TEST MOTOITALICHE

LLA PROVA DEL MESE

DUCATI MULTISTRADA 620 vs MONSTER S2R

Questa volta abbiamo cercato di fare una prova comparativa delle due nuove entry level Ducati.

La cosa non sarebbe stata possibile senza la disponibilità del Ducati Store Verona e del suo direttore nonchè proprietario Sig. Mirko Bosetti. Per chi mastica il marchio Ducati e il mondo delle corse a esso legato, il nome Bosetti fa tornare in mente le gesta sportive del padre di Mirko.

E' infatti grazie a lui che in famiglia nasce la passione per le due ruote, e soprattutto per il marchio di Borgo Panigale. Risale al 1971 l'apertura della prima officina in località Maso Callianer (TN), all''epoca

correva già con un ducati 350 , e in seguito cavalcò 888SP4-916S-916SP-996 ufficiale ex Chili-MS4, insomma una Ducati tra le mani non gli mancò mai, e nemmeno la passione per le piste.

Il figlio Mirko però ha ereditato più la passione per il marchio che quella di consumare gomme,

passione

che lo ha portato a gestire con professionalità lo Store di Verona, Trento e Mantova

Le moto ci vengono consegnate con gomme fresche pieno di benzina e motori appena fuori rodaggio, la giornata purtroppo inizia con un forte temporale il quale ci obbliga a variare il percorso che avevamo in progetto. Ma quello che inizialmente sembrava aver compromesso la prova, risulterà invece propiziatorio

per il conseguimento di una prova pressoché perfetta.

Accendiamo i motori, io in sella al Multistrada 620 quasi fatico a sentire il suono degli scarichi, Tixx invece in sella al Monster S2R come accende viene avvolto da un inedito rombo soffocato.

Ingraniamo la prima e ci avviamo su un asfalto reso insidioso dall' abbondante acqua caduta, la prima ottima sorpresa é l''aderenza offerta dalle coperture di serie, addirittura sulle strisce pedonali

anche nelle manovre più repentine dettate dal traffico cittadino non vi é alcun scomponimento di 'assetto.

Velocemente ci districhiamo dal dedalo di vie, incroci, tangenziali e superstrade, raggiungendo così una zona collinare, l' asfalto ormai asciugatosi ci permette di testare a fondo le qualità dei due modelli.

Ovviamente come per le altre prove effettuate, il giudizio é totalmente affidato alle sensazioni personali senza alcun uso di banchi prova e misurazioni telemetriche.

MULTISTRADA 620

Se a prima vista, guardandola sul cavalletto, sembra avere delle misure generose all' avantreno, come si sale in sella si ha la sensazione di aver

a che fare con una moto da super motard.

Il serbatoio é molto stretto in zona inguinale consentendo una posizione decisamente chiusa delle gambe, il manubrio é vicinissimo al busto e

richiede una postura delle braccia a gomiti piegati, posizione quest''ultima resa facile dai gradi di apertura delle estremità del manubrio stesso.

E di tutta la carena si vede quasi esclusivamente il deflettore in plexi, tra più alto di quello della prima versione. In movimento,

l' avantreno risulta essere leggerissimo e l''abbondante angolo di sterzata permette manovre su aree veramente strette. La sella con un

imbottitura decisamente rigida non stanca mai il fondoschiena, neppure dopo qualche ora di viaggio. La distanza tra sella e pedane,

ovviamente studiata come compromesso per accettare tutte le stature, avrei preferito fosse più ridotta alzando la luce a terra di quest''ultime e

conseguentemente anche quella dei pedali freno posteriore e cambio. Tralasciando questo appunto che é del tutto personale, il multistrada 620

é pressoché indenne da difetti di rilievo. La vocazione per un uso multiplo é ancor più esaltata dalle doti della “piccola” cilindrata, il motore

infatti ha a sua disposizione 63 cv. i quali, grazie ad una erogazione lineare e progressiva, consentono massima libertà di scelta sui ritmi da

tenere. Con un filo di gas si va a passeggio e ci si gode il paesaggio, girando un po più la manopola ci si può divertire tanto, e per i più

smaliziati aprendo completamente il gas ci si prendono delle belle soddisfazioni.

A livello di sospensioni, mamma Ducati ha pensato ad un compromesso (sigillato), sul modello 620 troviamo all''anteriore una coppia di forcelle Marzocchi a steli rovesciati da 43mm. non regolabili, e al posteriore un monoammortizzatore Sachs regolabile nel precarico molla (utile se si pensa di viaggiare in due con bagaglio). Così assettata si possono affrontare diversi tipi di fondo stradale senza mai metterla in difficoltà, dalle lunghe escursioni su asfalto, alle puntatine su strade sterrate e se necessario in mezzo alle vigne.

L''impianto freni é stato specificatamente studiato per essere applicato a quei modelli catalogati come entry level. I dischi anteriori da 300mm.

e le pinze a due pistoncini, trasferiscono l''impulso dato alla leva con estrema progressività, impedendo così di arrivare al bloccaggio della ruota nel caso di una frenata di'emergenza. Il mordente certo non manca, ma bisogna applicare una buona dose di forza per riceverne in cambio una decelerazione degna di una moto sportiva.

Il gruppo frizione é dotato del nuovo dispositivo aptc, impedisce il bloccaggio della ruota e conse- guente saltellamento del retrotreno, ma funziona solo se volontariamente provocato.

Infine le ridotte sezioni delle coperture di serie, agevolano nei cambi di traiettoria e rendono la guida estremamente intuitiva ed efficace.

Insomma, questo multistrada 620 ci ha fatto divertire e riscoprire il gusto di guidare senza fatica

MONSTER S2R

Qui bisogna cominciare con una sciocca lamentela.

Purtroppo abbiamo provato la versione dark, e quindi quella con le dotazioni tecniche di base.

Niente cupolino, ma il monster è nato senza, niente manubrio a sezione variabile, ma questo è stato introdotto di recente, e niente sospensioni

regolabili, ma a queste ci siamo già abituati con il multistrada.

Nella vista anteriore il nuovo s2r potrebbe essere scambiato per uno dei tanti 600 dark, ma ad un esame più attento, l''occhio cade sul nuovo

retrotreno ereditato dalla sorella maggiore s4r.

Il bellissimo forcellone monobraccio in tubi di'alluminio, accoppiato ad una gomma dall' abbondante sezione di 180mm., danno all' insieme

della moto un senso di maggiore solidità. Questo é sicuramente dovuto anche alle ridotte dimensioni del motore 2v che come tradizione vuole,

ha il sistema di raffreddamento aria olio, cilindri teste e carter ai minimi ingombri tanto da rimanere quasi internamente alla sagoma del telaio,

senza tubi pompe e radiatori di troppo avendo quindi un aspetto estetico migliore .

L''unità motrice sfodera la nuova cilindrata di 800 cc., con sistema di alimentazione a iniezione e doppio scarico sul lato destro che, accoppiato

ad un catalizzatore, rende il motore silenzioso e rispettoso dell''ambiente.

Altre cose sono state cambiate rispetto il " vecchio" tradizionale monster, per esempio le pedane del guidatore ora sono più alte da terra e più

vicine tra loro, questo a tutto vantaggio dell''angolo di piega . Il sistema frenante è quello che adotta il multistrada 620, e quindi dischi da

300mm. e pinze a quattro pistoncini. La frizione adotta il sistema aptc, questo rende estremamente morbido l''azionamento della leva e inoltre

impedisce di arrivare al saltellamento della ruota posteriore durante le staccate più violente.

La versione dark da noi provata è equipaggiata con sospensioni standard, prive di regolazioni, se non un precarico molla al posteriore, nel

complesso la moto così assettata si presta ad affrontare diversi ambienti stradali, dalle vie cittadine in pavé alle tortuose strade di montagna, io

però avrei preferito un assetto più sportivo per questa mangia asfalto.Sulle strade di montagna infatti, i suoi 77 cv. alla ruota chiamano più la

smanettata che la passeggiata, e una maggiore rigidità da parte del gruppo sospensioni non guasterebbe.

Nel complesso la moto risulta divertente come lo è sempre stata, ma tutte le migliorie applicate nei dodici anni di vita hanno dato a questa un

equilibrio eccezionale, e la richiesta di sospensioni regolabili risulta essere più un vizio che una reale necessità.

Il motore per prestazioni è sicuramente il degno erede del 900cc a carburatori, e l''applicazione dell''iniezione elettronica e il catalizzatore allo

scarico, ne hanno addolcito l''erogazione nonostante i cavalli disponibili. Questo nuovo Monster è decisamente un nuovo punto di riferimento

per chi dalla moto vuole ricevere sensazioni di fiducia in qualsiasi situazione di guida.

Viene offerta in molteplici colorazioni per incontrare i gusti di ognuno, e se quella che ho provato era nera, è stato solo per adattarsi al cielo

plumbeo e pieno di nuvole.

Morale: le moto bisognerebbe averle entrambe, sia la Multistrada che il Monster S2R hanno le carte in tavola per far divertire, e soprattutto

sono a misura d''uomo. Niente impennate di potenza, niente perdite di aderenza in accelerazione e prestazioni che facilitano il mantenimento

dei punti sulla patente. Ora tocca voi scegliere quale si adatta di più alla vostra personalità.

Di DESMOZANO e DUKATI30 foto di TIXX e TOROTOTELA

ELENCO PROVE

Moto Guzzi BREVA 1100

MV AGUSTA BRUTALE 910

DUCATI MULTISTRADA 620

MONSTER S2R

PROSSIME

Motomorini Corsaro 1200

MOTO GUZZI GRISO

per avere una prova dall'archivio richiedila al link sottostante, ti verra inviata via mail