



Le false grasse

Si guidano meglio di quello che immaginate, sono molto confortevoli e fanno tanta strada

di **MARCELLO BERTOLANI**

Sono i numeri ciò da cui vogliamo partire per raccontarvi questa sfida: 25.820 e 20.250. In euro, al netto degli optional, sono quello che costano a listino la Honda GL 1800 GoldWing e la BMW K 1200 LT. I due esemplari della nostra prova, così come li vedete con tutti gli accessori che li equipaggiano, arrivano rispettivamente a 26.500 e 23.200. Euro più, euro meno, che tradotti nelle nostre vecchie, care lire fan-

no più di 51 e praticamente 45 milioni. Solitamente è di fronte a questi numeri che si manifesta il picco di perplessità della maggior parte dei motociclisti, che già poco convinti dalla mole pachidermica si chiedono puntualmente perché mai debba essere necessario spendere così tanti quattrini per una moto. Eppure, se mezzi del genere stazionano nei rispettivi listini da così tanto tempo (il nome GoldWing, e ciò



che rappresenta in termini di prodotto, risale addirittura agli anni '70), una ragione ben più che seria deve proprio esserci. Sfida nella sfida, quindi, oltre al confronto tra le due più ricche ed importanti ammiraglie della produzione mondiale, cercheremo di capire se a prezzi tanto esclusivi corrispondano pure qualità esclusive o, per lo meno, se in quei due prodotti ci siano abbastanza contenuti da giustificare tutti i

soldi che costano. Per ora, una certezza: Honda GoldWing con quindici anni di vita e ben più di 100.000 km all'attivo, passano di mano sul mercato dell'usato a cifre difficilmente inferiori agli 8-10.000 euro; le precedenti serie di BMW LT (e ci riferiamo a quelle degli anni '80 e '90) giacciono spesso tristemente invendute, pur se offerte a quotazioni da scooter.

foto GIUSEPPE GOBI

VI FERMA PER STRADA... ED E SUBITO CAPANNELLO DI CURIOSI

DA FERMO

Imponenti, mastodontiche, enormi, impressionanti; usate un po' gli aggettivi che volete per descrivere quanto siano grosse, che tanto andranno tutti a vantaggio del lavoro dei rispettivi designer. Pur nelle loro misure extralarge possiedono infatti entrambe equilibrio nelle forme e nei volumi, carattere, fascino, vorremmo dire anche grazia se non stessimo parlando di due oggetti che stazzano più di tre quintali e mezzo. Sono belle, e non è solo l'abbaglio delle cromature e di tutta la ricchezza dei loro allestimenti: la Honda è figlia

del mondo al quale è stata dedicata, il nord America, è lunga e bassa, potrebbe avere qualcosa in comune con le cruiser ma ricorda più una Cadillac decappottabile, con linee che tendono allo squadrato senza però arrivarci. Non notarla quando passa per strada è praticamente impossibile, quando la parcheggi c'è sempre qualcuno che viene a vederla da vicino, e se il posto è abbastanza affollato si forma puntualmente il capannello: per i narcisi è una vera goduria. La BMW è, se possibile, ancor più imponente, forse perché è un po-

chino più alta; le sue linee sono più fluenti, ondulate, eleganti, dal gusto certamente più europeo, meno vistose. Sfodera anche lei un bel po' di cromature, ed anche se non ha da mettere in mostra lo scenografico sei cilindri della GoldWing e l'impressionante trave discendente del suo telaio in alluminio, si rifà con intriganti giochi di tonalità tra la sella e le varie parti della carrozzeria.

Esibizione di carrozzerie

Non sono certo queste le moto nelle quali è la vista della meccanica a fare la differenza, e la partita allora si sposta proprio sulle carrozzerie, campo nel quale la K 1200 LT sa essere più

ricercata, più civettuola in diversi particolari (le maniglie delle motovaligie, i filetti cromati con il marchio bianco e blu davanti agli sfoghi d'aria sulla carenatura, i coperchi dei vani sul ponte di comando modellati seguendo le linee, l'eleganza del gruppo ottico posteriore), tanto da sembrare di primo acchito quasi un prodotto di classe superiore rispetto alla più "banale" e rutilante nippoamericana.

Una sola, pesante caduta di stile in tanta bontà: il pedale del freno posteriore in lamiera stampata a spigolo vivo, che se non fosse per le dimensioni vedremmo quasi meglio su una moto da cross. Riguardo le colorazioni, di gran classe sono gli accostamenti scelti dalla BMW, mentre rientrano più nell'ordinario quelle utilizzate dalla Honda, che ad un "abitacolo" in nero accoppia livree monocromatiche dalle tonalità decisamente squillanti.

Scheda	BMW K 1200 LT	Honda GoldWing
MOTORE	quattro cilindri in linea, 4 tempi	6 cilindri boxer, 4 tempi
RAFFREDDAMENTO	a liquido	a liquido
ALESAGGIO E CORSA	70,5 x 75 mm	74 x 71 mm
CILINDRATA	1.171 cm ³	1.832 cm ³
RAPP. DI COMPRESSIONE	11,5 : 1	9,8 : 1
DISTRIBUZIONE	doppio albero, 4 valvole per cilindro	monoalbero a camme, 2 valvole per cilindro
LUBRIFICAZIONE	a carter umido	carter umido
ALIMENTAZIONE	iniezione elettronica Motronic MA 2.4	iniezione elettronica PGM-FI
ACCENSIONE	elettronica digitale	digitale transistorizzata
AVVIAMENTO	elettrico	elettrico
POTENZA MASSIMA	85 kW (116 CV) a 8.000 giri/min	87 kW (118 CV) a 5.500 giri/min
COPIA MASSIMA	120 Nm (12,2 kgm) a 5.250 giri/min	167 Nm (17 kgm) a 4.000 giri/min
TRASMISSIONE PRIMARIA	ingranaggi	ingranaggi
TRASMISSIONE FINALE	a giunto cardanico	a giunto cardanico
FRIZIONE	monodisco a secco	multidisco in bagno d'olio
CAMBIO	5 rapporti	5 rapporti
TELAIO	fusione d'alluminio con motore portante	doppio trave in alluminio
SOSPENSIONE ANTERIORE	Telelever con forcella teleidraulica, steli di 35 mm Ø	forcella teleidraulica, steli di 45 mm Ø
ESCURSIONE	102 mm	140 mm
SOSPENSIONE POSTERIORE	Paralever con ammortizzatore idraulico	Pro-Link monoammortizzatore idraulico
ESCURSIONE	130 mm	105 mm
FRENO ANTERIORE	doppio disco di 320 mm Ø, pinze a 4 pist.	doppio disco di 296 mm Ø, pinze a 3 pist.
FRENO POSTERIORE	disco di 285 mm Ø (con sistema ABS)	disco di 316 mm Ø
PNEUMATICI	ant. 120/70-ZR17"; post. 160/70-ZR17"	ant. 130/70-18"; post. 180/60-16"
INTERASSE	1.627 mm	1.692 mm
LUNGHEZZA	2.502 mm	2.633 mm
ALTEZZA SELLA	770/790 mm	740 mm
LARGHEZZA	1.080 mm	947 mm
CAPACITÀ SERBATOIO	23,4 litri	25 litri
PESO	387 kg (con pieno di carburante)	363 kg a secco
PREZZO	Euro 20.250,00 chiavi in mano	Euro 25.820,00 franco concessionario
GARANZIA	integrale di 2 anni	integrale di 2 anni
EURO-2	omologata	omologata

UN LIVELLO ALTISSIMO MA ABBIAMO ANCHE QUALCHE CRITICA DA FARE

VERNICIATURA

BMW

Non abbiamo riscontrato difetti di sorta, sia nell'esecuzione che nella scelta delle tonalità e degli abbinamenti di colore. La verniciatura metallizzata è brillante, completamente ricoperta da trasparente, resistente ai graffi, solidamente ancorata alla carrozzeria, e si caratterizza per la completa assenza di de-

calcs o parti esposte in rilievo. Diverse parti della carrozzeria e della componentistica sono ricoperte da cromature, spesse e solidissime quelle sulle parti metalliche, giocoforza meno "corpose", ma ugualmente d'effetto, quelle sulle componenti plastiche.

HONDA * * * *

Il giudizio leggermente inferiore rispetto a quello della BMW deriva non tanto dalla qualità delle verniciature in sé (l'esecuzione è della migliore scuola), quanto da una scelta più "scolastica" degli abbinamenti di colore. La verniciatura delle plastiche

non presenta aloni o ombreggiature ed è protetta da trasparente, così come le parti meccaniche sono sotto un corposo strato di cromo (come le testate del motore), oppure sotto uno spesso strato di vernice protettiva, assolutamente senza difetti.

ILLUMINAZIONE

BMW * *

L'aggiunta di un secondo gruppo ottico anteriore ha giovato, ed ora la resa dei fanali è buona senza essere eccezionale: va bene il faro di profon-



dità, mentre l'anabbagliante pecca ancora un poco in tenuta di illuminazione laterale. Coreografico e molto ben visibile il gruppo ottico posteriore; il parabrezza permette una visione nitida e senza alcuna deformazione; i retrovisori sono grandi e funzionali, ma il sistema di "sgancio" li porta a frantumarsi a terra.

HONDA * * * * * LODE

La batteria di fanali anteriore è potentissima ed emette una luce assai ben distribuita: l'illuminazione è praticamente ad "effetto giorno" pure sui bordi della carreggiata. Idem al posteriore, con ben 4 gruppi ottici (due dei quali però solo catarifrangenti) più il terzo stop sul top case (optional). A partire da quest'anno sono illuminati pure i ricchissimi blocchetti elettrici. Il parabrezza permette visibilità ancora maggiore rispetto a quello già mol-



to buono della BMW, ed i retrovisori assicurano vaste panoramiche.



MATERIALI E ASSEMBLAGGIO

BMW *

Non ci è molto piaciuta la qualità delle plastiche della complessa carenatura: ottima la finitura superficiale, ma la plastica è troppo rigida, talora fissata con viti a vista, e accusa fastidiose risonanze causate dalle vibrazioni del propulsore nella zona cupolino/parabrezza, e per quanto gli accoppiamenti siano stati realizzati con cura, la moltitudine di parti accusa un'immagine "cheap". L'assemblaggio, lo denunciano le risonanze, non è perfetto: in troppi punti manca l'interposizione di spessori in gomma. Non si notano cablaggi fuori posto (fatta esclusione per il cavo di alimentazione del GPS optional), il rivestimento del sellone è morbido e piacevole al tatto, così come i pannelli imbottiti che rivestono sia la zona di appoggio delle gambe del pilotache il top case, a sua volta rivestito in velluto all'interno.

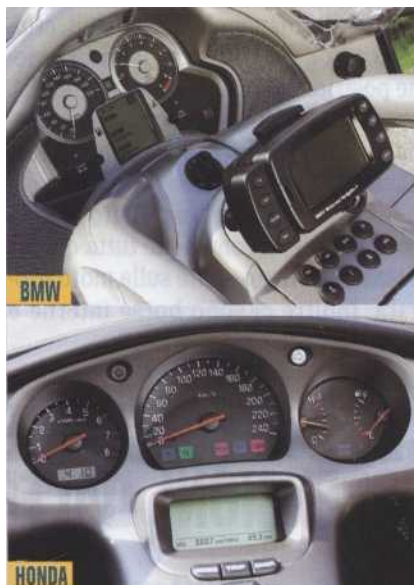
HONDA * * * * *

Lavoro maiuscolo soprattutto di assemblaggio: nonostante complessità e vastità della carenatura non si notano dissallineamenti né risonanze, e soltanto il parabrezza "rumoreggia" un pochino sulle imperfezioni. La qualità delle plastiche è superiore alla BMW, in particolare i rivestimenti del cockpit (imbottito in alcuni punti), e solo bene si può parlare dell'enorme sellone sagomato, per costruzione e rivestimento, così come dei rivestimenti di pedane e manopole. Non ci sono parti dell'impianto elettrico in disordine, mentre l'enorme top case non è rivestito al suo interno come invece quello BMW. Una pecca, i vani laterali vanno "sbattuti" per essere chiusi.

VE DI TUTTO E ANCHE DI PIÙ

Ne avete da leggere in viaggio

BMW - Coppia di strumenti analogici circolari (contagiri e tachimetro), supportate da un ampio display LCD (che la BMW chiama "Info-Flat-Screen") con gran parte delle altre informazioni: l'orologio, l'indicatore del rapporto inserito, le informazioni relative al funzionamento della radio, il computer di bordo che dà in alternativa l'autonomia residua, la temperatura esterna, il consumo medio e la velocità media, poi c'è il contakm totale più due parziali, e su due brutte barre laterali la temperatura del liquido di raffreddamento ed il livello carburante. Le spie sono contenute per lo più in due pannelli oscurati: oltre alle più comuni ci sono quelle relative al malfunzionamento dell'ABS, all'inserimento della retromarcia, alla riserva carburante, al cruise control, ai cavalletti ed all'antifurto. Buona la visibilità, solo in parte compromessa dal navigatore satellitare optional.



HONDA - Tre gruppi di strumenti analogici: da sinistra a destra contagiri (con display LCD contenente l'orologio), tachimetro (con la batteria delle spie principali), indicatore livello carburante e temperatura liquido di raffreddamento (con relative spie). Nel display multifunzione posizionato inferiormente vengono visualizzate le altre numerosissime informazioni: quelle per il funzionamento della radio (tante da non raccapezzarsi...) e dell'impianto stereo, contakm totale più due parziali

visualizzati in alternativa, visualizzazione grafica del livello di precompressione dell'amortizzatore posteriore e temperatura esterna. La visibilità e la chiarezza delle informazioni sono sempre perfette.

DOTAZIONE FUNZIONALE

BMW * * * * *

Bene i blocchetti elettrici (ci sono lampeggio d'emergenza e comandi in remoto per computer di bordo e impianto stereo, per raggiungere i quali però bisogna staccare la mano dalla manopola), leve al manubrio regolabili, stampella laterale comoda da estrarre ma non particolarmente stabile, mentre il cavalletto centrale è elettrico, al pari della regolazione del parabrezza. I vani di carico non sono grandissimi ma comunque più che sufficienti per le necessità di due persone, mentre il piccolo portapacchi in plastica sul top case è

davvero poco sfruttabile; il passeggero ha a sua disposizione ampi maniglioni e un comodo schienale. I caschi, oltre che riposti nel **top case**, possono essere fissati con un cavetto d'acciaio ad uno spuntone sotto la sella del pilota. Molto bene le serrature, meno la dislocazione del tappo del serbatoio (praticamente sulla plancia), il cui sportellino quando è aperto va inoltre ad interferire con il manubrio, al pari di quello del piccolissimo vano davanti al pilota, contenente



in massima parte il lettore CD. La troussse degli attrezzi è posizionata in uno dei vani laterali; manopola di regolazione del precarico molla dell'ammortizzatore, batteria e vaschetta del liquido di raffreddamento si trovano sotto la sella del pilota e sono facilmente accessibili, così come l'oblò per il controllo del livello dell'olio. Poco pratica la manopola per la regolazione dell'inclinazione del gruppo ottico anteriore. L'inserimento della retromarcia richiede un minimo di apprendistato.

HONDA * * * * *

I blocchetti elettrici sono affollatissimi, ma una volta fatta l'abitudine alla dislocazione dei comandi si rivelano molto pratici ed ergonomici; le leve al manubrio sono regolabili; la stampella è funzionale e comoda da estrarre, mentre il cavalletto, senza servomeccanismi, ha comunque un braccio di leva tale da potervi issare i 4 quintali della GoldWing senza particolari problemi. Il top case è semplicemente smisurato, e ben sfruttabili sono i vani laterali, al pari del portapacchi in metallo. Comodissime ed assa, pratiche le due ampie tasche sulla plancia, così come lo sono i due vani a disposizione del passeggero, che oltre ad una vera e propria poltrona dispone pure di braccioli e di efficacissimi maniglioni. Sotto il top case ci sono due ganci per appendervi i caschi (comandati da leve all'interno del baule). Bene le serrature. La troussse degli attrezzi è posizionata in uno dei vani laterali, mentre la regolazione del precarico molla dell'ammortizzatore è elettrica, posizionata sulla plancia, così come quella per l'inclinazione del gruppo ottico anteriore. Il parabrezza si regola manualmente, in modo semplice, ma richiede comunque di fermarsi per compiere l'operazione. Particolarmente comodo l'inserimento della retromarcia.



la sfida

BMW K 1200 LT - Honda GL 1800 GoldWing

ACCESSORI

BMW ***** LODE

La dotazione di serie è più che buona (stereo CD con comandi al manubrio per il pilota e in remoto per il passeggero, sedile guida regolabile in altezza, parabrezza regolabile elettricamente, luce di cortesia sul cockpit, luce e specchietto di cortesia nel top case, 2 prese di corrente) ma è con gli ac-



cessori a richiesta che si arriva ad una dotazione superlativa, restando al di sotto del prezzo della GoldWing base: antifurto e chiusura centralizzata dei vani con telecomando, illuminazione a terra (quando si aziona il cavalletto per evitare di mettere piedi in fallo nottetempo), portapacchi sul top case con luce stop supplementare, sellone comfort soft touch completamente riscaldabile, manopole riscaldabili, cruise control, CD charger (per 6 CD, viene posizionato in uno dei vani laterali), presa di corrente supplementare, pedane passeggero regolabili in altezza, navigatore satellitare.

La sciccheria del cavalletto elettrico è di serie, e comunque tutta questa dotazione era presente sulla moto provata. Inoltre ci sono borse interne e borsa da serbatoio dedicate.



HONDA *****

Ricca la dotazione di serie: raffinatissimo impianto stereo (lettore CD è optional) con interfono integrato, un cruise control particolarmente completo, parabrezza regolabile (manualmente però), regolazione elettrica dell'assetto con memoria, antifurto HISS, chiusura centralizzata con telecomando e apertura separata per il top case. A richiesta comandi stereo in remoto per il passeggero, CD charger, manopole riscaldate, specchietto e luce di cortesia nel top case, borse interne dedicate, portapacchi per il top case, spoiler con terza luce stop, altoparlanti posteriori, teli coprisella o coprimoto più tante parti speciali per la carrozzeria. A parità di allestimento il vantaggio di prezzo è comunque per la BMW, e sulla Honda non si possono avere il parabrezza elettrico o il sellone riscaldato.

UNA VOLTA TANTO SCELTE ASSOLUTAMENTE DIVERSE DAL MOTORE ALLE SOSPENSIONI, DAI FRENI AL TELAIO

LA TECNICA

Il motore a 4 cilindri in linea da 1.171 cm³, raffreddato a liquido, della nuova BMW K 1200 LT, è stato completamente aggiornato. La nuova fasatura della distribuzione, il nuovo corpo farfallato e i collettori di aspirazione riprogettati e con dimensioni maggiori, hanno consentito un incremento di potenza del 15% rispetto al modello precedente. Il nuovo valore

sale perciò a 85 kW (116 CV) raggiunti a 8.000 giri/min. L'aumento della coppia è invece di 5 Nm. Il propulsore raggiunge dunque il valore massimo di 120 Nm a 5.250 giri/min. La cilindrata viene ottenuta con un alesaggio di 70,5 mm e una corsa di 75 mm (da sottolineare il fatto che la corsa è maggiore dell'alesaggio in modo anche da contenere l'ingombro longi-

tudinale). Le valvole per cilindro rimangono quattro, con diametro di 26.5 mm per l'aspirazione e 23 mm per lo scarico. Completamente diverso è invece il propulsore della GoldWing. L'architettura utilizzata per questa unità è infatti il boxer sei cilindri, con due valvole per cilindro. La cilindrata totale è di 1.832 cm³, ottenuti con un alesaggio di 74 mm e una corsa di

TECNOLOGICA ED ESCLUSIVA

Oltre al particolare telaio in lega leggera ed ai freni seruoassistiti, la BMW ha sospensioni uniche e il motore montato longitudinale e orizzontale



la sfida

BMW K 1200 LT - Honda GL 1800 GoldWing

71 mm. Le prestazioni massime raggiunte dal motore Honda sono pari a 87 kW (118 CV) a 5500 giri/min e 167 Nm a 4000 giri/min. Come si nota la potenza massima è quasi identica a quella della BMW, ben diverso è invece il regime al quale si raggiunge questo valore, che per la Honda è decisamente inferiore. La coppia della GoldWing è invece superiore a quella della K 1200 LT ed anche in questo caso viene raggiunta ad un regime più basso. Queste differenze sono dovute alle cilindrata dei due propulsori così distanti nel loro valore, da rendere difficile qualsiasi paragone tra le prestazioni. Sulla nuova BMW è stata modificata anche la trasmissione del gruppo motopropulsore. Il cambio con cinque marce ha infatti ora ingranaggi nuovi, con un profilo della dentatura che consente di contenere notevolmente la rumorosità di funzionamento.

E' stata migliorata anche la selezione dei rapporti, ora più precisa. La ciclistica della BMW K 1200 LT è stata modificata nelle quote fondamentali per aumentare la stabilità. Rimane il classico telaio fuso in alluminio con

sospensione anteriore di tipo telelever e posteriore paralever. L'avancorsa all'avantreno però è aumentata di 15 mm e raggiunge il valore totale di 117 mm. Si ricorda brevemente che la caratteristica del sistema Telelever è tale da limitare l'affondamento dell'avantreno durante le forti frenate (effetto antidive), in questo modo l'assetto della moto è costante. Il sistema paralever permette invece di ridurre le reazioni indotte dalla trasmissione cardanica sul retrotreno della moto, quando si hanno notevoli trasferimenti di carico. L'aderenza del pneumatico posteriore è

perciò sempre massima. Sul retrotreno della K 1200 LT l'ammortizzatore è ora di tipo progressivo (già utilizzato sui modelli Cruiser della BMW e sulla R 1150 GS). Questo significa che l'azione di smorzamento aumenta più è ampia la corsa che deve compiere l'ammortizzatore.

Progressività e stabilità

In questo modo la moto è sempre confortevole, ma in caso di profondi avvallamenti del manto stradale, l'azione

diatore del liquido di raffreddamento non è stato posizionato nella parte anteriore, ma è stato sdoppiato in due unità appoggiate sui fianchi del telaio. Queste vengono investite dal flusso d'aria convogliato da prese con conformazione specifica. Da notare che la sospensione posteriore della GoldWing usa un ammortizzatore azionato da un sistema di leve che garantisce la necessaria progressione di funzionamento e il precarico molla è attuato elettronicamente, per poter avere sempre il miglior assetto del veicolo. L'impianto dei freni della K 1200 LT uti-



Cilindrata inusuale per una moto, ripartita nei sei cilindri contrapposti. I radiatori come si vede in foto sono montati lateralmente. La trasmissione è ad albero

della sospensione è più rigorosa (le oscillazioni sono più contenute), assicurando una migliore tenuta di strada. Completamente diverso è il telaio della GoldWing. Ha infatti due grosse traverse che scorrono oblique sopra il motore, fino a congiungersi con le piastre laterali nelle quali è posizionato il fulcro della sospensione posteriore (anche in questo caso monobraccio entro il quale scorre la trasmissione a cardano). Il motore è logicamente appeso a questa struttura e diventa elemento stressato. Per contenere l'ingombro longitudinale della Honda il ra-

lizza due unità a disco anteriori di 320 mm e una unità sempre a disco posteriore di 285 mm. Di serie viene montato il sistema Integral ABS, che accomuna cioè la funzione di antibloccaggio delle ruote, con quella di ripartizione dell'azione frenante tra avantreno e retrotreno. Per la GoldWing i freni sono da due unità anteriori di 296 mm e una posteriore di 316 mm. Anche qui è disponibile l'ABS ma la funzione di ripartizione della frenata non è integrata nella stessa unità idraulica come accade invece nella BMW

GIANPAOLO RIVA

IL GROSSO VANTAGGIO DELLA CILINDRATA E QUELLO DELLE PIEGHE PIU' DISINVOLTE

Il primo approccio con le nostre due ammiraglie è di quelli che intimoriscono a dovere anche il motociclista esperto ma non abituato a "cattedrali" del genere: le manovre "a mano" sono il primo momento nonché quello più delicato, ed è la GoldWing a dimostrarsi meglio gestibile grazie alla sella molto bassa da terra ed al funzionamento semplice e morbido della retromarcia elettrica; fatto il dovuto apprendistato diventa quasi maneggevole pure in manovra. La BMW è migliorata rispetto al passato, ma pare comunque meno equilibrata della giapponese, e l'altezza della sella combinata con il peso può mettere in apprensione guidatori di bassa statura; inoltre per usare la retromarcia va azionato a mano l'invertitore sul cambio, che può richiedere piccoli spostamenti della moto per essere innestato.

Una volta messa un po' di velocità sotto le ruote la situazione migliora nettamente; in sella si sta comodi come passò su entrambe, con un leggero vantaggio per la Honda un po' su tutti i fronti: c'è più spazio sia per il pilota che per il passeggero (che ha pure una fantastica poltrona con tanto di braccioli da godersi), e il manubrio più largo permette un maggior controllo della moto. Non che la LT sia di molto peggio, tant'è vero che l'unico appunto che ci sentiamo di farle riguarda il sellone soffice soffice, che alla lunga può dare fastidio alle terga.

Prima di passare ad analizzare tutti gli altri aspetti del comportamento su strada però, vorremmo fosse chiara una cosa: la Honda GoldWing

gode in parecchie voci di un certo vantaggio sulla rivale; tale vantaggio è dovuto esclusivamente al suo eccezionale propulsore, autentico cuore della moto e dispensatore di piacere a non finire. La sua architettura boxer, tanto per cominciare, favorisce l'abbassamento del baricentro e l'equilibrio, nonché l'annullamento delle vibrazioni di primo ordine; la sua curvatura è notevolmente superiore a quella del BMW (ben un terzo in più!), ed il frazionamento a sei cilindri lo rende fluido ed elastico come nessun altro. Parlando di comfort infatti, sono la sua totale assenza di vibrazioni e le sue risposte sempre, incredibilmente dolci a segnare la differenza tra le due moto, dal momento che il lavoro di entrambi i set di sospensioni non presta il fianco a critiche, e che anzi,

superati i 140/150 km/h, è la K 1200 LT a dimostrare un miglior studio aerodinamico, proteggendo in modo progressivamente migliore pilota e passeggero. Di suo, se vogliamo, la BMW ci mette un comando dell'acceleratore non particolarmente fluido, ma è la maggior ruvidità del quattro cilindri tedesco a fare la differenza, in combutta con una trasmissione finale che accusa qualche gioco alle bassissime velocità. Il motore della GoldWing si avvantaggia anche in prestazioni: a parte la velocità massima (con moto del genere non bisognerebbe mai superare quelle velocità che permettono di ascoltare l'impianto stereo), accelerazione e ripresa vedono la Honda di fatto davanti, visto che ad ogni apertura del gas, non importa in quale rapporto od a quale regime si





stia viaggiando, si può star certi di avvertire immediatamente una spinta tanto poderosa quanto incredibilmente dolce. Il nuovo quattro cilindri BMW, migliorato nell'erogazione e potenziato, risponde con tanta regolarità di funzionamento e con una buona spinta ai regimi medio-

bassi, ma il divario, fosse solo di cilindrata, è troppo ampio per le masse in gioco.

I tanti vantaggi del boxer

La bontà del sei cilindri Honda è tale da mascherare pure difetti marchiani di altre componenti; il cambio della GoldWing, per esempio, non è nulla di eccezionale, visto che in scalata tende a fare "gradino" imo al punto di rifiutare le marce. Dal momento però che è tale la progressione del motore da permettere di viaggiare in quinta come se si fosse dotati di un variatore automatico, l'uso del cambio si riduce al minimo pure in montagna, minimizzando il problema. Migliore invece il cambio della BMW, ben spazioso e manovrabile, che ha come unico difetto quello di incappare sovente in "sfollate" nel passaggio tra prima e seconda marcia. Dove la LT ha fatto un grosso passo in avanti è stato soprattutto nel feeling di guida: la versione precedente sfoggiava una stabilità imperturbabile, ma difettava in maneggevolezza. Ora la sua ciclistica rivista l'avvicina davvero molto alle eccellenti doti (in relazione alla stazza, naturalmente...) di manovrabilità della GoldWing, anche nel misto stretto o ad andature da parata; all'aumentare della velocità conservano entrambe una certa tendenza sottosterzante (allargano la

traiettoria con l'anteriore), e la differenza principale tra le due è che mentre sulla Honda non si può scendere oltre un determinato angolo di piega (più che soddisfacente ma tutt'altro che corsaiolo), con la BMW si fatica ancora un poco a capire il comportamento dell'avantreno.

Nel complesso comunque ci si trova alla guida di due moto equilibrate, facili da condurre e inaspettatamente maneggevoli, pure sui tornanti più stretti.

Riguardo i consumi, la BMW sa essere parca, in grado di orbitare attorno ai 16/17 km/l nell'uso normale (dato peggiore di 1-2 km/l rispetto alla versione precedente), mentre con la Honda quando va bene si fanno i 13/14 con un litro, e tirando in autostrada si piomba a circa 8 km/l. I freni sono sempre ottimi: equipaggiati con ABS, l'impianto BMW è servoassistito, mentre l'Honda sfrutta il Dual-CBS per la frenata combinata tra anteriore e posteriore; i principali vantaggi sono potenza e sicurezza nella tedesca, ottimo feeling ed altrettanta sicurezza per la giapponese.

Allora, alla fine, vale la pena spendere così tanti soldi per due moto così? Ammesso di averli a disposizione, secondo noi sì, perché se è vero che ne servono davvero tanti, è altrettanto vero che non esistono ad oggi sul mercato molti prodotti con caratteristiche e qualità paragonabili. Ergo, se si vuole il massimo, quello è davvero il punto d'arrivo.

DUE MODI DI ESSERE MARI

La Honda GoldWing, sopra, offre un gran motore non solo riguardo le prestazioni di cui è capace, forte di una cilindrata molto maggiore rispetto al BMW, ma anche per i positivi riscontri in fatto di guida. La BMW invece in piega si può spingere ben oltre

la sfida

BMW K 1200 LT - Honda GL 1800 GoldWing

i nostri rilevamenti

	BMW K 1200 LT	Honda GoldWing
velocità massima		
Effettiva (km/h)	206,6	204,4
Indicata	210	218

peso		
con 5 kg di carburante		
Effettivo (kg)	385,6	388,0
Asse anteriore	173,6	175,4
Asse posteriore	212,0	212,6
Ripartizione ant./post.	45,0/55,0	45,2/54,8

frenata		
Velocità effettiva (km/h)	Spazio di arresto (metri)	
60	14,5	14,0
100	42,3	40,6

	BMW K 1200 LT	Honda GoldWing
accelerazione		
Distanza (metri)	Tempo (secondi)/Velocità uscita (km/h)	
0-400	13"2 /171,7	12"3 /171,5
0-1000	24"7 /198,2	23"9 /196,4

	BMW K 1200 LT	Honda GoldWing
Velocità (km/h)	Tempo (secondi)/Velocità uscita (km/h)	
0-50	2"6 /19,9	1"3 /8,1
0-100	5"1 /76,4	3"8 /60,6
0-150	9"6 /237,6	8"7 /235,4
0-200	26"1 /1.078,3	29"3 /1.285,4

	consumo	
	percordanze in km/l	
Medio	16,5	13,5
Economy	-	-
A 90 km/h	-	-
A 120 km/h	-	-

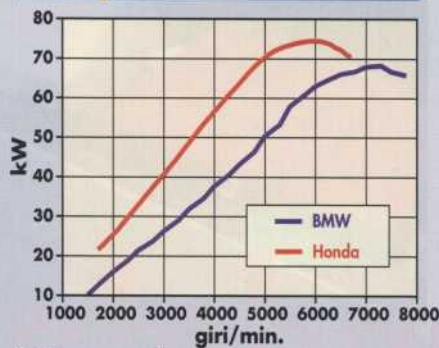
	BMW K 1200 LT	Honda GoldWing
ripresa		
Da 50 km/h nel rapporto più lungo		
Distanza (metri)	Tempo (secondi)/Velocità uscita (km/h)	
0-400	15"0 /139,6	14"8 /149,7
0-1000	28"0 /185,7	27"1 /191,6

	BMW K 1200 LT	Honda GoldWing
Velocità (km/h)	Tempo (secondi)/Velocità uscita (km/h)	
50-100	7"9 /164,9	7"8 /150,0
50-150	17"3 /492,3	15"0 /403,5
50-200	32"9 /1.283,8	37"2 /1.550,3

	scarti tachimetro	
Velocità indicata (km/h)	Velocità effettiva (km/h)	
50	46,7	45,0
100	93,5	93,5
150	143,3	142,0
200	-	190,0



la potenza



Potenza massima

BMW

alla ruota **69,35 kW** (94,22 CV) a 7.950 giri/min.
Dichiarata: 85 kW a 8.000 giri all'albero

Honda

alla ruota **74,68 kW** (101,47 CV) a 5.900 giri/min.
Dichiarata: 87 kW a 5.500 giri all'albero

la coppia



Coppia massima

BMW

alla ruota **95,84 Nm** (9,77 kgm) a 6.000 giri/min.
Dichiarata: 120 Nm a 5.250 giri all'albero

Honda

alla ruota **135,87 Nm** (13,85 kgm) a 4.700 giri/min.
Dichiarata: 167 Nm a 4.000 giri all'albero

Condizioni ambientali: Temp. 25-15°C - Pressione 990-1020 mb - Umidità rel. 50-55%. Fattore di correzione = 1,045-0,993.

destinazione d'uso

Città

BMW		
Honda		

Extraurbano

BMW		
Honda		

Fuoristrada

BMW		
Honda		

Autostrada

BMW		
Honda		

In coppia

BMW		
Honda		

Pista

BMW		
Honda		

la nostra pagella

	BMW K 1200 LT	Honda GoldWing
linea Stili diversi ma entrambi riusciti; la BMW è raffinata ed elegante, la GoldWing decisamente più vistosa. Dimensioni davvero imponenti per entrambe.	9	9
colorazioni La K 1200 LT è proposta in tre varianti bicolori metallizzate molto riuscite; più "ordinaria" la Honda, disponibile in tre livree monocolori (argento, nero e rosso).	9,5	8,5
rifiniture Due moto eccellenti sotto questo profilo: c'è apparenza ma anche molta sostanza. Per l'assemblaggio e la cura dei materiali preferiamo comunque la GoldWing.	9	9,5
strumentazione Entrambe completissime, spicca per "scenografia" quella della Honda, di forte gusto americano. La leggibilità degli strumenti è migliore sulla Honda.	9	9,5
motore Il sei cilindri Honda semplicemente non teme paragoni: potente, fluido ed elastico. Il confronto con il BMW è impari anche per il grosso gap di cilindrata.	8	10
cambio Migliore, anche se non è perfetto, quello della BMW; il cambio della GoldWing, pur morbido e manovrabile, a volte rifiuta gli innesti in scalata.	8	7
frizione Sono due ottimi gruppi, modulabili, poco pesanti da azionare ed in gradi di gestire senza difficoltà la coppia notevole dei propulsori.	9	9
trasmissione La K 1200 LT accusa qualche strappo alle basse andature; con la Honda GoldWing invece si va davvero sul velluto.	8	9
accelerazione La Honda accelera con grande decisione fin dai primissimi metri; sulla BMW a volte si desidererebbe maggior spunto, soprattutto in partenza.	7,5	8,5
ripresa L'apertura del gas in movimento segna un divario più netto di quel che dicono i numeri: la Honda "tira" sempre e comunque, la BMW deve girare più alta.	8	9
velocità Veloci quanto basta e praticamente alla pari come dato di punta; l'aerodinamica della BMW la rende un poco più efficace alle alte velocità.	8	8
consumo Considerata la stazza, la BMW non consuma molto, anche se è peggiorata rispetto al modello precedente. Parecchio più assetata la GoldWing.	8,5	7
telaio Solidità quasi sportiva per la Honda; nonostante la lunghezza l'assetto è a prova di bomba. Quando si spinge sul serio la LT tende talvolta ad "avvitarsi".	8	9
posizione di guida Sono simili e vicine all'eccellenza; la giapponese però è leggermente più spaziosa ed ha un manubrio meglio conformato.	9	9,5
protettività Siamo ai massimi livelli di protezione dall'aria riscontrati su una moto, con la BMW che crea pochissimi vortici anche alle massime velocità.	10	9,5
vibrazioni Sulla Honda GoldWing il motore semplicemente non lo si sente girare. Qualche vibrazione in più la si avverte invece sulla BMW.	8,5	10
frenata L'impianto servoassistito BMW è straordinariamente potente, ma la sensibilità sul comando migliorabile. Modulabile ed adeguato al peso l'impianto Honda.	8,5	8,5
sospensioni Gestiscono bene il peso notevole delle moto ed isolano ottimamente i passeggeri. Comodissima la regolazione elettrica con memoria del precarico della Honda.	9	9
guida Molto, molto meglio di quel che si potrebbe pensare. Sicure, stabili e maneggevoli: tra pregi (tanti) e difetti (pochi) sono alla pari.	8,5	8,5
stabilità Granitica la GoldWing in tutte le condizioni di marcia. Stabile anche la BMW, che accusa qualche oscillazione in curva solo viaggiando davvero forte.	8,5	9
prezzo Sono prodotti d'élite e come tali costano molto; il rapporto prezzo-dotazione è in favore della BMW, ma la GoldWing mantiene alte le sue quotazioni da usata.	7,5	7
garanzia Per entrambe abbiamo una copertura di due anni che rappresenta il minimo di legge. L'affidabilità delle due Case è comunque la garanzia migliore...	9	9