

# Test comparativ intre: BMW F800GS, BMW R1200GS, KTM 990 Adventure, Honda 700 Transalp, Suzuki DL1000 V-Storm si Yamaha XT660Z Tenere

Traducere si adaptare din revista Moto Traveller – Octombrie 2008

Se spune ca cele mai bune allround bikes ar fi cele din categoria enduro-touring. Asa ca germanii de la revista Moto Traveller in ultimul numar din 2008 s-au pus pe treaba si au adunat la un loc cele mai de seama motociclete enduro-touring pentru a le compara, pentru a lasa cititorul sa aleaga care dintre ele este cea mai potrivita.

Si uite asa au ajuns umar la umar urmatoarele motociclete: bastinasele BMW F800GS, BMW R1200GS, austriaca KTM 990 Adventure, si japonezele Honda 700 Transalp, Suzuki DL1000 V-Storm si noua Yamaha XT660Z Tenere. Enduro-tourere foarte variate, de la 48CP ai noului Tenere la cei 105 ai BMW R1200GS, de la saua de 84cm ai Transalpului la cei 90cm ai noului Tenere, de la 211 kg (Tenere) la 229 kg (BMW R1200GS), de la nou-nouta Yamaha la inechitul V-Storm.

A fost greu sa facem o diferenta/distanta intre fiecare dintre motociclete. Sa te urci de pe BMW R1200GS pe noul Tenere este de necrezut. *Motocicleta Yamaha XT660Z Tenere pare a fi o motocicleta simpla/usoara.* Este clar ca BMW R1200GS are putere dubla fata de Yamaha XT660Z Tenere, capacitatea (centimetri cubi) fiind dubla si avand si un cilindru in plus. Ar fi pacat daca Yamaha XT660Z Tenere ar merge la fel de bine ca si BMW R1200GS. Cativa kilometri facuti cu Yamaha XT660Z Tenere si parca se intoarce pamantul deoarece aceasta motocicleta impresioneaza datorita conceptului ei in ansamblu de la detaliile tehnice si pana la aspectul futurist.

Pentru a le putea compara a trebuit sa luam in calcul atat orientarile de tourer ale fiecarui model in parte respectiv confort, pozitie in sa, autonomie s.a. cat si veleitatile enduro. Putem puncta aici avantajele KTM, Yamaha si BMW F800GS prin roata de 21 de toli pe fata, iar KTM prin roata de 18 toli pe spate. A trebuit sa tinem cont si de incarcatura, sistemele de bagaje, manevrabilitate si de ce nu, piata after-market pentru accesorii.

Sa incepem testul. Nu o sa insist prea mult pe detaliile tehnice deoarece sunt cunoscute ci voi incerca sa subliniez aspectele ce merita a fi luate in calcul spre a putea face o comparatie reala a modelelor.

## BMW F800GS

- dureros dar adevarat -

### Plus/Minus

- + Motor foarte bun
- + Furca orientata offroad
- + Aspect forte frumos si scump
- + Frane foarte bune cu ABS optional
- Protectie foarte proasta a motocicletei in caz de impact
- Pozitie proasta a pasagerului
- Saa tare cu margini deranjante

Prin modelul F800GS, BMW a creat o motocicletă tourer cu veleități enduro și nu o motocicletă enduro cu veleități de tourer. Motorul își are originile în modelele S și ST și dezvoltă o putere de 85CP. Furca lucrează fără nici cel mai mic impediment atât la viteze mici cât și la viteze foarte mari. Scaritele pilotului montate



prea în față obligă la o poziție inactivă în sa, chiar dacă contactul cu corpul motocicletei nu se pierde. În schimb, atunci când rulezi în picioare, poziția genunchilor este una foarte bună. Imaginea redată de oglinzi este una incompletă. Deși lungimea bratelor este destul de mare, forma neinspirată a oglinzilor creează punctul mort (the blind spot) imediat în spatele pilotului. În ceea ce privește protecția motorului se cere ca scutul de plastic să fie înlocuit cu unul de metal. De un bun augur este și prizele montate lângă contact.

Cu modelul F800GS, BMW îl scoate pe tusa longevivului și apreciatul R1200GS, luând mai în serios lupta pentru segmentul enduro dar și touring.

Accesorii: ABS – 710€, cric central – 110€, sistem de prindere coffer – 190€, coffer lateral – 250€ bucata, top case – 285€, sistem navigație – 930€...

## **BMW R1200GS** *- allround talent -*

### Plus/Minus

- + Motor foarte bun
- + Furca este manevrabila si totodata foarte stabila
- + Frane foarte bune cu ABS
- + Spectru de utilizare foarte larg
- + Multe accesorii disponibile
- Alimentarea greoaie cu benzina
- Motocicleta foarte grea cu centru de greutate inalt

Despre aceasta motocicletă s-a scris totul. Totuși o să mai punctăm unele aspecte. Foarte confortabilă la drum lung, cu o poziție activă a pilotului, în ciuda faptului că scaritele sunt un pic cam scurte. Motocicleta este foarte stabilă indiferent de vreme, viteză de oras sau la peste 200 km/h. Drumurile dificile sunt totuși o problemă atât din cauza motorului boxer cât și din cauza centrului de greutate ridicat. O altă problemă apărută în testarea GS-ului a fost funcționarea sistemului ESA (Electronic Suspension Adjustment) care deși funcționează la superlativ pe modelele din clasa K, la GS a dat rateuri, blocându-se. Pozițiile 'Normal' și 'Confort' au fost cele mai bune, celelalte opțiuni fiind ori prea extreme ori deloc notabile. Oricum, motocicletă se conduce foarte frumos și fără a beneficia de avantajele acestui sistem.



Siguranța pe care o conferă GS-ul este indiscutabilă, făcând ca atât mersul pe sosea cât și cel offroad să îi dea GS-ului titlul de Allround Talent.

Accesorii: ABS – 1080€, ACS (Controlul tracțiunii) – 285€, RDC (Controlul presiunii din roți) – 205€...

## Honda 700 Transalp

- draguta tuturor -

### Plus/Minus

- + Motor foarte bun
- + Usor de condus
- + Saura destul de joasa
- + Frane foarte bune cu ABS
- Protectie foarte scazuta in caz de impact
- Suspensii moi
- Amortizor la care se ajunge greu si cu putine posibilitati de ajustare

De-a lungul timpului, Honda Transalp a suferit multe modificari castigand foarte multi fani.

Noul Transalp este o motocicletă care in general nu are probleme dar nici spectaculoasa nu este, exact ca si predecesoarele ei.

Motorul este fiabil iar cei 60CP sigur nu o lasa in urma pe sosele. Usurinta cu



care merge pe strada se poate vedea si pe zone neasfaltate, noul Transalp fiind totusi destinat mai mult pentru sosea decat pentru offroad. Totusi enduristii vor aprecia mersul offroad datorita rotii fata de 21 de toli. Seaua de 84cm face ca pilotul sa se simta in largul sau, fiind foarte comoda la drumurile mai lungi.

Noul Transalp vine echipat un sistem de franare foarte bun cu ABS si CBS.

Comenzile au ramas cele vechi, modelul de serie venind totusi echipat cu protectie de maini pentru pietre.

Este dificil sa ajungi la amortizorul de soc si oricum acesta are doar cateva posibilitati de ajustare.

Transalpul poate fi catalogat ca un motor de plimbare, cuvântul cheie fiind spontaneitatea.

Accesorii: cric central – 249€, parbriz mai inalt cu 17cm – 115€, proiectoare ceata – 238€, sistem de navigatie Garmin Zumo – 881€...

## KTM 990 Adventure

- inima sportiva -

### Plus/Minus

- + Motor puternic facut si pentru viteze ridicate
- + Furca extraordinara de buna
- + Confortabil pe distante lungi
- + Bun si offroad
- + Frane foarte bune cu ABS
- Prea zgomotos
- Alimentare greoaie

Numele KTM 990 Adventure impune in primul rand respect. Dintre toate motocicletele prezente la test, acesta este cel mai impozant, cu cel mai mare parbriz. Cand acest dulap portocaliu apare in oglinda retrovizoare, parca se



transforma intr-un Porche. Si chiar poate tine pasul cu faimoasa masina. Chiar si la peste 200 km/h este stabila. Asta nu poate decat sa arate clasa acestei motociclete.

Agilitatea motorului este completata de o transmisie hidraulica care se simte prin manevrarea foarte usoara a manetei de ambreiaj.

Pozita pe motocicleta este una orientata spre enduro iar pe distante mai

mari nu prezinta mari dificultati.

Furca nu arata nicio slabiciune. Raspunde imediat si extrem de bine solicitarilor atat in curbe cat si pe zonele pietruite unde se arata foarte stabila. Insa, in curbele inchise si in zonele mai greu accesibile KTM Adventure ingenuncheaza. Acest lucru se datoreaza marelui rezervor de 22l care se gaseste pe de o parte si cealalta a solidului cadru tubular.

O scurta rasucire de mana si motorul raspunde imediat. Acest lucru nu este vazut ca fiind pozitiv deoarece este periculos atat in curbe cat si in coborarile abrupte.

KTM 990 Adventure este intr-adevar o motocicleta care isi merita pe deplin sloganul 'Ready to Race'.

Accesorii: scaun ergonomic – 158€, manere incalzite – 80€, parbriz inalt – 118€...

## Suzuki DL – 1000 V-Storm

- Sports Utility Vehicle -

### Plus/Minus

- + Spatiu relativ mare
- + Furca stabila
- + Frane bune
- + Protectie buna impotriva intemperiilor
- Pozitie inactiva a pilotului
- Frane fara ABS
- Protectie foarte scazuta in caz de impact

De remarcat inca de la inceput este faptul ca firma Suzuki a anuntat ca incepand cu anul 2009 DL-1000 nu va mai fi scos pe piata. De aceea sunt si mari reduceri de pret la acest model. Veleitatile de tourer il arata ca o buna optiune pentru temerarii calatoriilor lungi. De asemenea nici reducerile de pret nu sunt usor de trecut cu vederea.

Comportamentul la drum lung este exemplar, seaua fiind foarte comoda. Aspectul exterior cu slabele protectii in ceea ce priveste iesirile offroad ne arata caracterul de tourer al DL-ului. Desi are un motor in doi cilindri, se simt vibratii atat in furca cat si in stomac ceea ce face sa mai scada din confort la drum lung.

Cockpit-ul este unul complet, cu foarte multe indicatoare, inclusiv cel OD (overdrive) prin care esti attentionat ca trebuie sa schimbi viteza. Chiar si asa, nu a putut castiga multi fani deoarece acest aspect este mai putin important in viziunea cumparatorilor.

Motocicleta este foarte stabila atat in linie dreapta cat si in curbe dar transferul rapid al greutatii de pe o parte pe cealalta da mult de furca pilotului.

Concluzia finala asupra acestui model a fost unanima: for onroad use only.



Accesorii: parbriz de touring – 118€, protectii maini – 56€, sistem navigatie – 1470€...



## Yamaha XT660Z Tenere

- *urgestein* -

### Plus/Minus

- + Foarte manevrabila
- + Potizia in sea si in picioare clar orientate enduro
- + Protectii foarte bune/robuste
- + Consum economic
- + Raportul calitate/preț excelent
- Putere relativa a motorului
- Nu are ABS

Urgestein s-ar traduce in felul urmator: o piatra care apare intr-o forma magnifica care ne-ar arata, in functie de imaginatia fiecaruia conceptul de abis, istorie geologica.

Noul Tenere nu este chiar o motocicletă de Rally desi aspectul sau asa ne duce cu gandul. Moto-ul noului Tenere este ‘un cilindru este suficient’. Poate ca este just, poate ca nu. Cert este ca odata cu aparitia noului model japonez incepem sa redescoperim virtuti de mult uitate in timp si anume calatoriile simple, fara tone de echipament High-Tech ceea ce face ca noul Tenere sa detroneze motocicletele nemtesti. ‘Drumul este telul’ nu inseamna neaparat ca trebuie ca fii cel mai rapid sau sa o iei pe drumul cel mai scurt.

Sasiul este pregatit pentru ce e mai rau. Forma de diamant a fost special conceputa pentru a indura fara limita. Totusi pretul redus face ca cea mai mare parte din critica sa fie indreptata impotriva componentelor sasiului. Desi lucreaza bine mai



trebuia puțin lucrat și la furcă și la amortizor dar cu siguranță că industria de accesorii se va ocupa de aceste detalii.

Și apropo de mersul pe teren accidentat, aici noul Tenere își arată pe deplin orientarea. Poziția pilotului este foarte bună, furcă lucrează bine desi este loc și de mai bine, roata de 21 de toli își arată eficiența iar motorul de 48CP este suficient. Vibratiile sunt reduse dar totuși la viteze de peste 130 km/h acestea își fac simțita

prezenta, ceea ce face ca noul Tenere sa primeasca un minus in ceea ce priveste drumurile mai lungi pe autostrada.

Noul Tenere este o motocicletă solida cu potential atat pentru offroad cat si pentru drumuri lungi. Si cu asta se incheie cercul, pentru ca si predecesoarele ei au fost la fel.

Accesorii: Cric central – 161€, protectie motor – 142€, protectie maini – 135€...

Comparatie consum/autonomie:

	Consum %	Capacitate rezervor	Autonomie
BMW F800GS	5,0l	16l	320km
BMW R1200GS	5,7l	20l	350km
Honda Transalp	5,3l	17,5l	330km
KTM 990 Adventure	6,8l	22l	320km
Suzuki DL-1000	6,2l	22l	350km
Yamaha Tenere	4,2l	23l	540km

Concluziile acestui test comparativ le trageți voi. Fiecare stie mai bine ce i se potriveste. Fiind facut de nemti si vazand critica adusa marcii BMW inclin sa cred ca este un test obiectiv care nu face altceva decat sa raspunda unor intrebari de genul: Care motocicletă este mai buna? Mai fiabila? Pot avea o motocicletă atat pentru drum lung cat si pentru teren accidentat? Etc.

P.S. – De gustibus et coloribus, non disputandum...

Realizat de “Diaconescu Alexandru”  
Membru “Yamaha Tenere Club Romania”  
Web: [www.tenereclub.ro](http://www.tenereclub.ro)  
Email: [info@tenereclub.ro](mailto:info@tenereclub.ro)