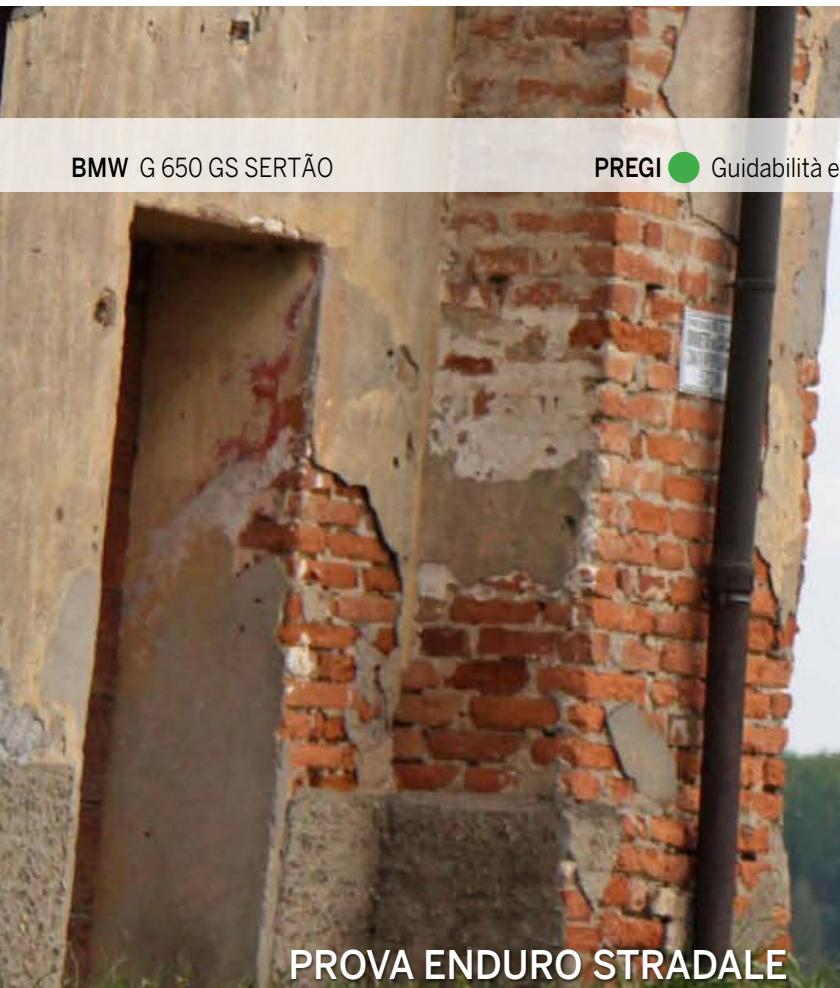


BMW G 650 GS SERTÃO

PREGI  Guidabilità e consumi

DIFETTI  Mancanza indicatore livello carburante

PREZZO € 7.750



PROVA ENDURO STRADALE

## Senza confini!

di **Francesco Paolillo** | Una enduro monocilindrica con cui fare di tutto un po' e senza temere per il portafoglio? Ecco la G 650 GS Sertão, BMW piccola e avventurosa. Sfiora i 170 km/h e fa quasi 30 km con un litro di verde. Costa 7.750 euro





6.500 giri e 60 nm a 5.000 giri di coppia massima (è disponibile anche la versione depotenziata da 34 CV e 47 Nm di coppia), il telaio è lo stesso a traliccio in tubi d'acciaio, mentre le sospensioni si "allungano" e aumentano l'escursione utile. La forcella telescopica da 41 mm di diametro, passa da 170 mm (140 mm la versione ribassata) a 210 mm, mentre il mono, sempre ancorato al forcellone da un leveraggio, è regolabile nel precarico molla con un comodo registro remoto, passa da 165 mm (130 la ribassata) a 210 mm. Se poi l'aumento dell'altezza da terra non fosse sufficiente, il paramotore della Sertão ci può mettere al riparo da fastidiosi e dannosi contatti con il terreno. Cambia naturalmente anche l'altezza da terra del piano di seduta, che si alza da 780 mm fino a 860 mm (900 per la sella rialzata). Copia incolla anche nel reparto freni, il singolo anteriore da 300 mm, con pinza flottante a doppio pistoncino, viene confermato per l'impiego maggiormente votato al fuoristrada, così come il posteriore da 240 mm e relativa pinza flottante a singolo pistoncino. Di serie per la G 650 GS Sertão è previsto l'ABS (disinseribile) che è invece optional sulla GS "stradale". Esteticamente la differenza che si fa notare maggiormente sono i cerchi a raggi e non più in lega, con la gommatura di sezione inferiore, 90/90 anteriore e 130/80 posteriore, mentre sparisce il piccolo parafango anteriore, al posto del quale troviamo una piastra di rinforzo.

### **a prova della BMW G 650 GS Sertão**

Poco più di un anno fa abbiamo avuto modo di provare la [BMW G 650 GS](#), monocilindrica dal prezzo contenuto, 6.990 €, facile da guidare e dai consumi contenuti. BMW ora ci propone la versione con cerchio da 21 pollici in luogo dei 19 della GS stradale, e sospensioni con escursione maggiore e quindi più adatte a un uso fuoristradistico. Il nome la dice tutta sulle velleità della monocilindrica tedesca, Sertão come il deserto brasiliano (una volta c'era la Ténéré... ma era tutto un altro continente). I contenuti non cambiano molto, tanto meno stravolgono il concetto della GS con cerchio da 19 pollici, ma per chi ama avventurarsi lungo strade sterrate e anche moderatamente impervie, magari con armi e bagagli annessi, la G 650 GS Sertão è perfetta.

### **Cosa cambia rispetto alla G 650 GS**

Andiamo per gradi e vediamo cosa differenzia la versione desertificata della G 650 GS. Il motore rimane il robusto e poco assetato monocilindrico bialbero da 652 cc raffreddato a liquido, 4 valvole per cilindro e lubrificazione a carter secco, con 48 CV (25 KW) a





Per il resto, a parte la grafica con la scritta Sertão ben in vista, non cambia nulla.

#### Finiture

In generale le finiture della G 650 GS Sertão sono buone, le plastiche non vernicate sono piacevoli al tatto (anche se soggette a graffiarsi facilmente) mentre la luce degli accoppiamenti dei singoli elementi è buona in generale, con la sola eccezione della sella che sembra sempre agganciata male a causa dell'eccessivo spazio presente tra l'imbottitura e le plastiche della carena. Non particolarmente attraenti i supporti delle pedane e le leve, mentre la verniciatura sembra piuttosto delicata per una moto che potrebbe avere incontri ravvicinati con ghiaia e sassi. Inoltre si iniziano a vedere le prime tracce di ruggine sia sul cavalletto, particolare assai fastidioso per una moto che ha pochi mesi di vita.

#### La nostra prova

Premetto che prima di montare in sella alla Sertão, c'è un piccolo ma fastidioso sforzo da compiere, "issarla" dal cavalletto laterale

che inclina eccessivamente la moto su un lato (nel caso in cui la si debba parcheggiare anche solo in leggera pendenza, lo sforzo diventa davvero significativo nel momento in cui la si volesse radrizzare), se poi si volessero caricare armi e bagagli ... beh meglio dotarla del cavalletto centrale! Una volta in sella ci si trova davvero bene, come su gran parte delle enduro stradali d'altra parte. Il manubrio largo mette subito a proprio agio, mentre la sella, sebbene non sia particolarmente soffice sembra (e con il passare dei chilometri lo confermerà) abbastanza comoda. Rispetto alla G 650 GS "stradale" si fa più fatica a poggiare i piedi a terra, ma è il prezzo da pagare alla configurazione fuoristradistica di questa monocilindrica. La strumentazione che ci ritroviamo di fronte appaga l'occhio, ma se consideriamo la ricchezza di informazioni qualche cosa in più lo si poteva anche fare. All'orologio e ai contachilometri (con il parziale che si azzerà automaticamente non appena si accende la spia della riserva) nel display si aggiunge il solo contagiri, mentre il tachimetro è analogico. Considerando le velleità granturistiche/avventurose della Sertão, un indicatore del livello carburante e un termometro del liquido di raffreddamento sarebbero ben accetti.



Un check della strumentazione e una leggera pressione sullo starter, ed ecco che il mono lestante si avvia e borbotta al minimo, con la pulsazione tipica di questo genere di motori. Una regolata agli specchi retrovisori, un'aggiustatina al registro della leva frizione e si parte. Agile e leggera come ci si aspetta da una monocilindrica da 193 Kg in ordine di marcia, la Sertão si dimostra immediatamente facile e intuitiva, come la sorella con il cerchio anteriore da 19 pollici d'altra parte. Il mono anche prima di raggiungere la temperatura ottimale di esercizio, si dimostra trattabile e discretamente fluido (sempre tenendo conto della sua architettura). Una volta "caldo" (si deve andare a naso vista la mancanza dell'indicatore della temperatura) i 48 CV rendono la Sertão adatta ad ogni tipo di condizione di traffico e a ogni genere di strada. L'erogazione è piuttosto fluida, diciamo dai 2.000 giri in su, mentre gli strappi tipici dei monocilindrici ai bassissimi regimi sono minimi su questo bialbero. Lo spunto da fermo non è certo da sportiva, ma difficilmente ci si trova in debito di potenza in accelerazione, mentre la facilità con cui prende i giri il mono, dai 2.000 giri in su, rende la Sertão brillante e adatta all'uso cittadino. In questo frangente emergono anche le notevoli doti di agilità, che grazie anche a un angolo di sterzo favorevole, permettono di districarsi anche in mezzo agli ingorghi più snervanti, mentre le sospensioni a corsa lunga, sono una manna per annullare gli effetti indesiderati di buche, ciottolati e tombini vari (comodo il manopalone per la regolazione del precarico anche mentre si è in sella). La mancanza del vano sottosella è solo in parte mitigata dal vano portaoggetti

**“ Il mono**, anche prima di raggiungere la temperatura ottimale di esercizio, si **dimostra trattabile** e discretamente fluido ”



che è nascosto sotto la piastra portapacchi (dove è celata anche la maniglia di sblocco della sella). Qui vi si possono riporre i documenti, un bloccadisco e un ragno elastico, stop. In questa primavera caratterizzata da notevoli sbalzi di temperatura e da improvvisi acquazzoni, la presenza delle manopole riscaldate (optional) è un particolare che si apprezza notevolmente, così come l'ABS, che è possibile disattivare a piacimento nell'uso fuoristrada.

#### Come va lontano dalla città

Spostandosi fuori città, la G 650 GS Sertão, si dimostra una compagna di viaggio di tutto rispetto. Il piccolo cupolino aiuta a spezzare il flusso d'aria che investe il guidatore, creando qualche vortice di troppo ma non particolarmente fastidioso, mentre le sospensioni sostengono bene la moto e rendono stabile la piccola tedesca anche alle velocità più elevate (arrivando ai 170 km/h dichiarati la stabilità non viene mai compromessa), mentre nel misto spremendo a dovere il motore, ci si riesce anche a prendere qualche

soddisfazione di guida, potendo contare sull'ampia luce a terra e sul solido grip offerto dalle Metzeler Tourance EXP di serie. Tale comportamento si mantiene anche ammortidendo il precarico del mono, attraverso il comodo comando di regolazione remoto, operazione che rende ancora più confortevole la monocilindrica tedesca. La trasmissione priva di giochi e la bontà della frizione consentono un perfetto uso del cambio (a 5 rapporti) che ha il solo difetto di avere una corsa della leva eccessivamente lunga, mentre gli innesti sono precisi. Le vibrazioni, che si manifestano in particolar modo durante le accelerazioni e agli alti regimi, sono più che accettabili a velocità costante, fino all'approssimarsi dei 105-110 km/h, dopo di che iniziano a farsi sentire in modo fastidioso in particolar modo all'altezza della sella, ma come per incanto tendono a scemare oltrepassati i 130-135 km/h indicati, e anche a velocità prossime a quella massima sono accettabili. Essendo una moto tedesca, la Sertão da questo punto di vista è tarata per le autobahn germaniche, le autostrade prive di limiti di velocità.





### E in fuoristrada?

In città tutto bene, fuori città pure, ma in fuoristrada? La monocilindrica tedesca si comporta al meglio anche tra sassi e rovi. Naturalmente i pneumatici di serie, che hanno ben figurato su asfalto, raggiungono facilmente i propri limiti al di fuori dello sterrato compatto, ma senza fretta e con un pelo di malizia, si riescono a superare anche tratti fuoristrada impegnativi grazie al peso ridotto (soprattutto rispetto alle enduro pluricilindriche) e alle buone doti di agilità. Per andare oltre è necessario il "tassello", più o meno pronunciato, a seconda delle capacità di guida! Le sospensioni da parte loro si dimostrano all'altezza della situazione copiando discretamente anche le sconnesioni più pronunciate, e dimostrandosi di avere una taratura ottimale per ogni tipo di terreno.

**1** La strumentazione che ci ritroviamo di fronte appaga l'occhio.

**2** Il mono è regolabile nel precarico molla con un comodo registro remoto, passa da 165 mm a 210 mm.

**3** Il singolo anteriore da 300 mm, con pinza flottante a doppio pistoncino, viene confermato per l'impiego maggiormente votato al fuoristrada.

### Consumi

E qui più che di una sorpresa, possiamo parlare di una conferma. BMW dichiara quasi 30 km con un litro a 90 km/h, ebbene durante il lungo periodo in cui la G 650 GS Sertão è stata con noi, le percorrenze medie sono state di 26-27 km/litro nell'uso quotidiano (città/extraurbano), 23-24 km/litro in autostrada e chiedendo tutto al motore... non siamo mai scesi sotto i 20. Davvero niente male di questi tempi. **M**



<b>SCHEDA TECNICA</b>	<b>BMW G 650 GS Sertão</b> € 7.750
Tempi: 4	
Cilindri: 1	
Cilindrata: 652 cc	
Raffreddamento: a liquido	
Avviamento: E	
Potenza: 48 cv (35 kW) / 6500 giri	
Coppia: nM	
Marce: 6	
Misure cerchi (ant./post.): 21" / 17"	
Normativa antinquinamento: Euro 3	
Altezza: 860 mm	
Segmento: Enduro Stradale	



## Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

**M**oto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)



**MOTO.IT**  
GUIDA LA PASSIONE

Numero 33  
05 Ottobre 2011  
69 Pagine

**SBK Francia**  
Cerca vincere due  
punti e diventare  
campione del mondo | Melandri e  
Laverty in BMW

**Mercato**  
Ducati Multistrada  
carburante  
gratifiche  
e colori per il 2012

**69 Pagine**

**Ducati Streetfighter 848**  
da Pag. 2 a Pag. 13

**CARLOS CHECA**  
World Superbike  
Champion 2011

**All'Interno**  
NEWS: N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi?" | Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199  
Norme europee più dure per la sicurezza | MX: Desalle a riposo dopo l'operazione | Tyler Villopoto Re dello Scrub

### Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano  
P. Iva 1192100159

### Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

### Capo Redattore

Andrea Perfetti

### Redazione

Maurizio Tanca  
Cristina Bacchetti  
Marco Berti  
Francesco Paolillo  
Aimone dal Pozzo

### Grafica

Thomas Bressani

### Collaboratori

Nico Cereghini  
Massimo Clarke  
Giovanni Zamagni  
Carlo Baldi  
Massimo Zanzani  
Lorenzo Boldrini

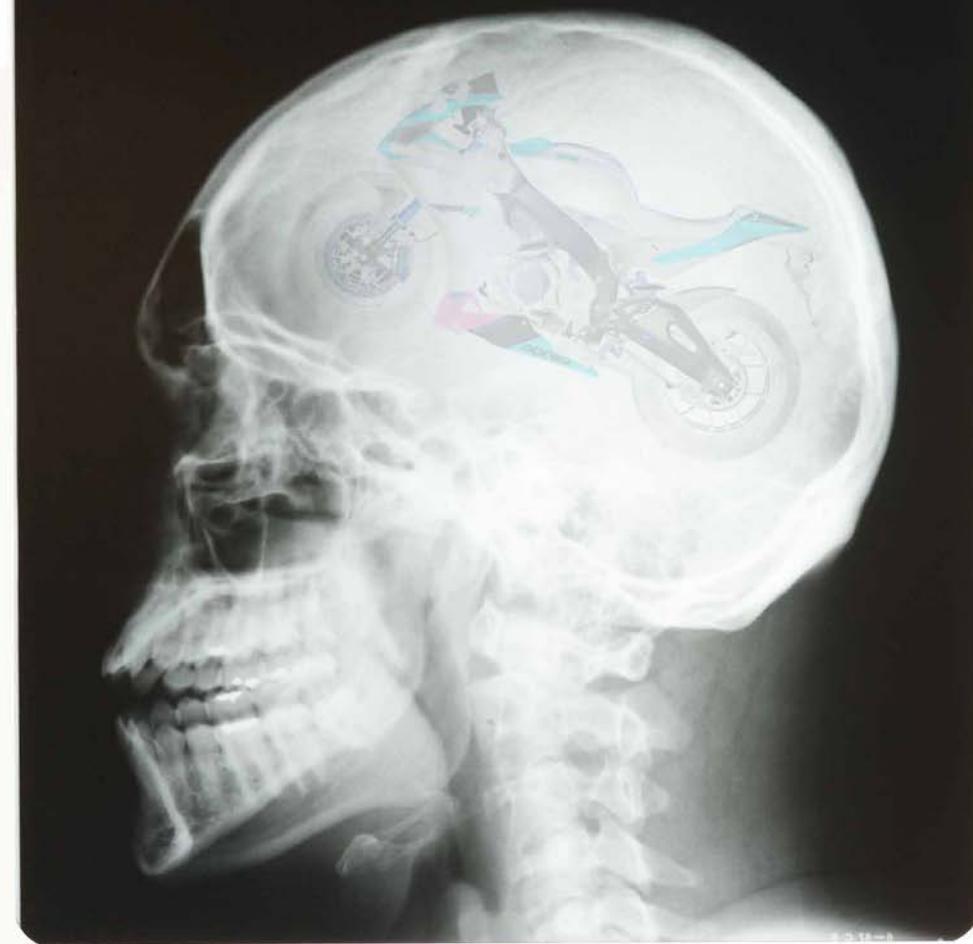
### COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

### Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano  
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003  
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.  
Email: [staffmoto@moto.it](mailto:staffmoto@moto.it)

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



**Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.**

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.