

BMW F800 R

PREGI ● Facilità di guida e consumi ridotti

DIFETTI ● Vibrazioni motore ai regimi medio/alti

Prezzo 8.970 €



PROVA NAKED

BMW F800 R

A un lustro dal suo esordio, la F 800 R si rinnova profondamente, cambia fuori ma anche sottopelle le novità sono tante. Facilità di guida e consumi contenuti i suoi punti forti.

Prezzi a partire da 8.970 euro

di Francesco Paolillo

Foto Thomas Maccabelli



La BMW F 800 R si può considerare l'entry level tra le moto stradali con l'elica sul serbatoio, ma è una entry con notevoli contenuti e con la possibilità, scorrendo il ricco listino di optional, di diventare una moto di categoria superiore per allestimento e contenuti tecnici. Apprezzata sul mercato italiano, secondo solo a quello tedesco in termini numerici, la F 800 R M.Y. 2015 si presenta con una nuova veste, linee più slanciate e niente più sguardo asimmetrico del gruppo ottico; sportiva ma senza voli pindarici, moderna ma senza rivoluzioni. Facilità di guida, attitudine al turismo a medio raggio anche in coppia e attenzione all'aspetto sicurezza sono tre caratteristiche fondamentali di questa moto, che si rinnova pur mantenendo un filo diretto con le precedenti

versioni. Cambiano anche le colorazioni disponibili. Due a costo zero, Light White e Light White/Nero Lucido, e due a pagamento (100 € l'obolo richiesto), Racing Blue metallizzato opaco/Light White e Racing Blue metallizzato opaco/Nero Lucido.

Accessori

Due gli allestimenti disponibili per la F 800 R: Touring e Dynamic. Il primo prevede di serie il cavalletto centrale, il portapacchi, i supporti valigie. Il secondo comprende il faro posteriore, gli indicatori di direzione a LED, il puntale e il coprisella. Ma non finisce qua: la lista degli optional disponibili è davvero lunga e comprende il controllo elettronico per il mono (ESA), set di borse rigide e morbide, leve e pedane racing, scarico Akrapovic, parabrezza maggiorato e selle ribassate o





rialzate (770/820 mm), manopole riscaldate e computer di bordo. Non vi basta? allora mettiamoci pure il controllo di pressione pneumatici (RDC), il controllo di trazione (ASC), la presa 12V e l'antifurto. Adesso forse è più chiaro perché abbiamo scritto che la F 800 R si può trasformare da entry level a moto di rango.

Motore e ciclistica

Come scritto sopra la F 800 R cambia anche sottopelle, con il bicilindrico in linea che si "raddrizza" all'interno del telaio doppio trave in alluminio diminuendo l'inclinazione in avanti da 23 a 18°, centralizzando quindi maggiormente le masse e mantenendo la funzione di elemento stressato assieme al telaio stesso. Il cambio è stato rivisto nella rapportatura, con le prime quattro marce accorciate, mentre sono diminuite le tolleranze

nel manovellismo, per cercare di ottimizzare e diminuire le vibrazioni, tallone d'Achille di questo propulsore. La potenza sale di 3,5 cv e raggiunge quota 90 a 8.000 giri, con un valore di coppia massima che si attesta sugli 86 Nm a 5.800 giri. Come per le versioni precedenti, è disponibile a richiesta la versione depotenziata a 48 cv. Evoluzione anche nel reparto sospensioni; la forcella tradizionale delle versioni precedenti è stata sostituita con un modello a steli rovesciati, mentre il mono di serie può essere sostituito con quello del pacchetto ESA, quindi a regolazione elettronica. Entrambi possono contare su un'escursione utile di 125 mm. I freni guadagnano le pinze Brembo ad attacco radiale con 4 pistoncini per la coppia di dischi anteriori da 320 mm; il disco da 265 mm posteriore è invece "lavorato" da una singola pinza a due pistoncini. Non manca l'ABS,

di serie, che per l'occasione si evolve con l'utilizzo di una centralina Bosch più leggera e performante. Più leggeri sono anche i cerchi che perdono per strada 400 grammi di peso cadauno, mentre rimangono identiche le misure dei pneumatici, rispettivamente 180/55-17 e 120/70-17. In ordine di marcia la naked BMW viene dichiarata a 202 kg. Modifiche sono state apportate anche all'ergonomia: cambia il manubrio, ora in alluminio, mentre la sella si abbassa di 10 mm, scendendo a 790 con un riposizionamento delle pedane.

Come va

Le prime impressioni in sella alla F 800 R sono positive: finiture e materiali denotano una cura maggiore rispetto al precedente modello e, se non fosse per qualche connettore a vista,

il giudizio sarebbe più che positivo. Il ponte di comando è caratterizzato dal cruscotto misto analogico/digitale in bella vista, perfettamente leggibile e ricco di informazioni che assicura un controllo totale sulle condizioni della moto e sulle caratteristiche del viaggio. Consumi medi e istantanei, temperatura aria, orologio, cronometro, pressione pneumatici (optional), regolazione manopole riscaldate (optional), autonomia residua. Insomma, manca solo il barometro con le condizioni meteo e poi c'è tutto. E' proprio parlando di meteo che il discorso si fa serio, visto che la Costa Azzurra ci ha accolto con un tempo da lupi: pioggia e cielo coperto, e tanto per non farci mancare nulla, un freddo cane! Nel corso dei duecento chilometri del test siamo passati da 11° a 3° e non ci siamo voluti negare una spruzzata di neve a bordo strada. Questi tester sono proprio





dei viziosi! Le condizioni poco favorevoli hanno consentito di apprezzare uno dei punti forti della F 800 R, ovvero la facilità di guida. Il cocktail rappresentato dal motore dall'erogazione elettrica, mescolato alla ciclistica agile e intuitiva, fanno sì che la F 800 R si adatti perfettamente anche a condizioni di guida disagiate. Certo una protezione maggiore sarebbe stata perfetta, d'altronde stiamo parlando pur sempre di una naked, quindi acqua e vento si fermano solo con un buon abbigliamento tecnico e un casco giusto!

Piacevole ai medi

Partiamo da una posizione in sella azzeccata, comoda e tutt'altro che costrittiva: anche i comandi sono perfettamente raggiungibili e ben manovrabili pur indossando spessi guanti invernali. La strumentazione è a portata d'occhio, particolare

da non sottovalutare quando si guida su strade tortuose con condizioni meteo avverse, e soprattutto ben leggibile, due caratteristiche che molte concorrenti hanno purtroppo messo in secondo piano. L'erogazione del bicilindrico in linea è dolcissima, priva di entrate in coppia repentine, particolarità che lo rende estremamente duttile, ma che ne limita il carattere appiattendone forse la personalità. Se volete guidare tranquilli, in scioltezza, limitando l'uso del cambio, questo propulsore fa al caso vostro, le doti di ripresa sono proverbiali soprattutto ai regimi medio bassi, con possibilità di apertura del gas anche al di sotto dei 2.000 giri. Le sue caratteristiche lo rendono particolarmente piacevole ai regimi medi, diciamo fino ai 5.500/6.000 giri, limite oltre il quale si iniziano a manifestare evidenti vibrazioni sia sulle leve che sulle pedane, e regime che



corrisponde a circa 130/140 km/h se si viaggia in sesta marcia. Che il bicilindrico non ami la zona alta del contagiri lo si intuisce anche dalla pigrizia con cui guadagna giri e dalla ruvidità che si manifesta bazzicando nei pressi della zona rossa. Meglio quindi goderne le virtù ai medi e sfruttarne le caratteristiche di ripresa, ed è proprio con questo tipo di utilizzo che emerge uno degli aspetti positivi di questo motore, e cioè i consumi contenuti. Facendo attenzione e maneggiando con cura il gas, è facile percorrere oltre 20 km/l, ma anche senza badare molto all'economy run è difficile scendere sotto i 16 km/l. Le condizioni precarie di aderenza che hanno caratterizzato buona parte del test ci hanno fatto apprezzare sia la modulabilità dei freni che la bontà del nuovo ABS, che abbiamo volutamente "cercato" in più occasioni. Il "volutamente" è dovuto al fatto che

da una parte abbiamo trovato degli asfalti con un ottimo grip, anche se bagnati e con temperature vicine allo zero, e dall'altra che le coperture di primo equipaggiamento, Metzeler Roadtec Z8 Interact e Michelin Pilot Power 3 2CT, hanno prestazioni impressionanti anche e soprattutto quando le condizioni meteo sono decisamente avverse. Tanta capacità di mettere a terra la potenza e rendere piacevole e sicura la guida anche con il freddo e la pioggia, ha reso necessario "l'innescio volontario" di sconsiderate perdite di aderenza del pneumatico posteriore tanto per capire come avrebbe reagito in condizioni limite il controllo di trazione. Ebbene, se da una parte la presenza di tale dispositivo è un aiuto determinante, dall'altra ci saremmo aspettati un funzionamento più lineare e senza quei tagli bruschi di alimentazione, e relativo serpeggiare del

posteriore, che ci rimandano con la mente ai primi controlli di trazione. Insomma, i progressi fatti con l'ABS ci piacerebbe sentirli anche con l'ASC.

Ciclistica svelta e sicura

Freddo e nuvoloso a parte, viaggiare in sella alla F 800 R è piacevole anche per le caratteristiche della ciclistica, che rendono agile la naked tedesca tra le curve, più o meno ampie che siano, e che infondono una notevole sicurezza anche sul veloce e quando si va alla ricerca di un ritmo più sostenuto. Anche senza andare a scomodare la regolazione elettronica della sospensione posteriore, e mantenendo l'impostazione su Comfort, che come dice il nome è quella più morbida e di conseguenza confortevole, la F 800 R si dimostra all'altezza della situazione. Frenata potente e assetto adeguato accompagnano la guida,





anche quella brillante; forse i più sportivi apprezzeranno la sonorità dello scarico Akrapovic, che è anche più leggero di un paio di chilogrammi, e magari le pedane racing che possono garantire un grip maggiore di quelle montate di serie, a dire il vero un po' scivolose quando sono bagnate, ma nel complesso la F 800 R soddisfa anche nella guida sportiva. Se solo il bicilindrico avesse un po' di carattere in più agli alti regimi!

A chi è destinata

Il primo contatto con la naked tedesca è nel complesso positivo, la sua facilità e la possibilità di personalizzazione a dir poco ampia ne fanno una moto adatta a più tipologie di motociclisti. Chi cerca una moto tranquilla da poter usare senza patemi anche in coppia potrebbe innamorarsene, chi invece vede nella "nuda" una compagna di scorribande con un motore di carattere, è probabile che possa rimanere deluso. **M**



ABBIGLIAMENTO

Casco Schubert S2
Giacca Spidi Ace
Guanti Spidi TXR
Stivali TCX

SCHEDA TECNICA

BMW F 800 R 8.970 euro
Tempi: 4
Cilindri: 2
Cilindrata: 798 cc
Disposizione cilindri: in linea, trasversale
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 90 cv (66 kW) / 8000 giri
Coppia: 8.77 kgm (86 Nm) / 5800 giri
Marce: 6, cambio meccanico
Freni: DD/D
Misure freni: 320/265 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Lunghezza: 2145 mm
Larghezza: 860 mm
Altezza sella: 1235 mm
Capacità serbatoio: 15 l
Segmento: Naked