

Honda TX 1300, Gold Wing F6C e F6B 1800

Prezzo da 17.800 €

PROVA CRUISER

FLAT SIX O V FOUR?

La Provenza, le colorate Gole del Verdon sono state il teatro della prova delle nuove cruiser della Honda. Abbiamo guidato per due giorni le gigantesche 1800 sei cilindri F6B e F6C e la spaziale CTX 1300 col motore V4. Pesano tanto, ma che gusto!

di Andrea Perfetti



Moto speciali meritano prove mirate, fuori dal comune. Non semplici test ride di centinaia di chilometri in cui annotare sul block notes i soliti pregi/difetti, ma veri viaggi su due ruote che permettono di vivere le esperienze di un autentico viaggiatore. In parole povere: meno appunti, più emozioni. Honda ha inaugurato questa strada lo scorso anno, quando ci portò in Irlanda a guidare la gamma con trasmissione DCT. Nel 2014 si replica, ma cambiano le moto e la destinazione. Oggi tocca al top della gamma cruiser della Honda, protagonista di una due giorni on the road che ci è rimasta nel cuore. Abbiamo infatti guidato le nuove CTX 1300 e F6C (oltre alla già conosciuta F6B) in Provenza, da Aix en Provence sino a Saint

Tropez e da qui di nuovo ad Aix, ma passando per Toulon e per la costa. Prima di parlare delle moto, dedichiamo quindi poche righe a una meta turistica che si è rivelata davvero spettacolare per le vacanze motociclistiche. Speriamo lo possa essere anche per le vostre!

La Provenza e le Gole del Verdon

La Provenza è un'antica provincia del sud-est della Francia. Oggi è meta turistica di primo piano per le bellezze paesaggistiche, architettoniche e culturali (legate in particolare alle influenze dell'impero romano). È nota tra l'altro per i meravigliosi campi di lavanda (da ammirare soprattutto nel mese di giugno), per i borghi caratteristici e per gli itinerari suggestivi. Noi siamo partiti da Aix en Provence e da qui abbiamo raggiunto le Gole del Verdon. Aix è una bella cittadina di

origine romana, che divenne poi nel Medio Evo centro politico e culturale di tutta la Provenza. Da vedere i bei viali alberati e le numerose fontane monumentali che adornano la città. Da qui non ci vuole molto a raggiungere le Gole, che distano circa 140 chilometri. Il Verdon fa rima con moto, siete d'accordo? Asfalto perfetto e una vista che ti obbliga a chiudere il gas e godere dei colori folgoranti di questo incredibile canyon. 25 chilometri che rifaresti in su e in giù fino a svuotare il serbatoio da quanto sono belli: pareti di calcare bianche come talco, acqua turchese, foreste verdi smeraldo. Una meraviglia della natura, che finisce quando ci immergiamo nella mondanità pompata di Saint Tropez. Il nostro primo giorno termina qui, con la cena al porto circondati da mega yacht e da signorotti in là con gli anni che si accompagnano a modelline da urlo. Qui l'eleganza delle nostre cruiser giapponesi vince 3 a 0. La mattina seguente ci godiamo il mare trasparente della Costa Azzurra, da Saint Tropez puntiamo le nostre Honda verso Le Levandou. Raggiungiamo

poi Toulon e da qui nuovamente Aix en Provence. Anche la fascia costiera ripropone strade in condizioni impeccabili, molto belle da percorrere in moto.

I cugini transalpini confermano un grandissimo rispetto nei nostri confronti; quando sono al volante, agevolano il sorpasso e si spostano sul margine destro della carreggiata. Un'ultima nota: i motociclisti francesi salutano praticamente sempre, sia che guidino una 125 o un maxi scooter. Magari fosse così anche da noi.

Maxi cruiser in stile Honda

Su queste strade abbiamo guidato il meglio della produzione recente Honda in materia di cruiser (lasciamo fuori la Gold Wing che è nota da anni). Abbiamo provato le nuovissime Honda CTX 1300 con motore V4 e F6C 1800 sei cilindri boxer, e siamo tornati in sella con piacere alla baggerona F6B. A ciascuna dedichiamo un capitolo che ne descrive le caratteristiche tecniche, salvo poi passare alle qualità dinamiche.





Honda CTX1300

E' la moto cruiser da viaggio, infarcita con una vagonata di tecnologia Honda. Quindi facile e affidabile, su questo non ci piove. La Casa giapponese sceglie una strada tutta sua per proporre sul mercato delle cruiser (in forte crescita in tutto il mondo) una moto unica. E unica la CTX 1300 lo è davvero, a partire dal motore. Troviamo infatti il propulsore V4 di 1.261 cc derivato da quello della Pan European ST1300, ma rivisto in molte parti per avere dei medi regimi più efficaci. Sono nuovi gli alberi a camme, le valvole e tutto il sistema di aspirazione e di scarico. Eroga 84 cavalli a 6.000 giri (contro i 126 della cugina sport tourer), ma guadagna una coppia di 106 Nm a soli 4.500 giri. Quanto basta per limitare tantissimo l'uso del cambio a cinque marce. La CTX ha un robusto telaio in acciaio, un lungo

interasse di 1.645 mm, le borse laterali di serie e una moderna forcella a steli rovesciati da 43 mm. Monta una mostruosa gomma posteriore da ben 200 mm (da 17"), mentre davanti troviamo un pneumatico 130/70-18. Il peso in ordine di marcia, col pieno da 19,5 litri, è di 338 kg; il consumo medio è di 17,2 km/l. C'è tanta sicurezza a bordo della CTX, dotata di serie del controllo di trazione TCS, del sistema ABS combinato e delle luci a LED. Nel cesto degli sfizi troviamo invece il sistema audio con connessione Bluetooth o USB, e le manopole riscaldate. La nuova Honda CTX 1300 sarà disponibile nei colori bianco o nero al prezzo di 17.800 euro franco concessionario. Non verrà invece importata la colorazione rossa che vedete nelle nostre foto. La CTX 1300 nasce per il mercato americano, ma se la cava alla grande anche sulle nostre strade. I tempi



moderni ci dicono che la priorità di una moto non è più la prestazione massima. Sono finiti i giorni in cui il dato di accelerazione sui 400 metri o la velocità massima erano alla base del successo di un modello. Oggi design, sicurezza e piacere di guida sono le voci più importanti. La linea della CTX è originale e richiama la bellissima F6B, così bassa e lunga. Il motore V4 domina il lato della moto, dietro impressiona l'enorme pneumatico, davanti lo sguardo è tutto per i fari a LED. La CTX è bassissima, la sella è a soli 73 cm da terra. Il manubrio è molto distante e obbliga a allungare parecchio le braccia. La sella è una poltrona, ospitale anche col passeggero. Le finiture sono molto curate e non si nota nulla fuori posto. Manca praticamente il parabrezza (disponibile optional) e non se ne sente il bisogno. La protezione dall'aria è buona ed è giusto che su una cruiser

un po' di brezza raggiunga la nostra testa, per farci sentire la velocità e il vento sulla faccia. Altrimenti che gusto c'è a guidare una cruiser e a farsi coccolare dalle curve (della strada, eh)? Il motore ha il timbro unico, rauco tipico del V4. È regolarissimo anche al minimo in quinta marcia e non scalda le gambe. La potenza massima basta e avanza: 84 cavalli paiono pochini, ma riescono invece a regalare una guida frizzante persino in montagna. Sono cavalli facili e l'erogazione è molto piacevole. Oltre i 5.000 giri c'è anche uno sprazzo di sportività che non guasta. La CTX 1300 è una moto facilissima a bassa andatura, sui percorsi medio/veloci richiede invece un po' di impegno in più per curvare. Non si tratta però di un difetto della moto, quanto piuttosto di una caratteristica comune a tutte le due ruote che impiegano pneumatici mostruosi (come il 200

che ci troviamo sotto il sedere). Resta il fatto che la guida turistica in sella a questa motorona è piacevole e gratificante in ogni condizione d'uso, dalla città ai percorsi collinari. La frenata combinata con ABS è perfetta, mentre le sospensioni sono confortevoli e con una taratura soffice, che innesca un ritorno un po' sfrenato sulle asperità. In questi casi, se si è in piega, è molto facile toccare con le pedane sull'asfalto. Avremmo preferito una luce a terra maggiore, come d'altronde succede sulle più grandi F6B e F6C. Ottima la scelta di equipaggiare la CTX 1300 con il sistema audio (senza radio), che si connette al nostro dispositivo multimediale via USB o col Bluetooth.

Pregi

Finiture | Bel motore | Confort | Frenata

Difetti

Luce a terra pedane

Honda Gold Wing F6C

Un toro scatenato! Ci vuole del coraggio per prendere una Gold Wing 1800 e spogliarla di tutto. Honda a dire il vero prima l'ha messa in topless, via il pezzo sopra e vai di tanga: è nata la favolosa F6B. Poi i giapponesi si sono fatti prendere la mano e hanno tolto tutto, ma proprio tutto. È nata così la F6C che vedete nella foto qui sopra durante il nostro test. Una cruiser nuda e cruda con numeri da spavento: 1.832 cc, 6 cilindri boxer 12 valvole monoalbero, 167 Nm a 4.000 giri e 115 cavalli a 5.500 giri per 341 kg in ordine di marcia (un fuscello rispetto alla Gold Wing, che di chili ne pesa 421!). Gli ingegneri della Honda sono pignoli da morire, non si sono accontentati di piazzare il bel motore della F6B nel telaio della cruiser, ma hanno rivisto molti particolari. Sono nuovi l'airbox e il doppio scarico. Il telaietto



di montagna senza allungare la corsa dei comandi. Costa cara (21.700 euro), ma regala uno stile unico sia a livello di immagine che di piacere di guida. Piacere di guida legato a filo doppio al suo incredibile motore flat six. Un propulsore che nel corso degli anni ha saputo conquistare una platea di 640.000 motociclisti in tutto il mondo.

Pregi

Stile e finiture | Personalità del motore | Facilità di guida

Difetti

Non ha la retromarcia, quindi occhio a parcheggiarla in discesa col muso a valle

Honda Gold Wing F6B

La conoscete già, la **F6B è stata provata da Moto.it nel 2013** (quel fortunello del nostro Edoardo è volato in California apposta). La B è una cruiser che fa il verso al mondo bagger, con un sedere basso, largo, che ricorda le favolose auto americane degli anni 50. Pare quasi incredibile che derivi dalla Gold Wing, la F6B ha infatti un'immagine dinamica molto più forte della sorellona da

turismo. Anche lei, al pari della GW, è comoda come poche altre moto, ma invita anche a partire, a cercare due belle curve dove godersi la spinta maestosa del sei cilindri boxer (lo stesso della serie Gold Wing, pur con qualche modifica rispetto alla F6C che trovate sopra. Potenza e coppia sono identiche). Ovviamente c'è meno peso, la F6B si pone a metà strada tra GW e C: Honda ha tolto 28 kg, passando dai 421 kg della Gold Wing ai 385 della F6B, eliminandoli quasi tutti dalla parte alta della moto e dunque abbassando ulteriormente il baricentro già rasoterra della GW standard. Sono infatti spariti il top box (-20 kg), il parabrezza alto, ma anche diversi altri dettagli a livello di finiture, oltre al pesante sistema di retromarcia comandato dal motorino elettrico (si pesa, ma quanto è comodo). La sella coi suoi 725 mm da terra è davvero bassa e rende sicure le manovre da fermo della F6B, quindi non fatevi troppo intimorire dal peso. La capienza complessiva delle borse integrate resta eccellente con i 51 litri delle due valigie e i 2,8 dei tre vani divisi fra carenatura e serbatoio. Via allora il

posteriore, che non deve sostenere le borse, è in alluminio e quindi più leggero. È bellissimo anche il forcellone monobraccio, che lascia in vista la ruota sulla F6C (le altre GW hanno le borse che nascondono tutto). L'ABS è ovviamente di serie, è a due canali e non è di tipo combinato; i cerchi sono da 19" davanti e 17" dietro (con gomme 130/60 e 180/55). Pesa un sacco? Bella scoperta. Ha un motore monumentale che di suo dà senso a una moto come la F6C. Proprio questo motore superbo fa sparire ogni singolo grammo dalla bilancia della nostra Honda: sfiori il gas con qualunque marcia e la muscolosa cruiser Honda prende velocità con una rapidità che stordisce. Il cambio ha cinque rapporti: troppa grazia, ne basterebbero due. La seconda, per partire, la quinta in tutti gli altri casi. Con la marcia più lunga sa spingersi a meno di 1.000 giri (circa 40 km/h

indicati), e da qui riprende come Speedy Gonzales. E poi corre, corre forte, se insisti col gas. In un attimo ti proietta a oltre 170 km/h, ma non è questo che conta. A conquistare è come lo fa. Muscoli da iron man con cravatta nera. Esci dalle curve, richiami il gas e la F6C sparisce all'orizzonte senza una vibrazione o la più piccola incertezza. Magia del sei cilindri boxer, che suona una melodia spettacolare dai suoi lunghi scarichi. La F6C è anche facile a dispetto del peso e dell'interasse da 1.707 mm. Scende in piega con grande facilità e le pedane non toccano presto l'asfalto. L'ergonomia è corretta, al punto che si guida per chilometri e chilometri senza avvertire indolenzimenti. Il consumo nel misto (dato dichiarato) è di oltre 17 km/l. La frenata, con ABS ma senza sistema combinato, è molto modulabile e potente, sopporta il peso della F6C anche sulle strade





parabrezza della king of the road (il riferimento è a sua maestà, la Gold Wing) per prendersi un po' di vento sulla faccia ed entrare nello spirito cruiser/bagger della F6B. Questa moto ha una vagonata di personalità, che parte dall'estetica (secondo noi riuscitissima, è un vero splendore) e finisce col motore flat six che soffia come la turbina di un jet dai 700 giri fino a 6.000. Ha un'erogazione spettacolare, che solo un motore sei cilindri può dare. Ci viene ovviamente in mente il paragone con la BMW K1600GT (sei cilindri in linea), che però privilegia l'allungo sportivo. La spinta della F6B è invece portentosa già al regime del minimo, tanto da far sembrare la moto un fuscillo da quanto è rapida a riprendere velocità. Il cambio non è propriamente un burro, ma deve sopportare la coppia da motrice della F6B. E poi, a passo, si utilizzano sempre gli ultimi due



rapporti, persino nei tratti angusti dei centri storici. La F6B è una vera sorpresa, non mette in difficoltà sui tornanti più stretti, dove si lascia guidare col pensiero. Sul misto/veloce diventa poi una libidine: appagante, stabile in curva e con insospettabili capacità di piega. Nonostante il parabrezza sia volutamente basso, la protezione è più che valida. A noi è piaciuto così, non isola il pilota, ma lascia filtrare profumi e colori. Praticamente assente anche il calore del motore, che risulta ottimamente schermato dai carter inferiori. La F6B ha ruote diverse dalla F6C; davanti c'è un cerchio da 18" con gomma 130/70 (la C ha un cerchio invece da 19"), mentre dietro troviamo un 180/60-16 (la C impiega un 17"). I cerchi più piccoli, nonostante il peso maggiore, rendono la B un filo più svelta nei cambi di direzione. Inoltre troviamo un'altra differenza nell'impianto frenante, infatti la F6B adotta il sistema ABS ma di tipo Dual Combined. Il suo prezzo è di 24.400 euro franco concessionario.

Pregi

Stile unico | Motore | Piacere di guida

Difetti

Assenza delle retromarcia **M**

SCHEDA TECNICA

Honda CTX 1300 ABS € 17.800

Tempi: 4
Cilindri: 4
Cilindrata: 1261 cc
Disposizione cilindri: a V di 90°
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 85 cv (62 kW) / 6000 giri
Coppia: 10.8 kgm (106 Nm) / 4500 giri
Marce: 5
Freni: DD-D
Misure freni: 310-316 mm
Misure cerchi (ant./post.): 18" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 338 kg
Lunghezza: 2380 mm
Larghezza: 940 mm
Altezza sella: 735 mm
Capacità serbatoio: 19.5 l
Segmento: Gran Turismo

SCHEDA TECNICA

Honda GL1800 F6B Goldwing Bagger € 24.490

Tempi: 4
Cilindri: 6
Cilindrata: 1832 cc
Disposizione cilindri: a V
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 118.3 cv (87 kW) / 5500 giri
Coppia: 17.02 kgm (167 Nm) / 4000 giri
Marce: 5
Freni: DD-D
Misure freni: 296-316 mm
Misure cerchi (ant./post.): 18" / 16"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 385 kg
Lunghezza: 2605 mm
Larghezza: 945 mm
Altezza sella: 725 mm
Capacità serbatoio: 25 l
Segmento: Custom

SCHEDA TECNICA

Honda GL1800 F6C ABS € 21.700

Tempi: 4
Cilindri: 6
Cilindrata: 1832 cc
Disposizione cilindri: a V
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 116 cv (85 kW) / 5500 giri
Coppia: 17.02 kgm (167 Nm) / 4000 giri
Marce: 5
Freni: DD-D
Misure freni: 310-316 mm
Misure cerchi (ant./post.): 19" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 341 kg
Lunghezza: 2473 mm
Larghezza: 942 mm
Altezza sella: 734 mm
Capacità serbatoio: 23.2 l
Segmento: Custom

ABBIGLIAMENTO

Casco X-lite X802R
Giacca Dainese Basic
Guanti Dainese
Pantaloni Dainese Yamato
Scarpe Dainese

