

MV Agusta Turismo Veloce 800 **PREGI** ● Motore, cambio, guidabilità

**DIFETTI** ● Riparo aria, strumentazione

**Prezzo da 15.990 €**

PROVA SU STRADA

# MV AGUSTA TURISMO VELOCE 800

La Casa italiana irrompe nel segmento touring con una moto che colpisce nel segno. Il motore ha un'erogazione fenomenale e si sposa con una ciclistica facile e leggera. Comoda e ben equipaggiata, costa parecchio. Ma ha nel mirino le rivali premium BMW e Ducati  
**di Andrea Perfetti**





**L**a MV Agusta Turismo Veloce 800 s'è fatta desiderare un bel po'. Ha calcato la scena dell'EICMA di Milano da protagonista per ben due volte. Prima come concept (2013) e poi come moto pronta per la vendita (2014, guarda l'intervista di Nico Cereghini a Giovanni Castiglioni). Ora tocca finalmente a noi parlarvene, la moto italiana è infatti pronta per la commercializzazione in Italia. È infatti disponibile in versione standard a 15.990 euro o Lusso a 17.790 euro (ha in più le sospensioni elettroniche semi attive, le manopole riscaldate, il cavalletto centrale e il sensore GPS). Nei primi mesi ci sarà anche la versione di lancio Edition1 dotata di accessori dedicati, nella classica cromia rosso e argento o argento e avio, sarà venduta a 16.960 euro franco concessionario. La Edition 1 è equipaggiata con borse laterali da 30

litri, manopole riscaldate, cavalletto centrale, kit navigatore e Garmin Zumo 390. C'è anche una targhetta in metallo recante il numero progressivo di produzione e la firma di Claudio Castiglioni (è infatti l'ultimo progetto del presidente prima della sua scomparsa). Ne saranno realizzati 200 esemplari.

### Chi la comprerà

Prima di entrare nel dettaglio e di raccontarvi com'è fatta la Turismo Veloce, vi parliamo della clientela a cui si rivolge. Anche nei commenti dei nostri lettori l'abbiamo vista spesso messa in concorrenza con Yamaha Tracer o Honda Crossrunner, modelli simili per destinazione d'uso, ma differenti per profilo del cliente. Il presidente e CEO di MV Agusta Giovanni Castiglioni è stato molto chiaro nel definire la missione della sua Turismo Veloce: "Con la Turismo Veloce non



puntiamo a diventare un produttore dai grandi numeri, ma desideriamo dare le emozioni tipiche di una moto MV Agusta anche a chi non guida una moto sportiva. La nostra moto è raffinata, con un design unico e con una dotazione tecnica di primo livello". La MV Agusta Turismo Veloce 800 è un prodotto del segmento premium. Non punta ai grandi numeri, ma a un target molto alto. Quale? È presto detto: quello della Ducati Multistrada 1200 e della nuova BMW S1000XR (che proveremo nelle prossime settimane), allineate nel prezzo alla Turismo Veloce (costano rispettivamente 17.240 e 16.200 euro). Certo, lo fa con parecchi centimetri cubi e cavalli in meno (798 cc e 110 cavalli contro 1.198 cc e 160 cavalli di Ducati e 999 cc e 160 cavalli di BMW). L'industriale italiano ha lanciato il guanto della sfida nel segmento touring a due colossi del motociclismo con un prodotto radicalmente diverso. Ancora

più agile e compatto, con un pacchetto elettronico completo (è di serie persino il cambio elettronico up&down) e un design esclusivo curato da Adrian Morton (capo del design in MV Agusta). La nostra prova su strada cercherà di dirvi se la ricetta MV è riuscita e se la Turismo Veloce ha le carte in regola per proseguire nel forte rilancio della Casa italiana nel mondo. MV possiede ora una gamma completa di modelli (sulle piattaforme a 3 e a 4 cilindri) e sta rafforzando la propria rete vendita in Paesi strategici (USA, Brasile, Francia, Germania, UK). Un impegno gravoso, che sta dando i suoi frutti con stime di crescita nel mondo del 24% sia nel 2015 che nel 2016.

### Com'è fatta. Il motore e l'elettronica

Il motore tre cilindri 800 (798 cc per l'esattezza) è figlio della piattaforma che già equipaggia F3,





Brutale, Rivale, Dragster e Stradale. La Turismo Veloce rinuncia a qualche cavallo in favore della coppia. Qui ha 110 cavalli a 10.000 giri e una coppia incrementata del 15%, pari a 83 Nm a 8.000 giri (il 90% di questa è disponibile già a 3.500 giri). Per raggiungere questo valore è stata rivista la gestione elettronica e sono impiegati pistoni specifici. Sono ridisegnati i profili delle camme e sono inediti gli impianti di aspirazione e di scarico. Il sistema elettronico MVICS 2.0 (Motor & Vehicle Integrated Control System) calcola con precisione l'iniezione di carburante e consente di rispettare sin d'ora la normativa Euro 4. La centralina gestisce anche il controllo di trazione (settabile su 8 livelli) e il cambio elettronico EAS 2.0 (sia a salire che a scendere di rapporto, di serie su tutte le versioni). La Turismo Veloce offre 4 mappe per il motore (Touring da 90 cavalli, Rain

da 80, Sport da 110 e Custom personalizzabile). Il pilota può impostare tanti parametri, tra cui la curva di coppia del motore, la modalità di intervento del limitatore di giri, la sensibilità dell'acceleratore e il freno. Il cambio è di tipo estraibile, a sei marce. La frizione è multidisco in bagno d'olio, dotata di comando idraulico (con pompa Nissin) e sistema meccanico antisaltellamento. Gli intervalli di manutenzione passano da 6.000 a 15.000 chilometri, mentre la regolazione delle valvole e la sostituzione delle candele sono previste a 30.000 chilometri. La velocità massima dichiarata è pari a 230 km/h.

### Il telaio e le sospensioni

Il telaio presenta la classica struttura mista con tubi di acciaio e piastre in alluminio laterali. Il frontale della moto ha il caratteristico faro

romboidale MV (qui a LED) e un parabrezza regolabile con una mano sola (6 cm di escursione). Morton ha realizzato un codino spettacolare. Si tratta di una singola struttura portante in alluminio che regge anche le borse integrate (da 30 litri l'una, optional). Queste sono capienti (ci sta in ciascuna un casco integrale), soprattutto hanno un ingombro laterale minimo, pari a soli 810 mm (il manubrio è largo 900 mm), perché si sviluppano sin sotto la sella del passeggero. Questo, di contro, è collocato in una posizione molto alta. Da un lato sta comodo, dall'altro deve sempre fare "scaletta" sulla pedana per salire in sella. La MV Agusta Turismo Veloce 800 ha una forcella Marzocchi da 43 mm con 160 mm di escursione, completamente regolabile. Dietro troviamo l'ammortizzatore Sachs (165 mm la sua escursione), parimenti regolabile in tutte le funzioni. La MV Agusta Turismo Veloce Lusso ha in più le manopole riscaldate, il cavalletto centrale, il sensore GPS integrato e, soprattutto, le

sospensioni elettroniche semi attive MVCSC (MV Agusta Chassis Stability Control), che utilizzano l'algoritmo Skyhook per variare la risposta idraulica e adeguarla in tempo reale alle diverse condizioni d'uso.

L'impianto frenante ha dischi da 320 mm con pinze Brembo a 4 pistoncini ad attacco radiale. Dietro lavora un disco da 220 mm. Le pompe sono fornite da Nissin. Non può mancare il sistema ABS di ultima generazione (Bosch 9 Plus con Rear Wheel-up Mitigation). Le ruote in alluminio ospitano pneumatici Pirelli Scorpion Trail nelle misure 120/70-17 e 190/55/17. Il serbatoio ha una capienza di 22 litri, mentre il peso a secco è contenuto in appena 191 kg (192 la Lusso). L'interesse è di soli 1.460 mm e testimonia la scelta di realizzare una moto leggera e agile anche in città. La sella del pilota è invece piuttosto alta da terra (850 mm) e non è regolabile. Richiede un po' di attenzione nelle manovre da fermo per chi non supera il metro e 70.







## Strumentazione e dotazione di serie

La dotazione della MV Agusta Turismo Veloce 800 è ricca e comprende i fari full LED, la strumentazione con display TFT a colori da 5" con Bluetooth che consente di mettere in condivisione sino a 9 apparecchi. I blocchetti elettrici sono nuovi e molto semplici da usare. Troviamo nella dotazione standard anche il cruise control, due prese 12V e ben due prese USB. La strumentazione è molto completa, persino troppo. A volte risulta di comprensione non immediata, mentre nelle belle giornate di sole la leggibilità non è sempre ottimale. Risulta sempre facile regolare il parabrezza e il ponte di comando è nel complesso molto ben fatto. Risalta in particolare la fattura eccellente delle pompe Nissin, delle leve e di tutte le pedane, realizzate in alluminio e ricoperte con morbida gomma.

## La nostra prova su strada

Dopo tanto scrivere di com'è fatta, è il momento della verità. In MV hanno posizionato la Turismo Veloce in cima al segmento premium delle crossover. Ma la piccola 800 se la gioca davvero con il mostro tecnologico di Borgo Panigale e con la fun bike di Monaco? La nostra risposta, dopo 220 km di strade libidinose nel Sud della Francia, è un sì più che convinto. Chiariamoci, la Turismo Veloce 800 non è priva di difetti (li vedremo tra poco), ma ha due ingredienti esplosivi che la rendono entusiasmante. Il suo comportamento dinamico colpisce dritto al cuore e regala overdosi di gioia in ogni curva, mentre il motore tre cilindri ha potenza e coppia da vendere ovunque. I cavalli sono 110, ma grazie al peso e alle dimensioni ridotte scalpitano come pazzi a partire da meno di 4.000 giri. L'ergonomia è azzeccata, la Turismo Veloce 800 è molto comoda anche per i

piloti alti (il sottoscritto è alto 185 cm), mentre la sella – come anticipato – è piuttosto distante da terra. I comandi sono leggeri e tutti ben manovrabili, compresi il cambio e il freno posteriore. Il motore raggiunge in breve tempo la temperatura di esercizio e denota un tasso di vibrazioni molto ridotto su pedane, sella e manubrio. La rumorosità meccanica è invece presente dai 1.000 ai 3.000 giri, ma è solo questione di orecchio, perché già ai bassi la Turismo Veloce sfodera una progressione esemplare, priva di incertezze e strappi. A 4.000 giri il tre pistoni spinge già come un torrello e nel misto fa volare il corpo leggero della MV Agusta. Dai 6.000 giri in su c'è una vera esplosione di potenza che si accompagna a un allungo furioso ben oltre il regime di potenza massima. I cavalli bastano e avanzano, non sapremmo cosa chiedere di più a questo







motore. In basso è fluido e gestibile grazie anche all'ottimo ride by wire che ha risolto ogni problema relativo all'on-off delle prime Brutale 800. Il funzionamento del motore è sottolineato dal rumore rauco e forte dello splendido scarico a tre uscite. Infine in alto c'è l'allungo che non ti aspetteresti da 110 cavalli. Il bello è che anche le altre mappe sono utili e offrono un carattere molto diverso (di solito, nei nostri test, le proviamo sempre tutte salvo usare quella standard che si rivela la più adatta). La Touring riduce la potenza a 90 cavalli, ma la coppia resta importante e c'è una risposta ancora più docile in basso. Sarà sicuramente apprezzata nel turismo in coppia e in città. Il cambio elettronico è la ciliegina che esalta la sportività della moto, soprattutto quando si sale di rapporto. Regala cambi marcia al fulmicotone, tanto che spesso ci si trova ad agire

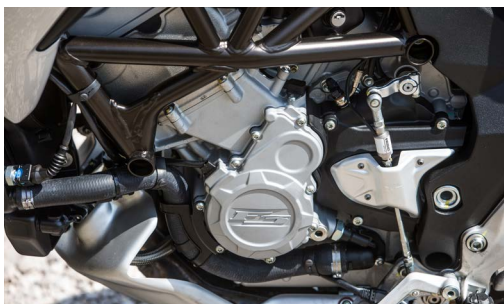
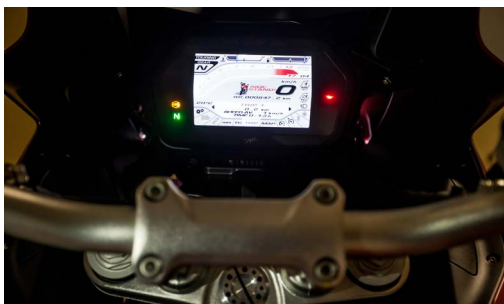
sulla leva solo per il gusto di sentire le fucilate di questo sistema. Non è stato possibile calcolare il consumo, ci limitiamo pertanto a dirvi che dopo 220 km di extraurbano avevamo circa mezzo serbatoio ancora pieno stando alla strumentazione. L'800 non scalda eccessivamente, in coda nel traffico si sente l'aria calda estratta dal radiatore, ma il telaio non diventa mai rovente tra le gambe e lo scarico non scotta i piedi. La frenata è potente, precisa, gestibile al metro. Su strada a svettare è però la dinamica complessiva della Turismo Veloce. Fai pochi chilometri e non puoi non amarla. È immediata nell'eseguire i comandi del pilota, scende come un rapace a prendere la corda e tiene la traiettoria con una fedeltà totale. In accelerazione mostra poi una progressione micidiale. La geometria del telaio è azzeccatissima e si sposa con le sospensioni regolabili della











versione standard (non era disponibile la Lusso per la prova). La taratura di base è molto rigida e si mostra più adatta alla guida sportiva che al disastroso asfalto cittadino. Ma basta intervenire sul precarico e aprire l'idraulica per cambiare volto alla moto (la forcella in particolare è molto sensibile ai click). La ciambella in MV è proprio venuta bene. Non manca qualche aspetto migliorabile. In particolare la protezione dall'aria è solo discreta, perché restano esposte le spalle e parte del casco se si supera il metro e ottanta (ma immaginate come sarebbe l'estetica della moto con un parabrezza in stile Adventure. Meglio così). La leggibilità della strumentazione non è ottimale quando c'è molta luce e il motore mantiene una certa rumorosità meccanica ai bassi. Nel complesso la MV Agusta Turismo Veloce 800 ha le carte in regola per confrontarsi senza complessi di inferiorità con le regine di questa particolare nicchia di mercato. Offre un cocktail unico, che miscela il comfort di una tourer e le prestazioni di una sportiva con lo stile esclusivo del marchio italiano. **M**



**ABBIGLIAMENTO**  
**Casco** Suomy MX Tourer  
**Giacca** IXON  
**Jeans** IXON  
**Guanti** IXON  
**Scarpe** TCX Boots

**SCHEDA TECNICA**

**MV Agusta Turismo Veloce 800 15.990 euro**  
**Cilindrata** 798 cc  
**Tipo motore** termico  
**Tempi** 4  
**Cilindri** 3  
**Raffreddamento** a liquido  
**Avviamento** elettrico  
**Alimentazione** iniezione  
**Frizione** multidisco  
**Potenza** 125 cv - 92 kw - 11.600 rpm  
**Coppia** 9 kgm - 84 nm - 8.600 rpm  
**Emissioni** Euro 3  
**Numero marce** 6  
**Capacità serbatoio carburante** 20 lt  
**ABS** Si  
**Pneumatico anteriore** 120/70 - ZR 17 M/C (58 W)  
**Pneumatico posteriore** 190/55 - ZR 17 M/C (75 W)  
**Peso a secco** 194 Kg