

**ANTEPRIMA** NELLE CURVE DI ADRIA CON L'APRILIA TUONO V4 R APRC

# MOTOCICLISMO

ED  
motociclismo.it

aprile 2011  
anno 98 mensile  
euro 4,20  
in Italia

**ESCLUSIVO** HONDA CROSSRUNNER

## La moto che mancava

*Il quattro cilindri a V è la sua forza: potente, elastico, generoso*



**IN PISTA  
CON LE 125**

12 ragazzi hanno provato per noi la **HONDA CBR** e la **KTM DUKE**

### COMPARATIVA A MONZA

LE 600 SPORTIVE GIAPPONESI  
SI DANNO BATTAGLIA SUL CIRCUITO  
PIÙ VELOCE DEL MONDIALE SBK

### TEST E PROVE

■ BMW R 1200 R ■ HONDA CBR250R ■ HONDA CBR600F  
■ SUZUKI GSR750 ■ TRIUMPH THUNDERBIRD STORM  
■ YAMAHA SUPERTÉNÉRÉ XT1200Z ■ COMPARATIVA BAGGER 1700

### TURISMO

■ SVIZZERA: PASSO SAN GOTTARDO  
■ CENTRO ITALIA: SUGLI STERRATI  
DEGLI APPENNINI SIMBRUINI



> **COMPARATIVA**

Harley-Davidson Street Glide vs Kawasaki VN1700 Voyager

# LA VALIGIA DEI SOGNI



Una carena gigante davanti al manubrio e due valigie rigide: il minimo indispensabile per il turismo in chiave cruiser. La Harley-Davidson è la più curata, ma anche la più cara; Kawasaki ripara bene, però ha il motore un po' fiacco; Victory conquista per il comfort, migliorabile la frenata

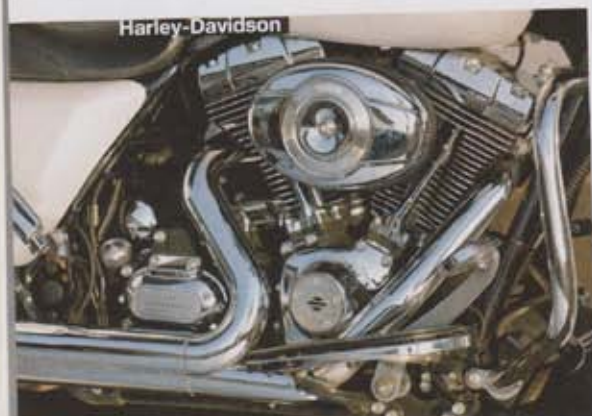
di Nicolò Codognola e Marco Villa, foto di Alex Photo

**B**agger: in italiano si potrebbe tradurre, un po' liberamente, con moto "valigiate"; un filone, uno stile del variegato mondo custom/cruiser. In principio - tra le moto di serie - c'era solo la Harley-Davidson Street Glide. Poi altre Case hanno intuito che una cruiser con carena (quella delle bagger, ampia e con cupolino basso, in gergo è chiamata *batwing*) e due



Si ringrazia per la collaborazione la Marina di Varazze (SV).  
Info: [www.marinadivarazze.it](http://www.marinadivarazze.it)

I motori scaldano parecchio, specie quelli di Harley e Kawasaki



Harley-Davidson



Kawasaki



Victory



**BICILINDRICO 1.700 PER TUTTE**

Il bicilindrico Harley disegna una V di 45°. La cubatura è di 1.690 cc, la distribuzione ad aste e bilancieri con due valvole per cilindro e il raffreddamento è ad aria. La Kawasaki ha cilindrata piena: 1.699 cc. La Victory arriva addirittura a 1.730 cc. Entrambe scelgono una V di 50°, sono raffreddate a liquido (l'alettatura è estetica) e hanno 4 valvole per cilindro, con un albero a camme in testa con comando a catena. Per tutte: iniezione elettronica e cambio a 6 rapporti con ultima marcia overdrive.

capienti valigie rigide può essere comoda per i viaggi senza perdere nulla in termini di guidabilità e stile. Così ecco che anche Kawasaki e Victory hanno sondato il terreno delle bagger con VN1700 Voyager Custom e Cross Country.

I tratti in comune alle tre moto sono molti, a partire dalla cubatura. Per tutte si aggira intorno a 1.700 cc, distribuita in due cilindroni a V: tanta coppia per il massimo piacere di guida. Anche impianto stereo con radio MP3 e cruise control fanno parte della dotazione di serie delle tre concorrenti. Tutto questo condito da un'estetica elegante e meno imponente di una maxi-cruiser *full-dressed* (così gli americani chiamano le moto con carene integrali, borse e bauletto), che già figurano nei rispettivi listini che si chiamano Harley-Davidson Ultra Classic, Kawasaki VN1700 Voyager (entrambe provate su fascicolo di agosto 2010) e Victory Vision Tour (*Motociclismo* 10/2009).

In sostanza il plus di queste moto è una maggiore facilità di utilizzo (data dal minor peso e ingombro).



di una tourer) e soprattutto il carattere forte, per appassionare e coinvolgere. È questo lo fa veramente solo l'Harley. Bella da impazzire. Bilanciata come poche altre nei volumi, curata negli accoppiamenti e nelle finiture, con tante cromature là dove servono. Presa da sola sembra un pachiderma. Poi la accosti alle due concorrenti e ti rendi conto di quanto sia compatta, a confronto. All'opposto, Kawasaki è molto massiccia, anche se mascherata con una livrea "total-black", che però non riesce per nulla a snellirla. La Voyager Custom ha la carena più estesa, il serbatoio più largo, le borse più ingombranti. In una parola: è la più grassa e paciosa. Negli USA - mercato per cui è nato questo modello - è inserita nel listino con il nome di Vaquero, cioè cowboy, in lingua spagnola. Ma chi la guida, più che un agile mandriano texano a cavallo, si sente un placido proprietario terriero che trotta nelle praterie, uno di quelli con il ventre gonfio stretto nel panciotto, un cappello a tesa larga calato in testa e un sigarone in bocca, avete presente? Noi, che siamo cresciuti guardando

### INCONVENIENTI SULLYANKEE

Due inconvenienti hanno colpito le americane nel corso della nostra prova. La Victory ha palesato, dopo i primi km, un'insolito rumore: ad un esame approfondito dei tecnici Polaris Italia (l'importatore), è risultato essere dovuto al distacco di una paratia interna al silenziatore sinistro. Dopo la riparazione la prova è proseguita senza intoppi. Sulla Cross Country mancava anche l'antenna della radio. Harley invece ha avuto problemi al clacson: dopo la prima giornata, ha preso a funzionare male, riducendo la sonorità fin quasi a zero.

i telefilm della serie Hazzard, la vedremmo bene per Boss (al secolo Jefferson Davis Hogg). Mentre sulle due americane ci metteremmo in sella i cugini Bo e Luke... Cambio di scena totale con la Victory: linee moderne e prestazioni elevate. Il design può piacere o meno: la redazione è divisa tra chi lo apprezza perché innovativo e ardito, e chi invece che non lo vede per nulla in linea con lo stile di una bagger.

### Harley-Davidson: motore che conquista

L'estetica di queste moto sembra lo specchio dell'anima dei rispettivi propulsori. Harley ha un motore "vivo": l'unico. Pulsa e non vibra (grazie al montaggio elastico), romba e non infastidisce (c'è la valvola allo scarico che cambia il sound oltre i 2.000 giri). Non è il più potente, ma ha tanta coppia ed è regolarissimo. Bello giocare a far cadere la lancetta del contagiri sotto i 2.000 per poi accarezzare il gas: con qualsiasi marcia inserita il bicilindrico non strappa e sale lineare. Certo, non allunga le braccia, ma nemmeno delude. Compromesso perfetto. Ha



però due grossi difetti: scalda da morire e ha un cambio sì preciso, ma molto duro. Sulla rumorosità sorvoliamo: viaggiando con le tre moto vicine, si possono avvertire i "clonk" non solo della propria, ma anche delle altre due, ad ogni innesto di marcia. Simile a quello Harley è il cambio Victory, mentre Kawasaki ha innesti più dolci e precisi, coadiuvati da una frizione idraulica morbida, ma dallo stacco perfettibile. Il motore della giapponese è il meno

**LA VUOI BIANCA?  
SALE IL PREZZO**

La Street Glide costa 23.700 euro, nera. Se bianca, nera opaca, arancione, rossa o vinaccia, il prezzo sale a 23.900 euro. Con colorazione custom (nero/viola o verde/viola) si arriva a 25.100 euro.

potente del gruppo e quello che, in definitiva, trasmette meno emozioni. In più, è fiacco in ripresa e obbliga ad un uso frequente del cambio. È lento a prendere giri, ma anche a perderli: l'effetto volano è vistoso. Victory è un altro mondo ancora. Se soggettivi sono i commenti sull'estetica, oggettivi invece sono i dati rilevati dal Centro Prove: la Cross Country è la più potente e quella con le prestazioni migliori. Il motore è fluido e gira bene anche in alto. Piacevole sia in città (è quello che scalda meno) sia in autostrada, non pistonona come l'Harley, ma ha più fiato e grinta ai medi e agli alti. Praticamente non vibra e il sound è piuttosto ovattato: su una cruiser, può essere un difetto, per alcuni. Sembra assurdo, ma l'americana è a tratti persino troppo... giapponese.

Della Victory ci è piaciuta invece, in maniera indiscutibile, la posizione di guida. La sella è un trono, sia per il pilota sia per il passeggero. Le pedane sono le più ampie e ben distanziate, il serbatoio è snello e il manubrio si agguanta senza distendere troppo le braccia. Voto: 10 e lode. Simile, con sella spaziosa (però solo per il pilota) e manubrio ben distanziato, ma con meno spazio in pedana e gambe

**A CONTI FATTI**



**PREGI**

- Erogazione motore
- Cura costruttiva
- Qualità audio
- Design gruppi ottici (foto)

**DIFETTI**

- ABS lento e rumoroso
- Spazio e comfort passeggero
- Calore emanato
- Visibilità specchietti (foto)



## A CONTI FATTI

allargate dall'imponente serbatoio sulla Voyager. La posizione di guida della Harley, invece, è rannicchiata rispetto alle due concorrenti, la sella è ben imbottita e correttamente conformata nella parte anteriore per avanzare verso il serbatoio, ma piuttosto scivolosa. Il passeggero? Un ospite sgradito. Il manubrio, vicino al busto, è quello che trasmette meglio ciò che effettivamente accade sotto la ruota anteriore. Purtroppo le pedane sono corte e troppo "basse". Buona però la luce a terra; intermedia tra Victory, la migliore, e Kawa, che striscia prestissimo in curva.

### Avantreno leggero per la Victory

Città, lungomare e autostrada: le bagger si destreggiano in ogni situazione. Tutte però, quando usate nelle vie del centro, impegnano psicologicamente e fisicamente. Meglio non parcheggiarle di strarattante: una lieve pendenza sfavorevole dell'asfalto obbliga a compiere faticose manovre, addirittura a coinvolgere un passante (o il passeggero, se viaggiate in coppia...) per riguadagnare "la retta via". In queste situazioni, la sella molto

vicina al suolo consente di appoggiare a terra tutta la pianta del piede, per imprimere la maggior forza possibile. Con la Victory l'operazione è più facile, anzi, meno difficile. Alla bilancia le altre due sono più "ciccione", ma su tre quintali e mezzo, la differenza di una manciata di chili si fa sentire ben poco. La sensazione di leggerezza in sella alla Cross Country è data forse dalla migliore ripartizione del peso e del baricentro, tanto che in manovra è quella che ci ha dato meno problemi. All'oppo-



### PREGI

- Cambio morbido
- Frenata potente
- Protettività carena
- Scomparti portaoggetti (foto)

### DIFETTI

- Motore ruvido
- Peso eccessivo
- Scarsa disponibilità accessori
- Aspetto "plasticoso" (foto)



### C'È SOLO UN COLORE

La Voyager Custom è tutta nera: telaio, cerchi e motore compresi. È disponibile solo di questo colore, mentre negli USA c'è anche rosso fuoco: un po' vistosa, ma perché non importarla anche in Italia?





sto Kawasaki impone una certa forza muscolare e malizia, persino prima di metterla in moto: il suo cavalletto è il più scomodo da estrarre e lascia la moto molto inclinata. Già issarla in verticale è un'impresa. Insomma: nel traffico bisogna avere un po' di pratica e "occhio" per non urtare le valigie contro auto e marciapiedi.

Discorso diverso quando si esce dai centri

**TRE COLORI E UNA SPECIAL**

La Cross Country c'è nera (19.690 euro), blu (19.900 euro) oppure bianca con fregi (in prova, 20.190 euro). Ma si può avere anche la pluriaccessoriata versione firmata da Cory Ness (24.890 euro).

urbani, dove i chili e i centimetri di troppo non si fanno quasi sentire e dove possiamo veramente "guidare" le tre moto.

Dinamicamente emergono caratteri assai diversi. Sulla Harley, l'avantreno ha la tendenza a stringere la traiettoria lungo i curvoni e obbliga a contrastare il peso che "chiude" il manubrio nelle svolte lente in città. Kawasaki è abbastanza equilibrata nella guida: superato l'imbarazzo iniziale dato dal peso e dagli ingombri, si scopre una moto intuitiva oltre il previsto in tutte le situazioni. Victory è una sorpresa in positivo per le caratteristiche di guida e dal punto di vista dinamico se la gioca con la giapponese. La leggerezza dell'avantreno però risulta un'arma a doppio taglio: se tra i tornanti è la meno impegnativa, nei curvoni veloci si avverte la tendenza ad allargare la traiettoria. La Cross Country ci è sembrata anche la più a punto di sospensioni, specie al posteriore, ben frenato e progressivo. Più "mollacciona" la Street Glide: un po' rigida - e scomoda - invece la Voyager Custom.

Nonostante il peso record, restano comunque tutte in assetto, senza innescare ondeggiamenti anche sugli avvallamenti affrontati a 130 km/h.

**A CONTI FATTI**



**PREGI**

- Comfort e abitabilità
- Capienza e accessibilità borse
- Manovrabilità
- Prestazioni motore (foto)

**DIFETTI**

- ABS non disponibile
- Frenata spugnosa
- Bilanciere cambio optional
- Bloccasterzo separato (foto)





**EFFETTO VELA**

Le carene sono ampie, ma la più larga è quella di Victory (qui sopra è misurata in millimetri, oltre alla capienza rilevata delle borse, in litri). Montate sulla forcella nel caso delle americane, è invece svincolata dal manubrio sulla Kawasaki. La giapponese ha anche le borse leggermente più sporgenti: attenzione in città e in manovra!

Ultimo appunto riguardo la Harley-Davidson. La moto è decisamente sensibile all'attraversamento delle giunte longitudinali dell'asfalto: accenna un serpeggiamento più marcato del normale. Fastidioso, ma non pericoloso.

Nei trasferimenti in autostrada, in sella alla Street Glide busto e braccia sono egregiamente protette, mentre gambe e piedi sono completamente investiti dall'aria. La Cross Country protegge bene, ma non in maniera eccelsa: la carena è un po' troppo lontana dal pilota e questo permette al flusso d'aria di richiudersi e investire in parte il busto. Sul primo gradino del podio finisce la VN1700: il frontale fende bene l'aria, creando un cono che libera il pilota dalla pressione del vento. E pure le gambe sono riparate dietro la parte bassa della carena, l'unica vincolata al telaio e non al manubrio.

**ACCESSORI: H-D UN GRADINO SOPRA**

	Harley-Davidson	Kawasaki	Victory
Manopole riscaldate	72,5	n.d.	239
Sella riscaldata	906	n.d.	880
Plexiglass medio	139	n.d.	280
Plexiglass alto	163	n.d.	515
Bauletto con schienale	910	n.d.	2.345
Navigatore satellitare	610	n.d.	1.245
Pompa ammortizzatori	60	n.d.	75

Nella tabella sono riportati i prezzi, in euro Iva inclusa, di alcuni accessori. Mentre per le due americane la lista, consultabile sui rispettivi siti Internet, è davvero sconfinata, il sito italiano della Kawasaki propone solamente il cavo adattatore per iPod e il kit connettori per MP3. Più ricco il catalogo per il mercato americano (per il quale è nato questo modello), ma comunque non all'altezza delle concorrenti di questa comparativa.

Tornando a Street Glide e Cross Country, la tabella evidenzia, in quasi tutti i casi, un costo maggiore degli accessori Victory. Entrambe però possono essere modificate per diventare delle tourer a 360°, con manopole e sella riscaldate, plexiglass maggiorati, navigatori GPS e addirittura bauletti posteriori con poggiaschiena passeggero integrati. Utile, ma non fornita di serie, la pompa per regolare la pressione degli ammortizzatori a gas.