

Ducati Monster 1200 vs Kawasaki Z1000

PROVA COMPARATIVA

DUE SCUOLE CONTRO

Bicilindrica italiana e quattro cilindri giapponese: due scuole a confronto nell'interpretare il filone naked sport.

Monster 1200 rigorosa e di carattere, ma rude, Z1000 docile e poi aggressiva, Così uguali, così diverse
di Francesco Paolillo



La Ducati Monster 1200 e la Kawasaki Z1000 sono due novità 2014, sono ambedue naked e mettono in bella mostra due propulsori, uno bicilindrico a V di 90°, l'altro quattro cilindri in linea, entrambi dalle prestazioni elevatissime. Hanno punti in comune ma anche altri distanti. Per certi versi si rivolgono a due clientele differenti, che facilmente hanno pregiudizi sul tipo di scelta.

Tuttavia abbiamo voluto metterle a confronto anche per evidenziarne le particolarità di ciascuna e raffrontare il carattere di una bicilindrica con quello di una quattro cilindri. I loro prezzi - 12.540 euro la giapponese, 13.490 l'italiana, non differiscono enormemente, e poi entrambe hanno un'anima ribelle che le accomuna.

Estetica e Finiture

Monster 1200 😊😊😊😊

(N.B. Tutti i voti prevedono le cinque faccine come valutazione massima)

La bicilindrica di Borgo Panigale è una vera icona nel mondo delle due ruote, e questa Milledue, seppur imborghesita e meno rude della M900 dei primissimi anni novanta, ha tanto da dire ancora, mentre gli apprezzamenti ricevuti durante il periodo di prova, confermano che il centro stile ha fatto un buon lavoro. Il motore raffreddato a liquido ha obbligato a far stare dentro nella sagoma della moto anche un radiatore, particolare tutt'altro che trascurabile, mentre il telaio a traliccio non abbraccia più completamente il bicilindrico, bensì si avvinghia alle sole teste dei cilindri. Il complesso è un mix di aggressività e personalità, anche tecnica, che rende unica la moto

italiana. Le finiture e i materiali sono al pari del resto della gamma Ducati, di ottima fattura, e senza sbavature degne di nota, mentre la dotazione ciclistica, senza raggiungere il top della versione "S" - che, ricordiamo, è dotata di sospensioni Öhlins e di un motore con una decina di cavalli in più - oltre all'impianto frenante preso pari pari dalla 1199 Panigale, esibisce una bella forcella Kayaba a steli rovesciati da 43 mm, totalmente regolabile, così come il mono posteriore Sachs. I bei cerchi a dieci razze accolgono, oltre ai Pirelli Diablo Rosso II di primo equipaggiamento (da 120/70 e 190/55), anche una terna di dischi: i due anteriori da 320 mm sono frenati da pinze monoblocco ad attacco radiale Brembo M4-32, mentre sul solitario disco posteriore da 240 mm agisce una pinza a due pistoncini, sempre Brembo. A vigilare sul tutto ci pensa un ABS Bosch

9MP. La Monster 1200 attualmente è disponibile in Rosso oppure in ...Rosso. A voi la scelta.

Kawasaki Z1000 😊😊😊😊

Anche ad Akashi hanno lavorato bene, e la Z1000 conferma, come del resto hanno fatto le versioni che l'hanno preceduta, che i concetti base di questa naked devono essere l'estetica aggressiva e personale, anche rischiando di esagerare. Esagerazione nella definizione del design, che per alcuni può essere un difetto, ma che è apprezzata da altrettanti motociclisti. La dimostrazione l'abbiamo avuta andando in giro e osservando le reazioni della gente. Bianco o nero, bella o brutta, la Z1000 difficilmente mette d'accordo tutti quanti, il suo cupolino "alien style" lo ami o lo odi, mentre la profusione di spigoli è indigesta ad alcuni, ma apprezzata da un'altra parte del





pubblico. Una cosa mette tutti d'accordo: la Zeta è ben fatta e curata nei minimi particolari, e anche il reparto ciclistico, a partire dal telaio doppio trave in alluminio, cui sono ancorati la forcella Showa BPS da 41 mm, totalmente regolabile, e il forcellone tradizionale a due bracci (contro il monobraccio della Monster), con l'ammortizzatore regolabile nel precarico molla e in estensione. Sulla Kawa i cerchi ospitano pneumatici Dunlop D214 sviluppati appositamente per essa, oltre alla classica triade di dischi "a margherita" composta dai due anteriori da 310 mm, e dal singolo da 250 mm. In quanto alle pinze, Kawasaki si è affidata a una coppia di elementi radiali Tokico a quattro pistoncini davanti, con una posteriore a due pistoncini. Anche nel caso della nuda di giapponese, la frenata è assistita da un impianto ABS Bosch. Disponibile in nero o rosso, la Z1000 si può avere con un sovrapprezzo di 200 euro anche in livrea bicolore grigio-verde.

Strumentazione

Ducati Monster 1200 😊😊😊😊

La Ducati è dotata di un appariscente e avveniristico cruscotto TFT a colori, che ricorda quello montato sulla 1199 Panigale, con regolazione automatica della luminosità (a dire il vero in condizioni di luce intensa la leggibilità potrebbe essere migliore), e tre configurazioni differenti per la visualizzazione delle informazioni (Core -Full-Track). La strumentazione avrebbe meritato un voto più alto, in virtù della sua completezza, ma la mancanza dell'utile indicatore di livello della benzina, e la scarsa leggibilità in presenza di luce intensa, hanno pesato sul giudizio finale.

Kawasaki Z1000 😊😊😊😊 1/2

Appariscente nell'aspetto, la strumentazione della naked di Akashi fornisce informazioni utili in quantità, compreso il livello del carburante, ma la sua consultazione, vuoi per il

posizionamento piuttosto in basso, quasi in mezzo al manubrio, vuoi per i caratteri lillipuziani, è davvero scomoda e distrae troppo a lungo dalla guida. In poche parole, migliorabile.

Ergonomia e comfort

Ducati Monster 1200 😊😊😊😊 1/2

Ventun'anni non sono passati invano, e la prima sensazione che emerge sedendosi sulla Monster 1200 è che ci si sta seduti davvero comodi. La triangolazione sella-manubrio-pedane è ottimale, lontana anni luce dalle versioni precedenti che, chi più chi meno, non si distinguevano certo per l'ergonomia. Anche la sella, regolabile in altezza su due posizioni (785 - 810 mm) è ben imbottita, porzione dedicata al passeggero compresa, mentre i comandi sono tutti a portata di mano e intuitivi da usare. Le leve al manubrio sono regolabili, mentre la scelta delle mappature motore e la visualizzazione delle

informazioni sulla strumentazione avvengono tramite i comandi sui blocchetti elettrici. L'assetto delle sospensioni rappresenta un giusto mix tra confort e sportività, l'asfalto sconnesso non è che un problema secondario, mentre le vibrazioni del bicilindrico ad L non sono mai fastidiose, anzi sono quasi piacevoli e fanno parte del suo Dna. Dove si potrebbe migliorare, è nell'isolamento termico del motore, che col caldo della stagione estiva diventa davvero problematico, in particolare all'altezza dell'interno coscia destro (dove si trova il cilindro posteriore con il relativo collettore di scarico). Una piccola paratia sul cilindro, magari asportabile durante la stagione invernale, potrebbe migliorare la situazione. Sulla Monster 1200 la presenza di un passeggero è meno problematica che in passato, sia per la conformazione della sella, e relativa imbottitura, sia per la presenza di due maniglie abbastanza pratiche da usare.

Kawasaki Z1000 😊😊😊😊

Dura e pura nell'aspetto, la Zeta lo è anche in termini di confort generale, conseguenza di scelte tecniche che hanno portato alla definizione di una sella "granitica", e di sospensioni che in assetto standard (metterci le mani non è proibito, anzi, auspicabile) sono votate alle prestazioni pure, piuttosto che al confort di viaggio. Sospensioni abbastanza frenate, e sella dura, si contrappongono a una posizione di guida che invece non ha nulla da eccepire. Manubrio largo e pedane non particolarmente alte o arretrate permettono un controllo ottimale della moto senza mai risultare affaticanti. Il motore scalda tanto quanto quello della Ducati, ma il fastidio arrecato al pilota è inferiore e meno localizzato. Meno positivo il giudizio per quanto riguarda le vibrazioni trasmesse dal motore, presenza costante ai regimi autostradali su pedane e serbatoio, e decisamente fastidiose quando si chiede tutto al quattro cilindri, a causa dell'alta frequenza con cui si manifestano. Il passeggero è previsto solo in cambio di abnegazione e sacrificio, basta dare



in termini sportivi della Z1000 è dunque affidata agli immancabili scarichi Akrapovic, in titanio o fibra di carbonio, ed alle protezioni laterali per il motore e relativi carter.

Prezzi

Monster 1200 😊😊😊😊

13.490 euro rappresentano un prezzo importante, ma i contenuti globali della Monster 1200 lo sono altrettanto. Elettronica evoluta, con mappe motore (Touring – Sport – Urban), ABS, e controllo di trazione DTC regolabile su 8 livelli di intervento, il tutto studiato per tenere a bada un motore di concezione moderna e dalle prestazioni elevate.

Kawasaki Z1000 😊😊😊😊1/2

12.290 euro la quotazione della Kawasaki, un prezzo più abbordabile rispetto a quello della Monster 1200: ma va detto che la dotazione tecnica della giapponese non è all'altezza di quella della moto italiana. Niente mappe motore, e

neppure vi è traccia di un controllo di trazione (mentre la sorella Z1000 SX ne monta uno davvero ottimo). Qui c'è solo l'ABS. Si può fare di più.

Motori e prova al banco

Ducati Monster 1200 😊😊😊😊

Il bicilindrico Testastretta 11° DS ha una cubatura totale di 1198,4 cc, con una potenza massima dichiarata di 135 cv (che salgono a 146 per la versione "S"), mentre la coppia massima tocca i 12 kgm a 7.250 giri: numeri di tutto rispetto soprattutto in considerazione del fatto che si tratta di un motore a due soli cilindri, quindi con una potenza specifica inferiore a quella che potrebbe avere, a parità di cilindrata, un propulsore plurifrazionato. Sul banco prova il 1200 Ducati ha erogato valori superiori rispetto a quelli ufficiali: infatti abbiamo rilevato 138 cv a 8.730 giri, corretti all'albero secondo le specifiche CE, che scendono a 103,7 cv a 7.910 giri con la mappatura Rain. La coppia massima rilevata, sempre corretta all'albero, è invece di 12,4 kgm a 7.470 giri.

un'occhiata alla minuscola sella a lui dedicata e alla mancanza di qualsiasi appiglio.

Accessori

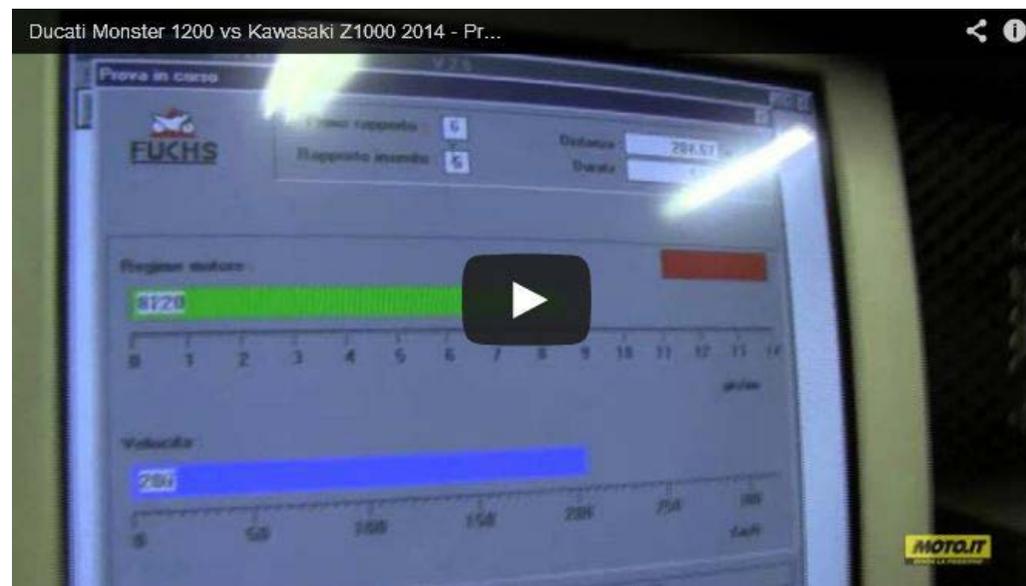
Monster 1200 😊😊😊😊😊

Per una moto che ha fatto della personalizzazione estetica e meccanica uno dei suoi punti di forza, non ci si poteva che aspettare un catalogo di accessori ricco di primizie, come del resto Ducati ci ha abituati da tempo. Si va da quelli pratici, che possono rendere la Monster 1200 adatta a qualche itinerario turistico, come un set di valigie semirigide da 25 litri, più una da 15 studiata per essere montata sul sellino posteriore, oltre alla borsa da serbatoio magnetica, essendo il serbatoio in lamiera (12 litri di volume utile), oltre a un plexiglas fumé. Sono inoltre disponibili due selle, una ribassata a 745 mm e un'altra rialzata a 830 mm, per chi sia di gamba corta o lunga. Infinita

anche la lista di accessori in ergal e fibra di carbonio dedicati alla personalizzazione, mentre non potevano mancare i terminali di scarico in carbonio, in versione omologata o nella più performante variante racing; e sono davvero belli i cerchi "Scalloped" ricavati attraverso esclusive lavorazioni meccaniche. Visti i tempi che corrono, è naturalmente consigliabile anche l'antifurto con immobilizer!

Kawasaki Z1000 😊😊😊😊😊

Meno ricca, rispetto all'italiana, la possibilità di personalizzazione della naked giapponese. Gli unici accessori per renderla più adatta al turismo a medio raggio sono il plexiglas fumé, la borsa da serbatoio (13-22 litri di capacità) e uno zaino-borsa posteriore (13 litri di volume utile), mentre al momento non sono previsti accessori in carbonio e/o leghe nobili. La caratterizzazione



Con la mappatura Rain diventa 9,9 kgm a 7.060 giri. I tagliandi di manutenzione prevedono il cambio olio ogni 15.000 km e il controllo gioco valvole ogni 30.000 km.

Kawasaki Z1000 😊😊😊😊

Il quattro cilindri in linea a sedici valvole della Z1000 ha una cilindrata effettiva di 1.043 cc, e con una potenza dichiarata di 142 cv a 10.000 giri e una coppia massima di 11,3 kgm a 7.300 dimostra di avere numeri da moto decisamente sportiva.

L'alimentazione è affidata a una serie di corpi farfallati Keihin da 38 mm di diametro. Nella nostra prova al banco, quadricilindrico giapponese ha erogato 136,2 cv a 9.540 giri, con una coppia massima, corretta di 11,3 kgm a 7.670 giri, sempre corretti all'albero.

Consumi

Monster 1200 😊😊😊😊😊

Difficile pretendere di più da un motore da oltre 130 cv e prestazioni da sportiva: con un consumo urbano medio nell'ordine dei 17 km/l, e 19 km/l nell'extraurbano, la Monster 1200 non si può certo definire assetata. Tanto per rimarcare il concetto, a velocità costante di 90 e 130 km/h, la Ducati percorre rispettivamente 25,6 e 18,8 km/litro.

Kawasaki Z1000 😊😊😊😊

I consumi della moto di Akashi sono di poco superiori a quelli della bicilindrica italiana: se a velocità costanti di 90 e 130 km/h la Z1000 percorre rispettivamente 24,4 e 17,5 km/l, nell'uso urbano si riescono a percorrere in media circa 15 km/l, che diventano oltre 16 km/l nell'extraurbano



Comportamento cittadino

Ducati Monster 1200 😊😊😊😊

A dispetto di un interasse non proprio contenuto (1.511 mm), ma certamente aiutato da un peso in ordine di marcia di 211 kg verificati (con il pieno di benzina), la Monster 1200 si lascia portare a spasso nel caotico traffico cittadino senza particolari problemi; a dare qualche segno d'insofferenza è semmai il bicilindrico Testastretta, che a dispetto di quello montato sulla sorella minore 821, non ama frequentare la parte bassa del contagiri, quella che sta al di sotto dei 2.500 giri, per intenderci: qualche strappo e incertezza di erogazione indica infatti che è meglio tenere il motore sopra tale soglia. In compenso la frizione si è dimostrata, oltre che modulabile, anche particolarmente leggera, mentre il cambio si merita un voto nella media, avendone rilevato una certa "gommosità" negli innesti. Buono il lavoro delle sospensioni che, in sinergia con la sella ampiamente imbottita, filtra a dovere le sconnesioni

dell'asfalto. Sarà che saremo in estate, sarà che le velocità medie piuttosto basse non aiutano lo smaltimento del calore, sta di fatto che il bicilindrico cuoce a fuoco lento le gambe dello sventurato cavaliere, e questo particolare, che potrebbe per contro essere apprezzato nella stagione fredda, è il vero tallone d'Achille della Monster 1200 nell'utilizzo cittadino.

Kawasaki Z1000 😊😊😊😊

Più pesante dell'italiana - 221 kg misurati con il pieno di benzina - e dotata di un motore feroce ma capace di essere gentile e educato quando richiesto, la Z1000 si muove in città, o meglio si lascia condurre in città, con grande disinvoltura. Il suo quattro cilindri è il principale artefice di tale comportamento: gira sornione a regimi bradicardi, e riprende con veemenza e senza indugi in qualunque rapporto. Le marce entrano in sequenza senza difficoltà o contrasto alcuno, avendo il cambio innesti rapidi, corti e precisi. Meno



positivo il giudizio per quanto riguarda l'assetto ed il confort di guida, minati da una sella marmorea e da sospensioni che, nella regolazione standard, sono fin troppo frenate. Ma anche gli stessi pneumatici di primo equipaggiamento sono caratterizzati da una struttura piuttosto rigida, che si, sostiene bene e permette prestazioni dinamiche di rilievo, ma limita le capacità di assorbimento delle asperità stradali.

Comportamento nel misto

Ducati Monster 1200 😊😊😊😊

La bicilindrica di Borgo Panigale si sente a suo agio tra le curve, e anche il suo motore dimostra un maggiore affiatamento con i percorsi guidati, veloci o lenti che siano, anche se è sempre preferibile tenerlo sopra i 3.000 giri e sfruttare il tiro ai medi regimi, piuttosto che farlo scendere troppo in basso, con il rischio renderlo recalcitrante, piuttosto che andare a cercare allunghi che poco si addicono al suo carattere. Le tre mappature

disponibili (Touring – Urban – Sport) differiscono non solo nella risposta del comando del gas, ma si differenziano anche per le regolazioni, in automatico, delle soglie d'intervento del controllo di trazione e dell'ABS. Urban a parte, Touring e Sport si somigliano parecchio, anzi, sono praticamente sovrapponibili, con la differenza che la seconda è decisamente più reattiva quando si riprende in mano il gas. L'interasse lungo condiziona solo in parte il comportamento della Monster 1200, che scende in piega rapidamente e cambia direzione con un modesto impegno fisico, anche se, per "rimanere giù", richiede un ulteriore sforzo. In compenso è precisa sia in inserimento sia in percorrenza, inoltre non tende ad allargare con l'anteriore (ovvero a sottosterzare) nemmeno quando i ritmi si alzano, e si gioca con il gas come se si stesse agitando un cocktail. I freni sono potenti e con una buona modulabilità, mentre anche senza mettere mano alle regolazioni delle sospensioni, l'assetto si adatta senza

imbarazzo alcuno alla guida sportiveggiante. Il grip offerto dalle Pirelli Diablo Rosso II di primo equipaggiamento limita gli interventi del controllo di trazione e dell'ABS, che per altro sono al top della categoria per logiche di funzionamento e comportamento effettivo.

Kawasaki Z1000 😊😊😊😊

La prima cosa che emerge guidando la Zeta nel misto è che ha un motore da paura, potente, con una coppia sempre disponibile e un allungo da sportivo. Non lo metti in difficoltà se spalanchi il gas a 2.000 giri, a 4.000 ti lascia a bocca aperta, mentre se insisti con il gas, ti fionda su un altro pianeta. Non paghi delle sue prestazioni, ad Akashi hanno reputato che una rapportatura del cambio corta potesse aiutare ulteriormente, per cui accelerazione e ripresa sono eccellenti, oltre che decisamente superiori alla rivale italiana. Dove la Zeta paga pegno è nella guida che, pur essendo facile e intuitiva, sente il peso dei chili

in eccesso. Non c'è una vera e propria perdita di coerenza dell'assetto, piuttosto che inneschi di ondeggiamenti indesiderati: solamente si sente il peso che spinge, soprattutto sull'anteriore. In particolare, guidando in discesa si percepiscono i trasferimenti di carico sull'anteriore, per altro tenuti a bada egregiamente dai pneumatici di primo equipaggiamento - i Dunlop D214 specifici per questa moto - e dall'assetto volutamente rigido. I freni sono al top per potenza e modulabilità, mentre l'ABS è tutt'altro che invasivo ed entra in funzione esclusivamente quando si esagera, o si forza il ritmo, ma lo fa in maniera molto lineare. La mancanza delle mappature motore non è un problema viste le capacità di adattamento del quattro cilindri, particolarità che rende meno necessario anche il controllo di trazione. Il giudizio lo diamo adesso, in condizioni ottimali, con pneumatici nuovi e sospensioni "fresche": non abbiamo però dubbi nel pensare che in condizioni di scarso grip, magari con i pneumatici anche





Prestazioni rilevate

Ducati Monster 1200, prezzo 13.490 euro
 Potenza massima corretta all'albero: 138,0 cv a 8.730 giri
 Coppia massima corretta all'albero: 12,4 kgm a 7.470 giri
 Peso:
 211 kg con serbatoio pieno
 198 kg a serbatoio vuoto
 Consumi medi:
 cittadino: 17 km/l
 extraurbano: 19 km/l
 autostrada a 130 km/h effettivi: 18,8 km/l
 Velocità massima: superiore a 230 km/h

Prestazioni rilevate

Kawasaki Z1000, prezzo 12.540 euro
 Potenza massima corretta all'albero: 136,2 cv a 9.540 giri
 Coppia massima corretta all'albero: 11,3 kgm a 7.670 giri
 Peso:
 221 kg con serbatoio pieno
 208,5 kg con serbatoio vuoto
 Consumi medi:
 cittadino: 15 km/l
 extraurbano: 16,4 km/l
 autostrada a 130 km/h effettivi: 17,5 km/l
 Velocità massima: superiore a 230 km/h

solo al 50% e le sospensioni con qualche migliaio di chilometri sulle spalle, un angelo custode chiamato controllo di trazione sarebbe tutt'altro che disdicevole.

Conclusioni

Le nostre due naked hanno caratteristiche simili e prezzi paragonabili, con il maggiore esborso per l'italiana in virtù di una dotazione tecnica notevolmente superiore. Ma hanno due personalità certamente diverse. Chi è convinto assertore della superiorità delle quattro cilindri, difficilmente apprezzerà la bicilindrica italiana, e viceversa; ma una cosa va però detta: entrambe sono dotate di grande personalità, sono ben realizzate e hanno prestazioni da vere sportive con caratteristiche di adattabilità ai diversi tipi di utilizzo più che discrete. Insomma, che vogliate parare a est, oppure a ovest, difficilmente sbaglierete. **M**

ABBIGLIAMENTO

Caschi AGV - X-Lite
Giacche Dainese - IXS
Guanti Dainese - IXS
Pantaloni Dainese - IXS
Stivali Dainese - IXS

