



PROVA MAXI ENDURO

TUTTA UN'ALTRA AVVENTURA

**Sbaglia chi pensa sia la sorella cicciona della GS.
L'Adventure ha un motore molto più dolce e
piacevole, un grande serbatoio in alluminio e
se la cava pure nell'offroad.
Ma occhio al peso. Costa cara
di Andrea Perfetti**



La guardi e pensi alla solita versione kittata da avventura della nota e amata R1200GS (nel 2013 ne hanno vendute quasi 30.000 nel mondo, prima moto del mercato italiano). Invece no, gli ingegneri di Monaco c'hanno dato dentro per proporre ai clienti una Adventure che su strada, ma pure fuori, si differenzia in modo netto dalla GS standard. Merito - ve lo anticipiamo subito - di un propulsore boxer sempre raffreddato ad aria e liquido con un carattere più docile e gestibile. Spinge sempre come un dannato, ma ha perso quella botta di potenza in prima apertura di acceleratore che dava quasi fastidio sulla GS del 2013. La BMW R1200 GS Adventure è disponibile da febbraio 2014 al prezzo di 17.450 euro (chiavi in mano, primo tagliando incluso) in tre colorazioni, bianca, verde o

blu. Di serie ha ABS, ASC, due riding mode, mentre i principali optional sono la modalità di guida Pro, le sospensioni semi-attive Dynamic ESA, le manopole riscaldate e le borse.

Come cambia il bicilindrico boxer

Fede ai concetti che l'hanno portata al successo dai tempi della prima 1150, la nuova Adventure parte dalla base della R1200GS 2013, che viene rivista innanzitutto a partire dall'estetica. Sulla Adventure troviamo un parabrezza più grande, il serbatoio maggiorato, le protezioni tubolari del motore, pedane dedicate alla guida offroad. Ma cambia pure il motore; è sempre il 1170cc boxer con raffreddamento misto (l'olio è stato sostituito dall'acqua nella funzione di refrigerante per le teste), ha 125 cv a 7.750 giri e una coppia massima di 125 Nm a 6.500 giri. Il peso

in ordine di marcia è alto (260 kg con 30 litri di benzina), ma non crediate per questo che la Adventure sia un lento pachiderma: passa da 0 a 100 in 3,75 secondi e supera agevolmente i 210 km/h. Riprogettato da zero lo scorso anno, con profonde variazioni allo schema a cui il bicilindrico contrapposto era fedele da anni, presenta i cilindri ruotati di 90° in avanti, con aspirazione e scarico ad andamento verticale invece che orizzontale. Sulla BMW R1200 GS Adventure il boxer viene ulteriormente affinato per l'uso specifico, riceve nella fattispecie un volano più pesante (950 grammi) per addolcire la risposta. Sono di conseguenza dedicate anche le mappature della centralina. E' diverso poi l'albero del cambio, che ha un parastrappi in più.

Il telaio. Sospensioni con più escursione

Come nei modelli precedenti, la Adventure mantiene invariato il telaio della versione standard

(un doppio trave in acciaio), rivisto solo nella lunghezza del braccio del Telelever per aumentare la maneggevolezza. L'escursione delle sospensioni cresce di 20 mm (210 e 220 mm rispettivamente all'avantreno e retroreno invece di 190 e 200), determinando un aumento dell'altezza da terra di 10 mm. Anche la posizione di guida cambia radicalmente, con un'altezza della sella che cresce di 40 mm nonché pedane enduro a larghezza maggiorata e comandi a pedale rinforzati. La carenatura è completamente ridisegnata per migliorare la proiettività verso il pilota e accordarsi meglio al serbatoio in alluminio la cui capienza passa dai 33 litri della vecchia Adventure agli attuali 30. E' invece invariata l'autonomia, grazie ai minori consumi della versione attuale (dandoci dentro anche in fuoristrada abbiamo consumato in media 5,8 litri per 100 km, un dato davvero eccellente). Al comfort sono dedicati il parabrezza più esteso, regolabile con l'apposito manettino, i deflettori supplementari e i paramani.





Completamente identica alla R1200GS 2014 la dotazione elettronica, con ABS, ASC nonché due modalità di guida (road e rain) offerte di serie. Le tre modalità supplementari fanno parte della sconfinata offerta di optional, così come le sospensioni a controllo elettronico semi-attive Dynamic ESA.

Bella su strada. E fuoristrada che numeri!

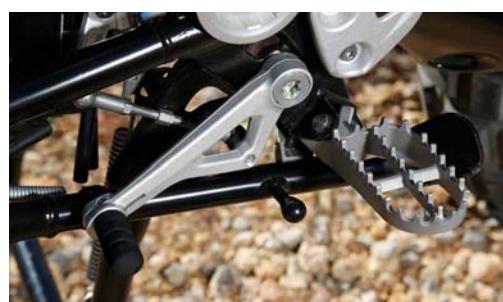
La nostra prova nella meravigliosa regione che circonda Cordoba è breve. Solo 150 chilometri che però ci consentono di cogliere immediatamente le differenze tra la GS standard e questa bella (e grossa) GS Adventure. Partiamo dall'ergonomia. Scordatevi la sagoma snella della moto più venduta in Italia lo scorso anno. La Adventure è altra cosa: alta, pesante e decisamente ingombrante, è però anche più protettiva alle alte velocità. La BMW dichiara la stessa larghezza nella zona delle gambe, ma a noi pare che il serbatoio si allarghi sensibilmente nella zona anteriore.

Bello il contatto con l'alluminio, che rispetto alla plastica ha il vantaggio di non dilatarsi col caldo. E ha ovviamente una finitura più appagante per la vista. In sella si sta a proprio agio e si ha un ottimo controllo della moto. Bisogna fare solo tanta attenzione in manovra, perché la moto pesa parecchio e, se cade, sarà difficile sollevarla da soli. La vera, grande sorpresa del nostro test è il motore boxer. Sulla BMW R1200 GS Adventure raggiunge la piena maturità, tanto che ci spingiamo a consigliarne l'adozione perfino sulla R1200GS. Ha perso la spigolosità della moto standard, vale a dire quella risposta prepotente ai medi regimi che spesso spiazzava il pilota. Ora è ancora potente e straripante di coppia, ma sa essere gentile e più facilmente controllabile. Se si apre con cattiveria il gas con la mappa Dynamic, il boxer della Adventure sa ancora essere arrogante ma c'è un maggiore e più diretto controllo con la manopola destra. La fluidità in basso rimane ottima, il bicilindrico riprende senza faticare da 1.500 giri e arriva di corsa a oltre 9.000.



SE SI APRE CON CATTIVERIA IL GAS CON LA MAPPA DYNAMIC, IL BOXER DELLA ADVENTURE SA ANCORA ESSERE ARROGANTE MA C'È UN MAGGIORE E PIÙ DIRETTO CONTROLLO CON LA MANOPOLA DESTRA





Davvero un bel motore, assecondato da un ottimo cambio a sei rapporti e dalla morbida frizione idraulica. La BMW R1200 GS Adventure è meno svelta nel misto rispetto alla GS, ma la differenza non è poi così marcata. Di buono rimane infatti la grande agilità della moto che riesce a mascherare in modo incredibile il peso sui tratti più tortuosi, dove la Adventure si fonda in piega come pochissime altre maxi stradali sanno fare. Decisamente a punto la frenata, che dispone di un ABS per nulla invasivo e di un impianto che sposa tanta modulabilità con tutta la potenza che serve. E in fuoristrada? Tranquilli che la BMW R1200 GS Adventure sugli sterrati ci sa (ancora) andare. Certo, ci vuole prudenza e bisogna ricordarsi di settare in modo corretto l'elettronica per limitare l'intervento dell'ABS e dell'ASC. Noi abbiamo preferito escluderli del tutto per controllare meglio le perdite di aderenza della moto. Nessun problema sugli sterrati, anche rovinati, mentre sul fango e sull'erba con le gomme stradali ci vuole molta attenzione. Ma con un po' di mestiere ci si diverte un mondo a controllare le lunghe perdite di aderenza che questo motore esagerato regala a ogni regime. Nel passaggio dall'asfalto allo sterrato abbiamo apprezzato anche la rapida risposta delle sospensioni elettroniche Dynamic ESA; in particolare si è rivelata ottima la taratura Enduro, più soffice nella prima fase dell'escursione e via via più controllata man mano che ci si avvicina al fine corsa. ■



Casco X-lite 551
Giacca Rev'It! Poseidon GTX
Pantaloni Rev'It! Poseidon GTX
Stivali e guanti Dainese
Zaino OGIO

BMW R 1200 GS Adventure € 17.450

Tempi: 4
Cilindri: 2
Cilindrata: 1170 cc
Disposizione cilindri: Boxer
Raffreddamento: ad aria/liquido
Avviamento: E
Potenza: 125 cv (92 kW) / 7750 giri
Coppia: 12.74 kgm (125 Nm) / 6500 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni: 305-276 mm
Misure cerchi (ant./post.): 19" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 220 kg
Lunghezza: 2255 mm
Larghezza: 980 mm
Altezza sella: 890 mm
Capacità serbatoio: 30 l
Segmento: Enduro Stradale