

BMW S 1000 XR

PREGI ● Prestazioni e comfort

DIFETTI ● Sospensione post. guida sport

Prezzo 16.300 €

PROVA CROSSOVER

BMW S 1000 XR

Sport Adventure. Ovvero un po' maxi enduro, un po' touring, ma soprattutto parecchio sportiva. E' la nuova crossover di casa BMW, una quattro cilindri da 160 cavalli e dalla dotazione raffinata, che va forte senza intimorire e che sa anche essere comoda. Mono posteriore, con ESA, meno a punto del solito. Prezzo 16.300 euro, destinato a salire con le molte opzioni tecniche disponibili

di Maurizio Gissi





Enduro stradali e naked formano i segmenti che vendono di più, le crossover stanno rapidamente aumentando la loro diffusione, le granturismo faticano a crescere, mentre la vendita delle supersportive vale la decima parte rispetto a una quindicina di anni fa. Stando così le cose, hanno analizzato a Monaco, l'idea di un ibrido con radici nei mondi GS e superbike, per quanto questi siano agli antipodi, ha motivo di esistere. Il progresso dei controlli elettronici ha reso possibile la creazione di modelli fuori dagli schemi, quali appunto le potenti crossover. Moto a tutti gli effetti stradali ma con l'appeal avventuroso e la comodità offerta dalle grosse enduro stradali. Uno sviluppo tecnologico, quello dei controlli elettronici, che ha cambiato il modo di erogare e gestire la potenza. E l'elettronica ha migliorato anche

le prestazioni in frenata – arrivando all'ABS oltre che al controllo di trazione che funzionano a moto inclinata -, ora adatta istantaneamente le sospensioni in base al ritmo di guida, favorisce la trazione e limita l'impennata; in poche parole ha reso guidabili e più sicure moto dalle prestazioni esuberanti, alzando il livello qualitativo e il piacere di guida. E' il caso della nuova S 1000 XR, una quattro cilindri da 160 cavalli (per 214 kg di peso a vuoto di benzina) ma con manubrio alto e assetto confortevole, un modello "sport adventure" che nei piani BMW sintetizza l'esperienza nel campo delle enduro stradali, delle turistiche e delle iper sportive. Una crossover con l'ambizione di essere la moto totale che emoziona, quella buona per una sparata nel misto, avvalendosi di una ciclistica adatta e di cavalli a volontà, come per il week end al mare e finanche per una vacanza con compagnia e bagagli al seguito. La XR

va in vendita a 16.200 euro chiavi in mano ed è disponibile nei colori rosso/nero e bianco/nero. I due pacchetti optional che ne arricchiscono la dotazione soprattutto elettronica sono il Touring (sospensioni Dynamic ESA, manopole riscaldabili, cavalletto centrale, attacchi per le valigie laterali, portapacchi, predisposizione navigatore e Multicontroller) che viene 1.300 euro, e il pacchetto Dynamic (mappature motore Pro, Dynamic Traction Control, cambio elettro assistito HP Pro, cruise control e frecce led) che costa 1.030 euro. Per le due borse rigide laterali occorrono invece circa 600 euro. Facile superare la quota dei 19 mila euro ma anche con la dotazione di serie ce n'è di che essere soddisfatti. Guardando alle caratteristiche delle nuova mille BMW, e per certi versi anche al suo design, l'accostamento con la Ducati Multistrada (la S costa 19.540 euro) viene spontaneo. Tuttavia, nonostante si-

ano concorrenti dirette, le differenze fra queste due moto sono profonde, a partire dalle scelte motoristiche che condizionano carattere e modo di erogare i cavalli. A parità di potenza massima, il V2 Ducati ha cilindrata maggiorata a 1200 e quindi una coppia più sostanziosa e con il picco a un regime inferiore; il quattro in linea BMW allunga invece di più, accetta regimi inferiori e ha così un'estensione di erogazione superiore.

La superbike e le sue eredi

Quando arrivò l'inedita S 1000 RR, era il 2009, l'onda lunga delle supersportive era ormai smorzata. Ma quel progetto basato su un nuovo quattro cilindri in linea e su una ciclistica altrettanto nuova era stato ideato per dare vita a più di un modello: una versione naked, la S 1000 R data 2014, e una successiva crossover, l'attuale S 1000 XR. Molti dei cambiamenti ciclistici e



meccanici visti nel passaggio fra S 1000 RR e S 1000 R si ritrovano sulla nuova XR che di fatto deriva dalla naked "R", venduta a 13.200 euro. Il motore è esattamente la stessa versione modificata nel passaggio da RR a R, quindi con potenza di 160 cv a 11.000 giri e coppia massima di 112 Nm a 9.250 giri. Il quattro cilindri bialbero e sedici valvole, con alimentazione a doppio iniettore per cilindro, ha i medesimi rapporti per il cambio a sei marce e lo stesso rapporto anche per la trasmissione finale, sempre a catena, della S 1000 R. La frizione a comando meccanico è di tipo antisaltellamento e in optional è disponibile il cambio servoassistito Pro (quello introdotto sulla HP4) che consente di salire di rapporto istantaneamente senza chiudere il gas, e di dimenticarsi della frizione non solo per salire di rapporto ma anche in scalata. L'acceleratore è

ride by wire e ci sono due mappe motore: road e rain. Hanno identica erogazione fino a 6.500 giri, poi con la mappa rain - che ha un risposta più morbida all'acceleratore - la coppia si ferma a 106 Nm a 9000 giri mentre la potenza massima è di 148 cv, sempre a 11.000 giri.

Il controllo di trazione ASC (Automatic Stability Control) ha intervento differenziato a seconda delle mappe scelte e modifica anche l'intervento dell'ABS, di tipo semi integrale e disattivabile. Nel pacchetto accessori Dynamic sono comprese due mappature aggiuntive, Dynamic e Dynamic Pro: operano attraverso due gradi differenti di taratura con il controllo di trazione DTC (che prende il posto del meno raffinato ASC) e con l'ABS Pro. Questo controllo di trazione e l'ABS Pro si avvalgono di un "sensor-box", una piattaforma inerziale, che misurando inclinazione e

beccheggio regola la potenza e la frenata anche a moto piegata; inoltre si abbassa la soglia di intervento dell'anti wheeling. Non cambiano invece la curva di erogazione e la potenza rispetto alla mappatura road. Per attivare la mappa Dynamic Pro, concepita per l'utilizzo di pneumatici sportivi e per la pista, occorre un'apposita spina di codifica: in questo modo sono disattivati il controllo di trazione, l'anti impennata e l'ABS. La ciclistica ha una struttura del tutto simile alla naked S 1000 R. Il telaio bitrave in lega d'alluminio vede il motore come elemento semi portante e cambia nella zona del canotto e nelle piastre laterali, modificate soprattutto in funzione nel nuovo telaio posteriore che accoglie selle maggiorate e regge il tris di borse da turismo. Rispetto alla R il canotto è più aperto di circa 1° (25,5°), l'avancorsa è salita da 98,5 a 117 mm e l'interasse è aumentato di 109 mm arrivando a quota 1.548 mm. Una maggiore solidità e stabilità ottenuta grazie anche al forcellone, sempre in alluminio

pressofuso, allungato di 65 mm (interasse di 670 mm) e sul quale lavora un ammortizzatore centrale con rinvio progressivo e con precarico molla remota. La forcella, niente Telelever sulla serie S 1000, è sempre una rovesciata a cartuccia chiusa con steli da 46 mm; rispetto alla S 1000 R l'escursione passa da 120 a 150 mm, mentre l'escursione posteriore sale da 120 a 140 mm. Identiche fra R e XR anche le misure dei cerchi da 17 pollici e dei pneumatici (120/70 e 190/55), così come la misura del doppio disco anteriore, 320 mm, dotato di pinze radiali Brembo a quattro pistoncini. Il disco posteriore passa invece dai 220 mm della R ai 265 mm della XR.

Family feeling fra sport e avventura

Esteticamente la XR si fa notare, trasmette energia, ma non colpisce per originalità. La vicinanza con la superbike S1000 RR si nota molto nella linee del cupolino - sul quale c'è un accenno di





becco - , nei fari asimmetrici, nel parafango anteriore e nei fianchi della semicarenatura che, al pari della RR, hanno gli sfoghi d'aria differenti sui due lati. Molta cura si trova nell'ergonomia e nelle finiture del zona serbatoio, con una protezione per il tappo carburante che serve da aggancio per la borsa. Zone soggette a usura e graffi sono in plastica non verniciata, mentre la verniciatura è al solito perfetta. Il terminale di scarico basso, come sulla R, lascia più spazio alla valigia destra e la sporgenza delle due capienti borse non è abbondante come sulla GS. La sella a 840 mm dal suolo taglia fuori soltanto i più bassi, non la si può regolare diversamente dal solito ma sono disponibili altezze diverse per una scelta da 795 a 860 mm. Nel caso dell'altezza inferiore, la si ottiene intervenendo anche riducendo la corsa delle sospensioni. L'assetto di guida è condizionato dal manubrio rialzato e abbastanza largo - meno

della GS - che fa tenere il busto quasi dritto, ma senza dare la sensazione di un'avantreno troppo lontano e dal comportamento turistico. Anche chi ha le gambe lunghe trova spazio negli incavi del serbatoio, da venti litri, che è largo senza esagerare. La strumentazione ricorda quella della S 1000 RR: contagiri analogico e display multifunzione perfettamente leggibile con ogni condizione di luce.

300 chilometri per una folgorazione

Proviamo la nuova XR sulle strade di montagna che si snodano alle spalle di Barcellona, un giro di circa 300 km con poca autostrada, giusto per spremere un po' le marce alte su lunghi curvoni, e una serie infinita di curve da far perdere l'orientamento e da saziare il più insaziabile dei motociclisti. Buona ergonomia in sella, braccia

rilassate ma attive, una piacevole sensazione di controllo. Il quattro cilindri ha un suono secco ed energetico, è solo un po' rumoroso l'innesto della prima e poi via. Le moto del test sono full optional, pacchetti Dynamic e Touring inclusi a eccezione del cavalletto centrale e degli attacchi per borse e top case. Per cui ci sono il controllo di trazione dinamico, l'ABS attivo in curva, le sospensioni semi attive ESA, le mappe aggiuntive e il cambio quick shift con funzione anche in scalata: una dotazione che manca su tante iper sportive da pista. Partiamo con mappa road e sospensioni con taratura road. La ventina di chili in più rispetto alla S 1000 R, il baricentro più alto e il serbatoio pieno danno inizialmente una sensazione di sottosterzo imboccando le prime curve di passo allegro. In realtà la maneggevolezza non manca, nonostante l'interesse

abbondante, e il manubrio ampio dà una bella mano nel misto stretto. L'avantreno chiude bene e in una sincopata sequenza di svolte l'inerzia di sterzo è davvero minima. La frenata vanta una bella modulabilità d'intervento e l'ABS è veramente poco invasivo. Insomma basta davvero poco per ritrovarsi a sorridere compiaciuti sotto la visiera. Non è tanto la reattività di guida a stupire, la stessa S 1000 R è decisamente più rapida in inserimento, a fare effetto è piuttosto il trovare doti dinamiche così sportive su una moto concepita per viaggiare comodamente oltre che per dare gas e piegare. Anche la 1200 GS, lo sappiamo bene, è capace di sorprendere nel guidato, ma qui ci sono sospensioni meno lunghe e più controllate, altri pneumatici (gli ottimi Pirelli Diablo Rosso II) e una frenata più decisa, ci sono 35 cavalli in più e una decina di chili di peso in meno.





Un motore favoloso

Il quattro cilindri è il vero protagonista della XR, ha carattere e prestazioni veramente sportive. Sa essere dolce o violento. Consente di riprendere da meno di 1.500 in sesta marcia, ovvero appena 35 orari, senza esitazioni e andando via lisci come sul velluto. La frizione - la leva è lontana per chi ha le mani piccole - si dosa facilmente e si fa inversione in poco spazio, con il motore appena sopra il minimo. Il ride by wire ha un'ottima taratura non ha brutti effetti on-off e l'erogazione è veramente fluida considerato che si ha per le mani un motore fortemente super quadro. A 4.500 giri c'è il primo picco di coppia che fa capire la forza di questo motore e a 6.500 l'accelerazione ha un bell'incremento di spinta, che si protrae fin quasi 10.000 giri. In allungo si arriva al taglio del limitatore a quota 12.000 e

cambiando a quel regime si leggono sul tachimetro i 125 orari in prima, i 160 in seconda e i 190 in terza; la velocità massima è dell'ordine dei 250 orari. C'è inoltre così tanta elasticità che nel misto basta mettere la quinta e dimenticarsi delle altre marce per andare via spediti giocando con la spinta della coppia e facendo - come si dice - tanta strada. Nel nostro giro, fatto quasi sempre senza risparmiare l'acceleratore, il consumo medio è stato di 14,5 km/litro. La mappa Dynamic ha una risposta dell'acceleratore appena più pronta rispetto alla road e una rumorosità di scarico vivacizzata dagli scoppiettii quando si scala senza frizione (con il dispositivo HP Pro montato). Ma, in fin dei conti, la mappa migliore anche andando via veloci crediamo sia la road. Il parabrezza offre un riparo molto buono fino ai 150 orari, e se non basta lo si può sollevare manualmente di 70 mm

grazie a una pratica regolazione basculante: rimane in posizione più verticale ma non peggiora le turbolenze che si avvertono, tanto da riparare il casco anche a velocità decisamente elevate. Le spalle restano un po' esposte, mentre serbatoio e paramani - forniti in optional - proteggono bene dall'aria. Ci manca una verifica con la temperatura estiva, ma di calore dal motore pare non arrivarne molto.

Il pelo nell'uovo

Tutto perfetto? Quasi tutto. Se sono effettivamente poco fastidiose le vibrazioni, avvertibili su manubrio e pedane soprattutto fra i 5.000 e i 5.500 giri (ovvero fra i 100 e i 120 orari in sesta marcia), meno convincente è il lavoro del mono posteriore quando si comincia a spingere. Perlomeno nel caso dell'equipaggiamento ESA che





abbiamo potuto provare. Nella regolazione road, avvallamenti e sconessioni sembrano irrigidire troppo il lavoro di compressione mentre l'estensione si è rivelata un po' rapida. Si avverte insomma il retrotreno spingere in su. La regolazione Dynamic è sicuramente più adatta a controllare i cambi di direzione, ma bisogna trovarsi su un asfalto perfettamente in ordine, condizione rara sulle nostre strade. Mancherebbe anche un mappatura touring, che c'è su altri modelli, ma evidentemente in BMW hanno voluto caratterizzare la XR in senso sportivo. D'altra parte chi non sente il fascino dei motori potenti trova interessanti alternative senza cambiare concessionaria, dalla GS alla nuova RS. Per tutti gli altri, ora c'è una "sport adventure" in più. **M**


ABBIGLIAMENTO

Casco LS2 Arrow R Comet
Giacca Dainese
Pantaloni Dainese
Stivaletti Dainese
Guanti Dainese

SCHEDA TECNICA

BMW S 1000 XR **16.300 euro**
Cilindrata 999 cc
Tempi 4
Cilindri 2
Raffreddamento a liquido
Avviamento elettrico
Alimentazione iniezione
Frizione multidisco
Potenza 160 cv - 118 kw - 11.000 rpm
Coppia 11 kgm - 112 nm - 9.250 rpm
Emissioni Euro 3
Numero marce 6
Capacità serbatoio carburante 20 lt
ABS Si
Pneumatico anteriore 120/70 ZR 17
Pneumatico posteriore 190/55 ZR 17
Peso in ordine di marcia 228 Kg