



COMPARATIVA 800

BMW F 800 GS vs Triumph Tiger 800 XC

di Andrea Perfetti | La cilindrata 800 non è certo una novità tra le maxi enduro. Non era forse così l'antesignana della categoria, la leggendaria BMW R 80 G/S? Vi proponiamo il confronto tra due 800 attuali, che offrono molto e costano il giusto



Moto.it. Prova Triumph Tiger 800 XC VS BMW F800GS condividi

MOTO.IT
 GUIDA LA PASSIONE

Enduro stradali. Comparativa 800: BMW F 800 GS versus Triumph Tiger 800 XC

La cilindrata 800 non è certo una novità tra le maxi enduro. Non era forse proprio di questa cilindrata l'antesignana della categoria, la mitica BMW R 80 G/S? E oggi proprio le 800 sono tornate di gran moda, grazie al giusto mix tra peso e potenza. Ci ha pensato per prima la Casa di Monaco, che nel 2008 ha introdotto la BMW F 800 GS, equipaggiata col piccolo (ci riferiamo alle dimensioni) bicilindrico parallelo, con la catena di trasmissione finale e un'agile ruota da 21 pollici davanti. Una vera rivoluzione rispetto agli standard a cui ci avevano abituato i tedeschi negli ultimi anni, a partire cioè dalla BMW R 1100 GS del 1994, che aveva stravolto il mercato con una miriade di novità (Telelever, iniezione elettronica, ABS, motore portante e cerchio anteriore da 19 pollici). Nel mese di novembre del 2010 ha fatto il suo debutto nel segmento

la Triumph che ha presentato la Tiger 800 XC, equipaggiata con l'inedito motore tre cilindri di 799 cc, forte di ben 95 cavalli. Nei primi mesi di commercializzazione alla Tiger fu mossa la critica d'essersi ispirata un po' troppo sfacciatamente alla rivale tedesca. Ma dal vivo, molto più che in foto, l'inglesina prende abbastanza nettamente le distanze dalla GS. In particolare la zona posteriore della Tiger appare più esile ed essenziale (il serbatoio da 19 litri è infatti posto sopra il motore e non nel codino, come sulla GS800, che ha una capacità di 16 litri); ma anche il telaio tubolare a traliccio ricalca il motivo dei due tubi sovrapposti, assai comune in Casa Triumph (pensiamo a Speed e Street, tanto per capirci). Le moto della nostra comparativa hanno prestazioni che solo fino ad alcuni anni fa erano prerogativa delle maxi da un litro e passa di cilindrata (avete presente la potenza della GS 800? Ecco, ha 85 cavalli, proprio come la R 1150 GS del 1999). Ma con pesi molto più



abbordabili (il confronto di prima vedeva la R 1150 GS segnare sulla bilancia 249 kg in ordine di marcia, contro i 207 della F 800 GS). Se a questi elementi di valutazione sommiamo prezzo di acquisto e costi di gestione più bassi, troviamo la spiegazione di un successo commerciale che prosegue nei primi tre mesi del 2012. La F 800 GS precede di un soffio la Tiger 800 con 316 immatricolazioni contro 300. Sono numeri significativi, che confermano l'apprezzamento dei motociclisti italiani verso una cilindrata maxi, ma non troppo che negli anni era stata un po' snobbata a favore delle over 1.000.

Estetica

BMW F 800 GS ☺☺☺☺☺

Al cospetto della Tigerina, la GS appare ben più esile e snella. Spicca il manubrio, che ha una piega bella alta e spunta come due corna di bue dal (finto) serbatoio. La BMW ha un'estetica ancora attuale e piacevole (e ci mancherebbe, ha solo quattro anni). Ci piace molto questa versione total black, col telaio messo in risalto dalla colorazione grigia che si contrappone a tutto il resto. Rispetto alla Tiger, ha un codone "massiccio" (contiene la benzina) che dà personalità al tre quarti posteriore. Non ci fa impazzire il grosso tubo di scarico tondo, ma si fa perdonare con un bel rumore.

Triumph Tiger 800 XC ☺☺☺☺☺

E' figlia di un progetto più recente e sfoggia una linea che riscuote consensi unanimi, pur non mostrando nulla di davvero inedito. In particolare la zona del telaio posteriore ricorda quella della R 1200 GS. Però telaio e motore sono inequivocabilmente british e danno carattere alla vista laterale della moto. Ci piacciono molto il silenziatore standard, il profilo importante del forcellone in alluminio e la protezione del motore.

Finiture complessive

BMW F 800 GS ☺☺☺☺☺

La GS è nel complesso una moto ben fatta, che però mostra il fianco a qualche appunto. Le plastiche sono solide e ben verniciate. Sono invece di fattura più modesta le leve al manubrio e le pedane. In particolare stonano i tubi, saldati al telaio, che reggono le pedane del passeggero. Il regolatore di tensione è ben visibile sul lato destro della moto. Per 10.820 euro (escluso l'ABS che costa 800 euro) è lecito aspettarsi una cura maggiore di alcuni dettagli.

Triumph Tiger 800 XC ☺☺☺☺☺

La Tiger è ben realizzata. Il serbatoio (in metallo) ha le scritte coperte da una mano di trasparente e anche la verniciatura del motore (nero lucido) e del telaio (grigio opaco) è molto ben fatta.

Ci sono parsi ottimi i comandi al manubrio, un po' meno le pedane. Peccato che anche qui quelle del passeggero siano vincolate a triangoli di ferro saldati al telaio. Tra i dettagli meglio riusciti ci sono il manubrio e gli attacchi superiori delle borse laterali. La Tiger costa 10.275 euro, a cui aggiungere 606 euro per l'ABS.

Ergonomia e comfort

BMW F 800 GS ☺☺☺☺☺

La GS 800 è bella stretta tra le gambe e si rivela comoda e assai ospitale. In città è questione di metri entrare in sintonia, tanto che pare di guidare una monocilindrica. Di quelle leggere! Il manubrio è alto e regala un controllo totale nel traffico. La sella è un po' dura e indolenzisce le chiappe solo dopo diversi chilometri di autostrada. In questo contesto emerge una protezione dall'aria migliorabile e, soprattutto, un livello di vibrazioni fastidioso sul manubrio. L'ospitalità per il passeggero è buona, anche se inferiore a quella della rivale inglese che ha una sella meglio imbottita e più comoda. Un cenno infine alla praticità dei comandi elettrici, davvero ottima; ci piace in particolare il commutatore degli indicatori di direzione provvisto di un tasto su ciascun blocchetto.

Triumph Tiger 800 XC ☺☺☺☺☺

La Tiger 800 vanta un'ottima ergonomia. Nonostante il tre



cilindri abbia uno sviluppo verticale importante e sia piuttosto largo tra le gambe del pilota, in sella si sta molto bene. L'imbotitura è comoda e il tasso di vibrazioni prodotte dal propulsore è più che accettabile. Un po' meno il calore prodotto in estate, che a moto ferma risulta fastidioso. La protezione dall'aria è valida fino a 150 km/h col cupolino standard. Viaggia in pieno relax anche il secondo, a cui è destinata la sella separata, posta a un'altezza leggermente superiore a quella del guidatore. Rispetto alla BMW si nota il maggior peso della moto (circa 10 kg) che, complice il

baricentro alto, richiede più attenzione nelle manovre da fermo e quando si issa la moto sul cavalletto centrale.

Strumentazione

BMW F 800 GS ☺☺☺☺☺

La BMW presenta due strumenti analogici di forma ellittica affiancati da un display digitale che ospita il computer di bordo (optional a 202 euro). Il tachimetro è migliorabile nella leggibilità, mentre il display è chiaro e immediato. Utile il tasto sul blocchetto di sinistra che consente di navigare nel menù delle informazioni. Un consiglio: non fidatevi troppo dei chilometri di autonomia residua indicati dalla strumentazione, si rischia di restare a secco!

Triumph Tiger 800 XC ☺☺☺☺☺

Essenziale e accattivante a livello di grafica e layout generale, mostra due pecche. Il computer di bordo, di serie sulla moto, è completo ma obbliga il pilota a staccare la mano dalla manopola per la sua consultazione. Inoltre il contagiri, che mostra solo i numeri pari, non regala una lettura immediata dei giri/motore. Molto meglio la leggibilità dell'odometro.

Prezzo (dotazione di serie ed accessori)

BMW F 800 GS ☺☺☺☺☺

10.820 euro (primo tagliando incluso). La cifra è importante, e non tiene conto degli innumerevoli accessori con cui è naturale equipaggiare la F 800 GS. L'ABS costa 800 euro, il computer di bordo altri 202 e poi ci sarebbero le manopole riscaldate, le borse... L'avete capito, è un attimo perdere il conto!

Triumph Tiger 800 XC ☺☺☺☺☺

Alla fine c'è un ABS di differenza con la rivale. L'inglese costa 10.275 euro a cui aggiungere i 606 euro dell'ABS, mentre il computer di bordo è di serie. I faretti, le protezioni del motore e quella del faro anteriore, al pari delle manopole riscaldate (tutti accessori presenti sulla moto in prova) sono optional. Nel complesso la Tiger guadagna quindi qualche punto sulla moto tedesca.

Motore

BMW F 800 GS ☺☺☺☺☺

La BMW vanta una potenza massima (dichiarata) di 85 cavalli a 7.500 giri, la coppia è di 83 Nm a soli 5.750 giri. Sul nostro banco la tedesca ha fatto persino meglio: all'albero abbiamo infatti

trovato 86,4 cavalli a 8.250 giri, con una robusta coppia massima di 8,5 kgm a 5.700 giri. L'erogazione è molto pronta sin dai bassi regimi, con una bella botta iniziale a 3.500 giri. Su strada si avverte una flessione abbastanza pronunciata a 4.500 giri; in seguito il bicilindrico riprende a spingere con decisione e a 5.500 giri mette in mostra una bella grinta che prosegue agli alti. L'allungo si interrompe a circa 8.800 giri.

Triumph Tiger 800 XC ☺☺☺☺☺

La Tiger vanta 8 cavalli in più rispetto alla rivale di Monaco di Baviera. A fronte di 95 cavalli a 9.300 giri e 79 Nm a 7.850 giri dichiarati, abbiamo trovato al





banco 94,3 cavalli a 9.850 giri e 8 kgm a 7.500 giri. Il tre cilindri ha quindi una potenza maggiore, ma solo a partire dai 7.500 giri. C'è più allungo e un'erogazione più fluida ai medi regimi, senza picchi particolari. Un mostro di fluidità che permette di riprendere in sesta a partire da 1.500 e di allungare fino ai 10.000. [Guarda il grafico delle potenze rilevate al banco \(PDF\)](#). Si ringrazia Super Bike (Novate Milanese)

Prestazioni

BMW F 800 GS ☺☺☺☺☺

A dispetto della minore potenza, la GS non viene praticamente mai distanziata dalla Tiger. La velocità massima è di 208 km/h, mentre per passare da 0 a 100 km/h bastano 4,2 secondi. Anche la ripresa è decisamente valida e può contare sulla buona disponibilità di coppia ai medi del propulsore bicilindrico, che permette così di fare un uso limitato del cambio.

Triumph Tiger 800 XC ☺☺☺☺☺

Come abbiamo anticipato, le prestazioni delle due 800 su strada si equivalgono. La Tiger ha una velocità massima di 205 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 4,1 secondi. La XC ha una grinta da sportiva, basta infatti tenere il motore intorno ai 5.000 giri per godere di una progressione fantastica in uscita di curva. L'accelerazione da fermo è impressionante, mentre la ripresa in quinta e sesta marcia è meno pronta rispetto alla F 800 GS.

Consumi

BMW F 800 GS ☺☺☺☺☺

Sotto questa voce la BMW rasenta l'eccellenza. Il consumo medio durante il test è stato di 18 km/l (50 % città, 20% autostrada e tangenziali, 20 % strade statali, 10% fuoristrada). Due tester si sono alternati in sella alle moto e, specie in fuoristrada, hanno spesso chiesto le massime prestazioni al motore. Il dato è quindi estremamente positivo. Con una guida un po' più accorta i 20 km/l sono un traguardo facilmente raggiungibile.

Triumph Tiger 800 XC ☺☺☺☺☺

Stessi percorso e tester, medesimo stile di guida: la Tiger ha coperto in media 15,8 km/l, un dato peggiore rispetto alla rivale, ma comunque positivo. Nell'extraurbano la XC sfiora infatti i 18 km/l, mentre in autostrada e in città il consumo rispecchia il dato medio rilevato.

Comportamento in città

BMW F 800 GS ☺☺☺☺☺

La F 800 GS in città è una vera gazzella. Facile da manovrare in parcheggio e agile come una monocilindrica in mezzo al traffico. Difficile, se non impossibile, pretendere di più da una bicilindrica

di 798 cc. Il raggio di sterzo è molto ridotto e consente di girare la moto in spazi ristretti. Il comportamento delle sospensioni è discreto: valida la risposta del mono ammortizzatore, un po' meno quella della forcella dalla taratura troppo morbida. In estate, con temperature prossime ai 30°, il motore scalda parecchio le gambe del pilota.

Triumph Tiger 800 XC ☺☺☺☺☺

E appena meno agile della GS, ma si guida che è una meraviglia nel traffico di Milano. Ottima la risposta delle sospensioni, in particolare della forcella Showa che incassa senza problemi tutti i traini cittadini. Anche il tre cilindri scalda - troppo - le gambe del pilota in estate. La Tiger paga lo scotto di un baricentro alto, che la rende meno leggera nelle manovre da fermo e richiede uno sforzo importante per issarla sul cavalletto centrale.

Comportamento in autostrada

BMW F 800 GS ☺☺☺☺☺

La posizione in sella è comoda, mentre la protezione dall'aria inizia a essere scarsa oltre i 130 km/h. Intorno ai 140 compaiono anche le vibrazioni al manubrio, che alla lunga possono indolenzire le mani del pilota. La velocità massima è elevata, ma l'agilità della





SCHEDA TECNICA

BMW
F 800 GS
€ 10.820

Tempi: 4
Cilindri: 2
Cilindrata: 798 cc
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 85 cv (63 kW) / 7500 giri
Coppia: 8.46 kgm (83 Nm) / 5750 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni: 300-265 mm
Misure cerchi (ant./post.): 21" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 185 kg
Lunghezza: 2320 mm
Larghezza: 945 mm
Altezza: 880 mm
Capacità serbatoio: 16 l
Segmento: Enduro Stradale



ciclistica e la prontezza del motore in uscita di curva consigliano di portare la GS sui percorsi collinari. Oltre i 130 km/h si nota anche un sensibile alleggerimento dell'avantreno.

Triumph Tiger 800 XC ☺☺☺☺☺

La protezione dall'aria è valida sino a circa 150 km/h, dopo il collo e le spalle iniziano a soffrire. Le vibrazioni si sentono, in particolare sul manubrio, ma non danno troppo fastidio. Il motore sfodera un allungo imperioso, tanto che i 160-170 orari di crociera si potrebbero tenere senza problemi, anche in due (ma il Tutor lo sconsiglia vivamente). La stabilità e la precisione dell'avantreno restano ottime anche alle alte velocità.

Comportamento nel misto

BMW F 800 GS ☺☺☺☺☺

La GS 800 richiede poco impegno sulle strade di montagna, dove si apprezza l'estrema agilità e l'immediatezza nel cambiare traiettoria. Sull'altro versante tanta leggerezza comporta un avantreno più scarico, che aumenta il sottosterzo in uscita di curva. La frenata è potente e ben modulabile, sebbene l'intervento dell'ABS (disinseribile con un comodo tasto sul blocchetto di sinistra) sia sin troppo invasivo; basta infatti un tratto di asfalto rovinato per sentire pulsare la leva in frenata, con un peggioramento degli spazi di arresto. Il cambio ha una rapportatura tendenzialmente lunga e si manovra bene; soltanto nella guida sportiva evidenzia inserimenti leggermente contrastati e una corsa della leva ampia.

Triumph Tiger 800 XC ☺☺☺☺☺

La Tiger XC 800 danza tra le curve come una moto sportiva. Precisa nell'inserimento in curva e nel tenere la corda, conquista tra i



SCHEDA TECNICA

TRIUMPH
Tiger 800 XC
€ 10.275

Tempi: 4
Cilindri: 3
Cilindrata: 799 cc
Disposizione cilindri: in linea
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 95 cv / 9300 giri
Coppia: nM / 7850 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni: 308-255 mm
Misure cerchi (ant./post.): 21" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 215 kg
Lunghezza: 2215 mm
Larghezza: 865 mm
Altezza: 845 mm
Capacità serbatoio: 19 l
Segmento: Enduro Stradale

tornanti con la progressione del motore, che pare non conoscere mai fine. Il cambio ha i rapporti ravvicinati, un'escursione ridotta e un'ottima precisione (crediamo sia il miglior cambio della produzione Triumph). L'ABS (anche qui disinseribile) è sensibile e non interviene a sproposito. La frenata posteriore è molto potente, mentre il comando anteriore lamenta una potenza migliorabile: per arrestare la XC bisogna agire con forza sulla leva.

Comportamento in fuoristrada

BMW F 800 GS ☺☺☺☺☺

Equipaggiate la con due gomme tassellate e andrete in capo al mondo. Battute a parte, la F 800 GS vanta insospettabili doti off-road. La sua leggerezza, la valida distribuzione dei pesi e la prontezza del motore le consentono di arrampicarsi (quasi) dappertutto. Il manubrio alto dà un ottimo controllo e la trazione non manca mai. A peccare è invece la taratura della forcella, davvero troppo morbida e incline a lavorare intorno al fine corsa. Con un maggiore precarico, la F 800 GS potrebbe giocarsela alla pari con moto del calibro della KTM Adventure 990.

Triumph Tiger 800 XC ☺☺☺☺☺

Il motore tre cilindri sulla carta appare più adatto a districarsi tra i cordoli di una pista che tra il fango e la sabbia. E infatti il baricentro, più alto rispetto alla rivale tedesca, impone maggiore accortezza. Ma con una guida pulita, condizione necessaria per gestire i quasi 100 cavalli della XC, anche la Triumph affronta percorsi off-road che vanno ben al di là della semplice strada sterrata. La forcella in particolare maschera alla grande il peso della moto e permette di affrontare anche i tratti molto sconnessi e le pietraie. **M**

Iscrizione a Moto.it Magazine

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

Moto.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 Magazine	Moto.it Magazine	Moto.it Magazine
PROVE NEWS MOTOGP SUPERBIKE MOTOCROSS SPORT	2011 01 33	

Numero 33
05 Ottobre 2011
69 Pagine

MotoGP Giappone
Pedrosa torna
poco prima
di Rossi che occasione!
Le pagelle del GP

SBK Francia
Cecchinello due
gare vinte e due
campioni del mondo | Melandri e
Laverty in BMW

Mercato
Ducati Mototrada
carrozzeria
grafiche e colori per il 2012

| PROVA NAKED |

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

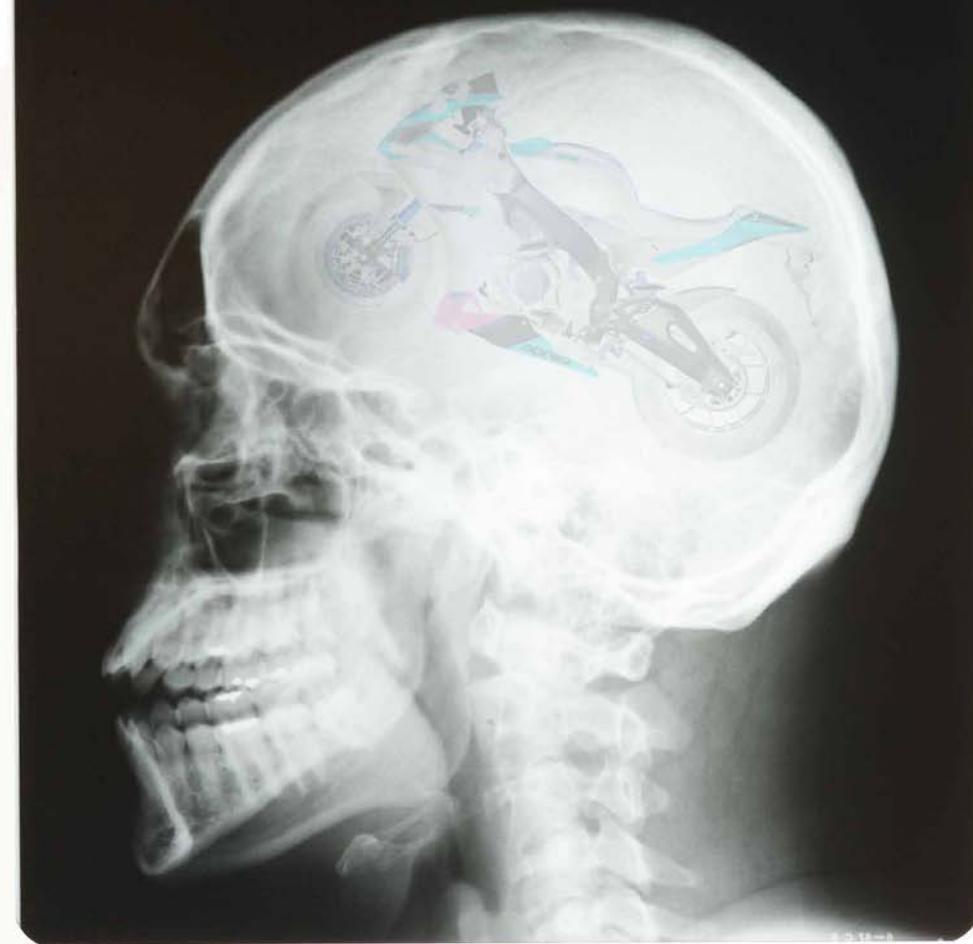
COPYRIGHT

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

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.