

LA GUIDA

Nonostante le moto sportive siano studiate e affinate per offrire il massimo del rendimento nella guida in pista, la maggior parte degli esemplari in circolazione viene utilizzata prevalentemente sulle strade di tutti i giorni. D'altra parte non sono molti gli appassionati che possono permettersi l'acquisto di una maxi per il solo sfizio di passare delle giornate sui (pochi) circuiti presenti in Italia.

Alla luce di queste riflessioni abbiamo deciso di mettere alla prova due fra le più interessanti proposte che il mercato offre in termini di sportività. Da una parte la Honda Fireblade C-ABS, una maxi al top per prestazioni e soluzioni tecnologiche, come l'innovativo sistema di antibloccaggio combinato, studiato e ottimizzato per la guida sportiva. Sull'altro "angolo" abbiamo messo una proposta altrettanto interessante: la Suzuki GSX-R 750, ultimo esempio di una cilindrata che ha fatto la storia del motociclismo moderno. Una cubatura a nostro avviso ancora validissima, che avvicina le prestazioni delle più blasonate mille, offrendo però una leggerezza e una facilità non dissimili da moto di 600 cm³.

SU STRADA

REGINE DELLE PISTE,
SIGNORE DEI PASSI

INIZIA il 20.000 Pieghe: ci lasciamo alle spalle la cittadina di Sanremo alla volta delle tortuose strade appenniniche e, già dalle prime curve, le differenze comportamentali fra le due moto iniziano a manifestarsi. Il passo delle due è scandito dalla conformazione della strada: stretta e piuttosto ripida. Tutto il primo tratto del percorso è caratterizzato da tornanti molto chiusi, una situazione che favorisce la Suzuki, che si palesa subito come la più agile fra le due. La ciclistica, derivata strettamente dalla sorella di 600 cm³, offre una reattività e una leggerezza invi-

L'occasione di partecipare a una manifestazione come la "20.000 Pieghe" con moto di questa estrazione ci ha dato modo di saggiarne il comportamento in tutte le situazioni che si possono presentare nella guida di tutti i giorni, sia per un utilizzo turistico-sportivo che nell'uso più prettamente quotidiano

diabile contro cui poco possono i cavalli del motore Honda. La GSX-R si arrampica con un'agilità che non ci aspettavamo, si butta dentro alla curva rapidissima e mantiene perentoriamente la traiettoria che le viene imposta. Nella stessa situazione la CBR paga la sua maggior propensione alla guida in circuito, velocissima quindi, ma più laboriosa da inserire. La differenza più palpabile fra le due risiede nel comportamento dell'avantreno dato dalla diversa concentrazione (e valore) delle masse: la 1000 paga la maggiore compostità strutturale.

Il vantaggio di Suzuki non è comunque incolmabile, basta valicare il passo per accorgersi dell'utilità del sistema C-ABS della Honda: la strada mantiene la tortuosità della salita ma l'asfalto peggiora ulteriormente e, soprattutto, la ripidità della discesa mette a dura prova gli impianti frenanti. Anche in questa situazione il comportamento si pone su due piani differenti. L'antibloccaggio combinato della CBR lavora esattamente come ci si aspetta, scongiura qualsiasi perdita di aderenza dei pneumatici e regala fiducia al pilota che può guidare più rilassato.

Anche il feeling alla leva è ottimale: basta regolare la distanza sul parametro più idoneo. Trattandosi di un impianto combinato la ripartizione di forza fra i due assi fa sì che gli spostamenti di carico siano limitati, tuttavia, con l'utilizzo del solo pedale del freno posteriore abbiamo notato una leggera tendenza autoraddrizzante.

Lo stesso tratto affrontato con la Suzuki richiede maggiore impegno psicologico, occorre fare molta attenzione a dove si mettono le ruote e limitare al massimo le staccate "impiccate": meglio utilizzare il freno motore, scalare una marcia in più

e fidarsi della modulabilità dei comandi (anche se nei tratti veloci avremmo preferito un po' più mordente all'anteriore).

ERGONOMIA UN SUPPLIZIO O UN GIOCO?

LA MEDIA chilometrica di ogni tappa della "20.000 Pieghe" sfiora i 500 chilometri, affrontati (tranne l'ultimo giorno a causa delle condizioni meteo) esclusivamente su strade statali, con una media di guida di circa 12 ore al giorno. In condizio-

ni di questo tipo la conformazione ergonomica della moto assume un'importanza quasi "vitale", che può rendere il tragitto un "supplizio" o un "gioco".

Sia la GSX-R 750 che la CBR 1000 RR hanno dimostrato come le prestazioni assolute non siano in perenne contrasto con il piacere di guida, anche sulle lunghissime distanze e, nonostante alcune differenze, possiamo affermare con assoluta certezza che si tratta di moto con cui non è impossibile pensare di affrontare anche importanti trasferte. La Suzuki offre un eccellente comfort di guida e si adatta



perfettamente a motociclisti di tutte le taglie, grazie anche alle pedane regolabili e alla posizione in sella poco costringente. Anche sulla Honda la postura è azzeccata ma il serbatoio, leggermente più largo nel punto di giunzione con la sella di quello dell'antagonista, può portare qualche indolenzimento nella zona pubica. Eccellente, invece, il feeling che si instaura con tutti i comandi, molto morbidi e progressivi nel funzionamento.

Grazie ad alcuni tratti di misto-veloce

SPORTIVE PRONTE A TUTTO

Le nostre moto si sono comportate egregiamente nonostante le condizioni climatiche non siano sempre state ottimali. Quando il tempo ci ha aiutato, però, abbiamo potuto mettere alla frusta le nostre cavalcature scoprendo doti "turistiche" inaspettate



presenti nell'itinerario abbiamo potuto sciogliere le briglie dei quadricilindrici nipponici scoprendo che... il motore Suzuki è meraviglioso. Fluida, regolare e "cattiva", se richiamato a dovere, ci ha conquistato definitivamente. Anche la rapportatura del cambio, nonostante qualche "impuntamento", ha riscosso unanimi pareri positivi che combaciano a dovere con un utilizzo stradale della moto.

Nonostante la cilindrata, il motore Honda si è rivelato meno godibile su strade aperte al traffico: l'erogazione ai bassi regimi è fin troppo dolce per una moto di tale potenza mentre, una volta superata la soglia critica (intorno ai 6.000 giri), cambia repentinamente carattere sprigionando tutta la forza che ci si aspetta da una ipersportiva di questa estrazione. Una caratteristica che risulta molto evidente

(e a tratti fastidiosa) nel misto stretto e specialmente in uscita di curva dove, richiamando il gas, non sempre accade quello che ci si aspetta.

Nell'utilizzo più prettamente turistico la dualità di carattere della CBR diventa una peculiarità meno "ingombrante" che nell'impiego sportivo: la mansuetudine delle reazioni si trasforma in facilità di utilizzo e dolcezza di risposta agli ordini



Suzuki e Honda, due strade diverse per arrivare **allo stesso risultato**: moto godibili a (quasi) **360 gradi**. Non sono turistiche (e **la colorazione Repsol** lo dimostra...) ma non ci hanno fatto **soffrire troppo**



impartiti. La Suzuki, grazie alla possibilità di variare mappatura, è in grado di soddisfare quelle che di volta in volta sono le esigenze del pilota: dalla configurazione A, dove si dispone di potenza piena, alla C, che taglia gran parte della forza del propulsore, perfetta in caso di fondo insidioso.

La Val Trebbia, "Eden" motociclistico fatto di curve che sembrano pennellate di

asfalto fra i campi arati, ci accoglie nella prima mattinata del secondo giorno. Affrontiamo la serie di curve senza forzare, godendo dell'equilibrio che le due moto possono e sanno offrire. A questi ritmi la Suzuki potrebbe sedurre anche il più freddo dueruoista: si fa portare, tra una curva e l'altra, con estrema leggerezza, accompagnando ogni cambio di direzione con una discesa in piega molto morbida

ma quasi immediata. Anche la Honda risponde ottimamente agli spostamenti del corpo del pilota, ma la velocità a invertire l'angolo di piega è nettamente inferiore rispetto a quella della rivale.

In un comportamento complessivo soddisfacente, uno dei più lampanti "nei" della GSX-R 750 sono le vibrazioni: presenti a tutti i regimi e dalla frequenza fastidiosa tra i 5.000 e i 10.000 giri/minuto.

ULTIMA TAPPA

L'ELETTRONICA AIUTA IL METEO

DAL PASSO dell'Abetone incomincerà l'ultima tappa della nostra breve ma intensa avventura. La pioggia battente scoraggia solo la minima parte dei partecipanti la cui attitudine al chilometro viene messa a dura prova da un tragitto funestato da un asfalto insidioso e saliscendi piuttosto impegnativi. Le nostre



nostri rilevamenti

	HONDA	SUZUKI
velocità massima		
Effettiva (km/h)	283,3	270,6
Indicata (a giri/')	299 (12.700)	299 (14.150)

	HONDA	SUZUKI
accelerazione		
Distanza (metri) Tempo (secondi)/Velocità uscita (km/h)		
0-400	10"3 / 232,6	10"7 / 216,1
0-1000	18"8 / 274,7	19"8 / 253,3
Velocità (km/h) Tempo (secondi)/Distanza (metri)		
0-50	1"6 / 11,1	1"6 / 11,1
0-100	3"1 / 43,1	3"2 / 44,1
0-150	5"0 / 110,7	5"3 / 120,5
0-200	7"6 / 235,4	8"9 / 299,0

	HONDA	SUZUKI
frenata		
Velocità effettiva Spazio di arresto (metri)		
60 km/h	12,1	12,8
100 km/h	36,8	37,8

	HONDA	SUZUKI
ripresa		
Da 50 km/h nel rapporto più lungo		
Distanza (metri) Tempo (secondi)/Velocità uscita (km/h)		
0-400	12"5 / 191,7	13"2 / 168,1
0-1000	21"7 / 264,9	23"8 / 235,2

	HONDA	SUZUKI
consumo		
percorrenze in km/l		
Medio del test	16,9	16,3
Autostrada	17,3	17,1

	HONDA	SUZUKI
consumo		
percorrenze in km/l		
Medio del test	16,9	16,3
Autostrada	17,3	17,1

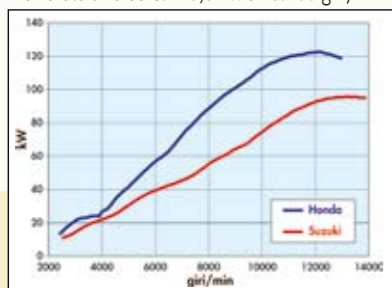


	HONDA	SUZUKI
scartitachimetro		
Velocità indicata Velocità effettiva (km/h)		
50 km/h	47,7	46,3
100 km/h	94,1	93,0
150 km/h	141,3	138,5
200 km/h	187,5	183,1

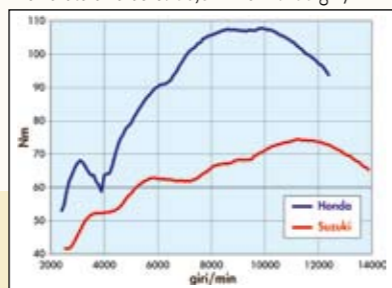
prova al banco

Condizioni ambientali: Temperatura 25-25°C - Pressione 999-1012 mb Umidità relativa 7-37%. Fattore di correzione CE95/1 = 0,99-0,99.

potenza
Potenza massima alla ruota
Honda: 122,67 kW (166,83 CV) a 12.100 giri/min
Dichiarata all'albero: 131 kW a 12.000 giri/min
Suzuki: 95,89 kW (130,41 CV) a 13.200 giri/min
Dichiarata all'albero: 110,3 kW a 13.200 giri/min



coppia
Coppia massima alla ruota
Honda: 107,79 Nm (10,99 kgm) a 9.800 giri/min
Dichiarata all'albero: 112 Nm a 8.500 giri/min
Suzuki: 74,50 Nm (7,60 kgm) a 11.250 giri/min
Dichiarata all'albero: 86,3 Nm a 11.200 giri/min



destinazione d'uso

Città	HONDA	SUZUKI
Extraurbano		
Fuoristrada		
Autostrada		
In coppia		
Pista		



la nostra pagella

HONDA		SUZUKI	
9,5	voto medio	8,3	Estetica
9,5	design	8,5	La CBR 1000 RR ha un design meno forzato e quindi più duraturo della GSX-R.
9,5	colorazioni	8	
9,0	voto medio	8,2	Componentistica
9,5	dotazione standard	8,5	Honda offre tutto quello che serve per guidare veloci e sicuri. Alcune finiture di Suzuki ci sembrano sottotono.
9	rifiniture	8	
8,5	dotazione accessori	8	
8,5	voto medio	8,4	Uso
8,5	comfort pilota	9,5	Il nostro test ha messo in luce qualità dinamiche molto differenti: della Honda si apprezza la morbidezza di funzionamento, dei comandi e un complesso costruttivo volto a non sacrificare troppo il comfort del pilota in nome della prestazione. La Suzuki regala una grande abitabilità per tutte le taglie e una leggerezza dell'insieme che rende il mezzo molto manovrabile. La GSX-R soffre di qualche vibrazione di troppo, soprattutto ai regimi medio-alti. Il cupolino leggermente più alto protegge qualcosa in più rispetto a quello della concorrente.
-	comfort passeggero	-	
9	vibrazioni	7,5	
9	sospensione ant.	9	
8,5	sospensione post.	8	
7	protettività	7,5	
8,5	manovrabilità	9,5	
9	comandi	8,5	
8	cavalletti	8	
9	antifurto	9	
9	strumentazione	9	
8,5	retrovisori	8	
9	rumorosità	8,5	
10	illuminazione	9	
6	capacità di carico	6,5	
8,5	voto medio	8,9	Guida
8	maneggevolezza	9,5	Con la GSX-R 750 la Suzuki ha raggiunto un godibilissimo compromesso fra prestazioni e divertimento che non si può non apprezzare in tutte le condizioni di guida. Purtroppo l'impianto frenante anteriore manca di un po' di mordente che non avrebbe guastato nella guida più sportiva. La Honda è sempre molto equilibrata e godibile ma sul misto paga qualche chilo in più.
9	frenata	8	
8,5	stabilità	8,5	
8,5	in piega	9,5	
-	in coppia	-	
7,5	erogazione motore	9,5	
9,5	cambio	8,5	
9	frizione	8,5	
9	trasmissione	9	
8,5	pneumatici	9	
7,5	peso	9	
9,2	voto medio	8,3	Prestazioni
9,5	velocità	9	Il confronto strumentale non merita commenti definitivi. I cm ³ in più della CBR pesano molto. L'unicità della cilindrata della Suzuki non lascia spazio a confronti diretti, comunque su strada non si sente la mancanza di nulla. I consumi hanno decretato la Honda come la più parsimoniosa
9,5	accelerazione	8	
9,5	ripresa	8,5	
8,5	consumi	8	
9	spazi d'arresto	8	
9,5	potenza	8,5	
9	coppia	8	
8,8	voto medio	9,0	Post vendita
8,5	rapp. qualità/prezzo	9	Suzuki interessante: a un prezzo inferiore di qualsiasi mille ci si porta a casa un mezzo cui non manca nulla.
9	assist. imprevisti	9	
-	prezzo Il tagliando	-	
8,9	VOTO MEDIO	8,5	

Condividere chilometri e chilometri con la propria cavalcatura è il miglior modo per arrivare a conoscerne anche le più nascoste debolezze, nel nostro caso davvero poche!

moto, figlie dell'avanzamento tecnologico, sembrano soffrire meno di altre le bizze atmosferiche grazie al prezioso aiuto elettronico. Da una parte la Suzuki, con le tre mappature disegnate per aiutare il pilota a gestire la trasmissione di potenza, dall'altra la Honda che, in questi casi, sfrutta la trattabilità e la doppia faccia del suo prestante motore e il misericordioso funzionamento del sistema C-ABS, un'invenzione che non si smette mai di osannare in tali situazioni.

Ma non è solo l'insidiosità del manto a mettere a dura prova la nostra tenacia: i tre giorni di asfalto capriccioso e "moto sussultorio" iniziano a farsi sentire sui fondoschiena. Se quando il passo è "allegro" e le condizioni stradali ottimali, abbiamo ringraziato la rigidità della ciclistica Suzuki, adesso rimpiangiamo la morbidezza delle risposte Honda, soprattutto per quanto riguarda il retrotreno. Anche l'imbottitura della sella pare più clemente nei confronti delle nostre... vertebre.

Quando lasciamo San Marino per avvicinarci all'albergo è già notte inoltrata, ormai le differenze comportamentali delle due moto si sono delineate, ma ancora una volta ci stupiamo dell'attenzione Honda verso l'incolumità dei suoi clienti. La disposizione dell'impianto illuminante, con le luci di posizione poste nelle estremità degli specchi retrovisori (e quindi le appendici più esposte della moto) permettono agli altri utilizzatori una percezione immediata e molto precisa dei nostri ingombri, una cosa che assume una certa importanza man mano che la notte e la stanchezza fanno il loro corso.

L'abbuffata di curve e chilometri inizia ad avere il suo peso una volta intrapresa la via del ritorno. I fanali delle nostre cavalcature, puntati a nord, seguono ancora impertentiti il nastro di asfalto, per niente affaticate da un raid che ci auguriamo diventerà un classico. Grazie alla passione degli organizzatori e alla ricchezza dei programmi pensiamo che, nonostante tutto, è forse questo il modo migliore per gustare il sapore della moto e, anche con i semimanubri, la cosa è tutt'altro che insipida.