

Ducati Multistrada 1200

**PREGI** ● Qualità, erogazione e frenata

**DIFETTI** ● Forcella morbida su versione standard **Prezzo da 19.900 €**

PROVA SU STRADA

# DUCATI MULTISTRADA 1200

La maxi di Borgo Panigale è tutta nuova nell'estetica, nella ciclistica e soprattutto nel motore desmo. E' più potente (160 cavalli), ma soprattutto più regolare ai bassi regimi. Su strada svetta la S con sospensioni semi attive, più ordinaria la base. Entrambe costano care, ma sono costruite con cura  
**di Andrea Perfetti**  
**Foto Milagro**



**D**ucati ha rifatto da capo a piedi la Multistrada 1200, che è a tutti gli effetti l'ammiraglia della Casa italiana nel segmento oggi di riferimento per tutti i costruttori. Le maxi enduro vendono ovunque e fanno registrare numeri importanti al di qua e al di là dell'oceano. Per questo a Bologna gli ingegneri hanno lavorato sodo sia a livello meccanico che elettronico per affinare la loro sport tourer. La Multistrada 1200, sin dal suo lancio nel 2010, si è ritagliata una posizione di nicchia nel mercato, posizionandosi come alternativa più sportiva alle note endurone tedesche, austriache, giapponesi, inglesi e italiane. Già cinque anni fa ci stupì, arrivando nei concessionari con la sua mostruosa dotazione di 150 cavalli – non si era visto mai nulla del genere prima su una moto di questo tipo.

Nel 2013 la Multi ricevette il primo affinamento volto a migliorarne la trattabilità, con l'adozione delle sospensioni semi attive Skyhook (sviluppate con Sachs), capaci di adattarsi come un camaleonte sia alla guida sportiva sia a quella turistica sulle strade più rovinata. Nel 2015, sulla moto che stiamo provando, il salto è generazionale. Da un lato la Multistrada è davvero tutta nuova. Cambiano infatti il design, l'ergonomia e la ciclistica. Dall'altro debutta l'Inertial Measurement Unit (IMU) Bosch (che migliora la stabilità della moto), mentre il propulsore è stravolto nel suo carattere dall'adozione della doppia fasatura variabile DVT, che lo rende trattabile ai bassi regimi come mai lo era stato un motore Ducati (siamo ora davvero vicini alla regolarità di funzionamento di un boxer BMW; si può scendere fino a meno di 30 km/h in terza senza che ci sia un solo strappo alla trasmissione). In più la versione

S ha una dotazione spettacolare, che comprende i fari a LED adattivi, il cruise control, l'evoluzione delle sospensioni semi attive Skyhook e la nuova strumentazione TFT. La S costa 19.540 euro franco concessionario (in rosso, la versione bianca ha invece un prezzo di 19.740 euro), contro i 17.240 euro della Multistrada standard. Nel complesso la Multistrada 1200 S ha il rapporto qualità/prezzo migliore tra le due, e anche su strada sarà quella da noi preferita in modo netto alla fine della prova. Scopriamo com'è fatta nel dettaglio la nuova Ducati, ripassando quanto vi abbiamo descritto in occasione della presentazione a EICMA 2014.

### Il motore con la fasatura variabile DVT

La Ducati Multistrada 1200 2015 (standard e S) riceve il nuovo propulsore Testastretta DVT con

distribuzione desmodromica a fasatura variabile di cui [vi abbiamo già detto tutto](#) nel nostro articolo introduttivo. Mantiene le caratteristiche principali del propulsore precedente; troviamo però un innovativo comando della distribuzione a doppia fasatura variabile che migliora radicalmente le caratteristiche di erogazione, determinando un aumento della potenza (ora 160 cavalli a 9.500 giri) e della coppia (136 Nm a 7.500 giri, con una curva particolarmente piatta che resta superiore ai 100 Nm fra i 5.750 e i 9.500 giri). I consumi sono ridotti dell'8%, mentre gli intervalli di manutenzione prevedono i tagliandi ordinari a 15.000 km e gli interventi di registrazione del gioco valvole ogni 30.000. La nuova Multistrada rispetta già la normativa Euro 4 e risulta più silenziosa e garbata a livello acustico. Lo scarico fa un bel rumore, inequivocabilmente Ducati. Ma - passateci il termine - non fa più il casino (per



qualcuno addirittura eccessivo) di prima. L'altra gustosa novità del modello 2015 è l'introduzione della piattaforma inerziale (IMU, Inertial Measurement Unit) che rende più raffinato il funzionamento delle sospensioni Skyhook e del controllo di trazione DTC (su 8 livelli). Permette anche di implementare diverse altre funzioni che rendono la Multistrada più completa. Ci riferiamo al sistema anti-impennata DWC (Ducati Wheelie Control) regolabile su 8 livelli (di derivazione Panigale), alla gestione della frenata con ABS in curva e alla regolazione dei fari adattivi che illuminano l'interno della traiettoria al meglio.

### Ergonomia: più comoda per il pilota e per il passeggero

Migliora parecchio la posizione in sella grazie ad una nuova correlazione pedane/manubrio/sella.

Quest'ultima è regolabile su due altezze di 820 e 840 mm (ma esiste anche optional a 800/820 mm da terra). Soprattutto è più lunga di 20 mm e più rastremata di 40 nella zona anteriore; il risultato è una posizione meno obbligata per il pilota, che si può spostare in sella con facilità. Il manubrio a sezione variabile ha una nuova piega ed è montato su silent-block per ridurre le vibrazioni. Le pedane sono riposizionate per agevolare la guida in piedi, con il rivestimento in gomma antivibrazioni rimovibile per l'uso off-road. La sella del passeggero è più ampia e meno rialzata e i maniglioni sono inediti, più grandi e più semplici da impugnare. Il parabrezza resta regolabile in altezza con una mano sola (ed è più largo di 4 cm) e sotto la sella si trovano una presa 12v (una seconda è disponibile in zona anteriore) e un connettore USB per il collegamento

dello smartphone. E' infatti possibile, con il Ducati Multimedia System (DMS), collegare il telefono via Bluetooth e utilizzarlo per ascoltare musica o telefonare e, tramite un'apposita APP, per condividere itinerari e dati di viaggio sui social network.

### Il telaio a traliccio, i freni Brembo e i nuovi pneumatici Pirelli Scorpion

Il lato sinistro della Multistrada sfoggia lo scultoreo forcellone monobraccio, totalmente rivisto rispetto al passato. Il telaio non rinuncia al marchio di fabbrica del traliccio con tubi di grosso diametro che si unisce ai due telaietti laterali, chiusi a loro volta da un elemento portante posteriore realizzato in tecnopolimero caricato in fibra di vetro per la massima rigidezza torsionale. I cerchi confermano le misure del modello precedente (120-70 e 190-55/17") e calzano i nuovissimi pneumatici Pirelli Scorpion Trail II.

L'impianto frenante impiega dischi Brembo da 320 mm e pinze radiali monoblocco a 4 pistoncini da 32 mm (rispettivamente da 330 mm e con pinze M50 sulla versione S, che ha la stessa dotazione della Panigale). Svelta su entrambe le versioni la presenza del sistema Bosch 9.1ME Cornering, capace di offrire la frenata combinata e il funzionamento dell'ABS anche a centro curva, pur comportandosi in maniera coerente con il riding mode selezionato. Restano infatti naturalmente presenti i quattro riding mode dei modelli precedenti (Sport, Touring da 160 cavalli, Urban ed Enduro con potenza limitata a 100 cavalli), configurabili a piacere dall'utente. Le sospensioni elettroniche semi attive DSS Evolution della S, grazie ai dati raccolti dalla piattaforma inerziale, sono più efficaci e veloci nel reagire; integrano tutti i dati ricevuti da controllo di trazione, ABS e altri sensori posti sul telaio con la IMU, e impostano di conseguenza le tarature più opportune





per le funzioni idrauliche delle sospensioni (in questo caso una forcella rovesciata con steli da 48 mm e un monoammortizzatore, entrambi Sachs con un'escursione di 170 mm). Il peso cresce di poco nonostante la maggior complessità del propulsore e delle componenti tecniche: il valore a secco si attesta fra i 209 e i 213 kg a seconda dell'allestimento, mentre i pesi in ordine di marcia oscillano fra i 232 della Multistrada 1200 e i 236 della 1200S D-Air (che dispone del sistema integrato wireless collegato alle giacche con airbag, sviluppato insieme a Dainese). Sono offerti come optional il cavalletto centrale, le valige integrate e le manopole riscaldate.

### Le luci a LED e la strumentazione TFT

Il DCL (Ducati Cornering Lights), presente sulla S, capisce quando la moto è inclinata e regola il

faro full LED per migliorare l'illuminazione all'interno della curva. Sulla S l'elettronica di bordo viene gestita attraverso lo splendido cruscotto TFT da 5", derivato direttamente da quello della 1199 Panigale (sulla base troviamo invece il cruscotto LCD). Resta naturalmente presente l'avviamento keyless, che debuttò proprio su Multistrada quattro anni fa.

### I pacchetti Sport, Enduro, Touring e Urban

La Multistrada 1200 è disponibile in Rosso Ducati, la versione S (esclusa la DJair) è a listino anche con la colorazione Iceberg White. Per tutte i cerchi sono neri. La nuova Multistrada 1200 può essere personalizzata con pacchetti che offrono combinazioni di optional: il Touring Pack comprende le manopole riscaldate, le valige laterali e il cavalletto centrale; lo Sport Pack include lo

scarico omologato Termignoni e il parafango anteriore in fibra di carbonio, i tappi dei serbatoi di freno e frizione al manubrio in alluminio dal pieno; l'Urban Pack ha il top case, la borsa da serbatoio con il tank lock con USB hub per la ricarica; l'Enduro Pack offre i fari supplementari a LED e diversi componenti Ducati Performance by Touratech (barre di protezione del motore, protezione per il radiatore, paracoppa di 4 mm di spessore, base del cavalletto laterale ampliata e pedane del pilota dalla presa migliore).

### La nostra prova su strada

Partiamo dalle conclusioni e vi diciamo subito cos'è rimasto uguale e cos'è cambiato tra la vecchia e la nuova Multistrada 1200. Uguale è la furia del Testastretta, che scala il contagiri come una tempesta. Nessun'altra maxi enduro (o crossover, chiamatela come vi pare, che ormai

anche noi facciamo fatica a classificare l'offerta) vanta un allungo così bestiale agli alti regimi. Di diverso c'è tutto il resto. Non è un modo di dire, la Multistrada si svela immediatamente con una migliore accoglienza del pilota e del passeggero, che hanno più spazio a disposizione. Purtroppo Ducati non ha risolto il fastidio dell'interferenza del piede sinistro col cavalletto centrale, avvertibile se avete le zampe lunghe. La protezione dall'aria del cupolino (6 cm la sua escursione) è eccellente anche alle velocità supersoniche di cui è capace la Multi. Le vibrazioni compaiono sul manubrio solo ai regimi più alti, dove però ci si avventura di rado. Ci vogliono infatti spazi molto aperti per far giocare insieme tutti i 160 i cavalli della Ducatona. Il motore è ottimamente schermato e non scalda assolutamente le gambe del pilota. I comandi sono molto morbidi e sono ben fatti i nuovi blocchetti elettrici.



Permettono di gestire, con pochi tasti, le numerose funzioni di bordo e sono dotati - caso forse unico - di retro illuminazione bianca. Le plastiche e le finiture complessive sono curate; si potrebbe migliorare solamente il sistema di regolazione del cupolino, che è sì semplicissimo da usare, ma presenta una fattura un po' economica. Sono belli i comandi del cambio, del freno e le pedane del passeggero, tutti realizzati in lega leggera. Le strumentazioni LCD della Multistrada e TFT della Multistrada S sono ricche di informazioni e ben leggibili. La seconda in particolare è anche molto bella, grazie a una grafica elaborata che ricorda i display da corsa (d'altra parte è la stessa impiegata dalla Panigale). Passiamo ora al motore, che è condiviso dalle due versioni della Multistrada

1200. Ha una rumorosità meccanica molto ridotta, mentre il rumore di scarico è rimasto cupo, ma meno arrogante di prima. La vera sorpresa arriva in movimento. Il Testastretta è senza ombra di dubbio il bicilindrico desmo più regolare ai bassi mai prodotto a Borgo Panigale. La doppia fasatura variabile DVT non ha tolto smalto agli alti, ma ha reso fluida e dolce la risposta anche con le marce lunghe nella zona bassa del contagiri. E' ora possibile affrontare le rotonde anche in terza o in quarta marcia tra i 1.500 e i 2.000 giri senza che ci siano gli strappi e le irregolarità tipiche del desmo italiano, quando lo si forza nei sotto-coppia più spinti. Il risultato conseguito dagli ingegneri della Ducati è semplicemente ottimo; la nuova Multistrada si presta ora alla guida

disimpegnata col passeggero con un'andatura fluida e gentile. Anche i tornanti stretti vengono affrontati con un ridotto impegno fisico. Il bicilindrico desmo fino a 4.000 giri è regolare, pur non vantando la pienezza di certi rivali (BMW e KTM in particolare). A questo regime avviene però un cambio di carattere che porta rapidamente all'accensione di tutte le barre del contagiri elettronico. Seguono 3.000 giri gagliardi, preludio dell'esplosione di potenza che accompagna il Testastretta dai 7 ai 10.000 giri. L'allungo della Multistrada 1200 è incontenibile, qui non ce n'è davvero per nessuno. Il riding mode Touring è quello adatto a tutte le occasioni; se si vuole una risposta brutale basta pigiare il pulsante Sport. Urban addomestica invece parecchio (forse



troppo) la Multistrada, mentre il mode Enduro (che esclude l'ABS sulla ruota posteriore) semplifica la vita quando si abbandona l'asfalto. Sui percorsi misto-veloci la Ducati procede spedita e non rende la percezione della velocità a cui sa spingersi con una facilità e una sicurezza disarmanti. Le Pirelli Scorpion Trail II hanno una resa perfetta e lavorano in sintonia con i sistemi di bordo; in particolare abbiamo apprezzato il controllo di stabilità sviluppato con Bosch che permette di dosare la frenata anche a moto in piega. La nuova ciclistica non ha stravolto la Multi, ma ne ha affinato il comportamento. L'avantreno regala ora un inserimento ancora più semplice in curva, ha perso quella reattività che si avvertiva nella guida più sportiva. Sembra di guidare una moto col cerchio da 19", meno brusca nello scendere in piega, ma sempre velocissima nei cambi

di direzione. Il cambio è leggero e preciso negli azionamenti, vanta una rapportatura lunga; a 90 km/h il motore gira in sesta a meno di 3.000 giri, mentre a 130 si è a soli 4.500 giri circa. Nell'extraurbano, anche spingendo forte, si possono facilmente percorrere oltre 19 km/l. La frenata è potente e resistente alla fatica su entrambe le versioni; l'impianto della S si fa apprezzare per una migliore modulabilità nella prima parte di intervento della leva. La Multistrada 1200 S fa davvero la differenza (tanta, tantissima) nel comportamento dinamico. Il merito va tutto alle sospensioni elettroniche semi attive DDS Evolution. Il beccheggio della moto cala drasticamente nella guida spedita, quando si frena forte in ingresso di curva. In questi frangenti la Multistrada standard lamenta un affondamento importante della forcella, mentre la S reagisce con un effetto







anti-dive immediato. Si può così frenare forte sin dentro la curva; a questo punto il DDS ammorbidisce l'idraulica, restituendo al pilota un fantastico feeling con il terreno. L'assetto della moto resta imperturbabile anche quando si scaricano tutti i cavalli. La Multistrada S non si accuccia sulla sospensione, ma resta ferma come su un binario. E' fatta per divertire tra le curve, e ci riesce benissimo. Il nuovo modello ha studiato anche le buone maniere: digerisce le buche e - chi l'avrebbe mai detto? - se ne va a zonzo a regimi da diesel senza battere un colpo. Allarga di fatto il suo range di utilizzo, che spazia dalla guida da single sui passi di montagna ai viaggi in coppia con la voglia di gustarsi il panorama. **M**

**ABBIGLIAMENTO**

**Casco** Airoh S5  
**Giacca** Alpinestars Bogotà  
**Pantaloni** Alpinestars  
**Guanti** OJ  
**Stivali** TCX Infinity



**SCHEDE TECNICHE**

**Ducati Multistrada 1200 19.900 euro**  
**Cilindrata** 1.198,4 cc  
**Cilindri** 2, V di 90  
**Disposizione cilindri** longitudinale  
**Raffreddamento** a liquido  
**Avviamento** elettrico  
**Alimentazione** iniezione  
**Frizione** multidisco  
**Ride by Wire** Sì  
**Controllo trazione** Sì  
**Mappe motore** Sì  
**Potenza** 150 cv - 110 kw - 9.250 rpm  
**Coppia** 13 kgm - 125 nm - 7.500 rpm  
**Numero marce** 6  
**Capacità serbatoio carburante** 20 lt  
**Telaio** Traliccio in tubi di acciaio  
**Misura cerchio anteriore** 17 pollici  
**Pneumatico anteriore** 120/70 17"  
**Misura cerchio posteriore** 17 pollici  
**Pneumatico posteriore** 190/55 17"  
**Peso a secco** 212 Kg