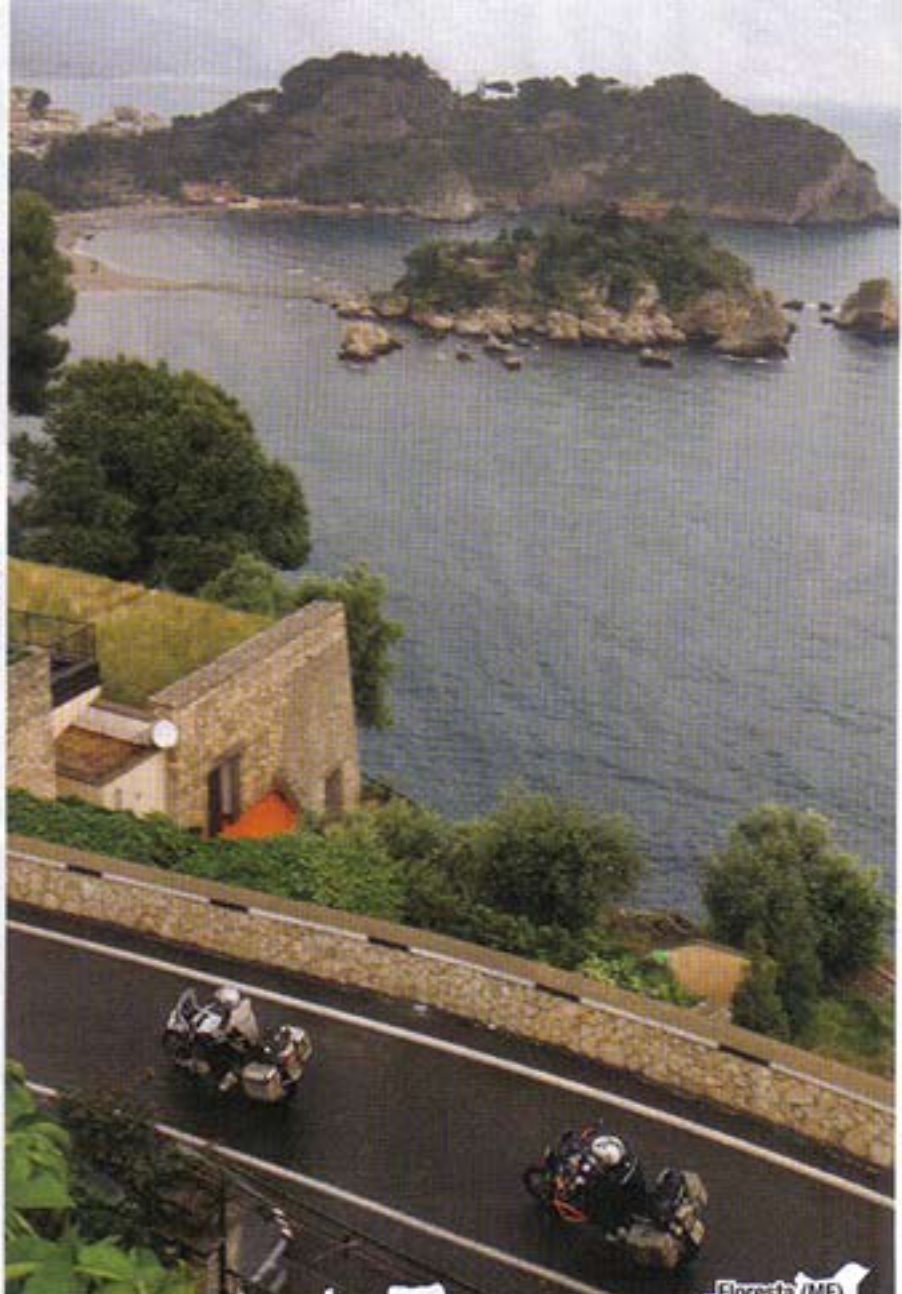


Un panino, due cilindri come schienale, gambe e viso distesi al sole. Che sia questa, la felicità in moto? Sopra Randazzo (CT) ci sono terrazze naturali vista Etna accessibili solo alle enduro.

L'IMPORTANZA DELL'ABS



Il Test Team, travolto da un nubifragio alla porta d'ingresso di Taormina (ME), scappa giù verso la costa: in discesa, le moto con ABS (BMW, KTM e Yamaha ST) hanno una marcia in più.



QUINTO GIORNO
87 km, quasi tutti su asfalto (bagnato)



NEVE E LAVA, SALTI E PIEGHE

Grandi pieghe tra muri di lava: su una delle strade "guidate" più belle d'Italia, la GS 1200 (a fianco) non teme confronti. Sulle buche vicine al cratere, invece, il Telelever non copia bene le asperità come le rivali dotate di forcella tradizionale che si arrampicano come stambecchi.



24 ORE SU 24



Il nostro fotografo ha individuato la foto di apertura... Ogni sera in hotel selezioniamo, tra centinaia e centinaia, le migliori foto di giornata.

SALITA SENZA CONTROLLO



Provateci voi, con 2 quintali e mezzo di moto, a risalire un muro di lava. La SuperTêndré non è propriamente una gazzella, ma ha un'ottima trazione anche perché consente di disinserire il Traction Control.

TUTTE GRAFFIATE



Lo sfregamento degli stivali sui carter motore infangati e lo strofinio delle ginocchia sugli incavi del serbatoio, anch'essi impolverati, non ha risparmiato nessuna moto: graffi ovunque!

straordinario. La Tiger e in particolare la Super Ténéré non hanno entusiasmato nessuno in condizioni estreme, ma sono accomunate da un pregio raro: tanta trazione. Il tre cilindri Triumph è così dolce che, al richiamo del gas, sembrano fuoriuscire dei tasselli dal pneumatico posteriore, tanta è la presa sul terreno; La Yamaha è altrettanto fluida nell'erogazione, ma solo cambiando la mappatura del motore (da S a T) ed escludendo il controllo di trazione si raggiungono picchi di eccellenza. Poi, inaspettatamente, al primo bivio della nostra cavalcata imboccano strade diverse.

All'improvviso, il minimo a 3.000 giri...

Rispetto alla mastodontica giapponese, la Tiger è manovrabile e leggera come una piuma, ma denuncia qualche piccolo difetto in più. Sui salti il cavalletto centrale sobbalza per effetto di una molla troppo debole, le pedane posteriori non sono amovibili e la frizione, un po' imprecisa, non è regolabile. Ma il difetto principale sono gli incavi del serbatoio, addirittura più larghi di quelli della Super Ténéré, che offre anche una posizione di guida più naturale in piedi sulle pedane.

È così, con le gambe distese e le ginocchia strette strette al serbatoio, che abbiamo percorso la metà di questo viaggio. Siamo sfibrati, ma anche le nostre moto (e stavolta noi non c'entriamo nulla) accusano la fatica: la Transalp e la Super Ténéré mostrano qualche piccola esitazione nell'avviamento del motore; la Tiger passa una mezz'ora senza più tenere il minimo e la Adventure ci regala 10 minuti da brivido col minimo che fluttua tra 1.000 e 3.500 giri. Fortunatamente tutto passa, così possiamo concederci l'ultimo capriccio in santa pace: supersfida sull'asfalto lavico dell'Etna! E chi, finora, ha preso paga in fuoristrada, adesso medita vendetta (il riferimento non



L'ULTIMA TAPPA

A fianco, il nostro ultimo frammento di viaggio. La somma dei segmenti del percorso non supera gli 800 km perché mancano i 300 km che abbiamo fatto per rientrare a Palermo e anche gli innumerevoli avanti-indietro per gli scatti fotografici. Risultato: 1.360 km totali.



Segui a pag 78

NEVEU

AURIOL

LALAY

ORIOI

PETERHANSEL

COMA

DESPRES



Senza per l'aria rarefatta dei 2.000 metri, ma quasi, sull'Etna, i magnifici sette di Motociclismo si sentono come eroi approdati sulla spiaggia di Dakar. Questa foto nasce spontanea, e suggerisce la fine di una prova memorabile che ci ha restituito il piacere di ricoprire l'Italia, il gusto dell'avventura, la gioia di guidare su strada e in fuoristrada una moto da enduro. È vero, mancano centinaia di chilometri per l'ultimo trasferimento verso Palermo, ma il nostro viaggio finisce esattamente qui. Per continuare a sognare, vi rimandiamo al servizio che troverete su FUORISTRADA di luglio.