

Kawasaki Versys 650

PREGI ● Comfort e erogazione

DIFETTI ● Finiture e potenza alti regimi

Prezzo 7.490 €



PROVA CROSSOVER

# KAWASAKI VERSYS 650

Lifting e un po' di palestra per la crossover media Kawasaki. Agile, accessibile, comoda e brillante, trova gli unici limiti in finiture qualitativamente un po' eterogenee e nell'uso più sportivo

**di Edoardo Licciardello**



**L**a Versys 650 è uno dei modelli più apprezzati della storia recente di Kawasaki: agile, potente e ricca di coppia – non per nulla, del resto, i bicilindrici paralleli Kawasaki sono stati i riferimenti delle rispettive categorie degli ultimi 25 anni – ha saputo ritagliarsi un posto nel cuore degli appassionati e costituisce a tuttora uno dei best seller della Casa di Akashi. L'occasione del restyling della sorella maggiore era però troppo ghiotta per non procedere con qualche ritocco anche alla 650 che non aveva mai potuto godere di una caratterizzazione estetica all'altezza della sostanza. Detto, fatto: allo scorso Intermot di Colonia Kawasaki ha pensato bene di far debuttare una vera e propria famiglia Versys, in cui al di là di una sostanza tecnica giocoforza molto

differenziata (una proposta sulla base della Z750 avrebbe indubbiamente grande fascino ma anche diversi lati negativi e costi troppo rilevanti) si identifica facilmente l'intento di creare un forte family feeling estetico. Operazione riuscita molto bene, se volete un nostro parere. La nuova caratterizzazione visiva si sposa a meraviglia con le colorazioni 2015, ben riuscite sia nelle eleganti versioni a tinta unita quanto nelle più grintose bicolore.

### Riveduta e corretta

Non c'era molto che non andasse nella precedente Versys bicilindrica; la nuova proposta appare comunque molto più fresca e moderna fin dal primo sguardo, con un colpo d'occhio dominato dal nuovo cupolino dai fari a sviluppo orizzontale come sulla sorella maggiore. Una soluzione più

bella ma anche più efficace da un punto di vista aerodinamico: migliorano infatti tanto il coefficiente di penetrazione quanto la protezione del pilota grazie anche alle possibilità di regolazione (ben 60 mm) offerte dal nuovo plexiglass maggiorato, con una superficie che cresce del 17%. Il propulsore non cambia troppo nella sostanza, ma viene rinvigorito un po' agli alti regimi dove guadagna qualche cavallo (69 ad 8.500 giri contro i precedenti 64) senza penalizzare però l'erogazione ai bassi e medi regimi (il valore di coppia massima aumenta fino a 64Nm, pur spostandosi 200 giri più in alto, a 7.900 giri) e migliorando addirittura per quanto riguarda i consumi dichiarati, che il pilota può tenere sotto controllo attraverso la spia Economical Riding Indicator. Nuovi attacchi al telaio in gomma riducono le vibrazioni su tutti i punti a contatto con il pilota che vede il

proprio comfort migliorare sensibilmente anche grazie ad un telaio più snello che riduce lo spazio fra le ginocchia (e facilita quindi l'appoggio dei piedi a terra) ma soprattutto a pedane ricollocate più in basso e più avanti che determinano una posizione in sella più naturale. Diverse le differenze in termini di dotazione ciclistica che prendono in parte le mosse dalle operazioni già svolte sulle cugine ER-6. All'avantreno arriva infatti una nuova forcella Showa da 41 mm con funzioni separate (molla ed idraulica) sui due steli, regolabile in precarico ed estensione nonché dotata di gambali allungati di 25 mm per migliorare la rigidità dell'avantreno. Al retrotreno troviamo un mono Kayaba dotato di registro remoto (con pomello) per il precarico molla. Per entrambi, naturalmente, cambiano le tarature rispetto al modello precedente. Completamente rivisto



anche l'impianto frenante per aumentare feeling, potenza e progressività, che ora può contare su nuove pinze, pastiglie dalla nuova mescola, un diverso rapporto di torchio idraulico per la pompa ed un disco posteriore da 250 mm, tutti e tre gestiti dall'ABS Bosch 9.1. I cerchi (irrobustiti) ora calzano pneumatici dedicati (una variante dei già noti Dunlop D221, denominati in questo caso D222) che migliorano grip ed agilità oltre ad avere una scolpitura dal disegno più sportivo. La Versys diventa anche più versatile grazie ad un serbatoio che passa da 19 a 21 litri di capienza, aumentando quindi l'autonomia anche grazie a consumi dichiarati ridotti del 2%. Come per la sorella maggiore, il telaietto reggisella è stato irrobustito consentendo l'uso simultaneo di valige e bauletto gestiti da una chiave unica. La lista di

optional è veramente ricca, e comprende diverse soluzioni per rendere la Versys più confortevole ed efficace nell'uso turistico: si va dal già citato set di valige da 28 litri e bauletto V47 alle borse interne per tutte e tre, proseguendo con paramani, faretto supplementari, presa di corrente 12v all'interno del cupolino ed indicatore della marcia inserita.

### Dal vivo

Diciamocelo: adesso è anche bella. Fin dal primo sguardo la Versys 650 convince: le linee sono belle, grintose, quasi taglienti. La qualità delle plastiche, alla vista e al tatto, è di alto livello, la vista dal ponte di comando è gratificante e tutti i comandi sono belli e piacevoli da azionare. Non manca qualche piccola sbavatura – l'avvisatore

acustico è brutto e troppo in vista, e i comandi supplementari per gli optional (manopole riscaldate e faretto aggiuntivi) sono decisamente posticci – ma l'elenco delle finiture che convincono e conquistano è molto più lungo. La pompa freno, con il tornito serbatoio separato, o anche i paramani in alluminio regolabili sono tocchi che ci si aspetterebbe su moto di classe superiore. Le valige sono davvero belle, e il nuovo sistema di aggancio fa sì che smontandole non restino antiestetici attacchi in bella vista. Non certo nuova ma molto leggibile invece la strumentazione. Avviando il motore si trova una tonalità di scarico educata ma vivace, merito del nuovo scarico che – all'apparenza identico – è il responsabile assieme alle nuove mappature degli incrementi prestazionali e della riduzione dei consumi.

Il comando del gas è morbido e pastoso, anche se un po' troppo lungo nella corsa, e consente di dosare perfettamente l'apertura per ottenere la risposta desiderata. Si parte e si prende velocità facilmente grazie ad un cambio irreprensibile (migliorabile invece la frizione, un po' legnosa nel comando) e la Versys mette in mostra subito la caratteristica di tutte le moto ben riuscite: bastano pochi metri per sentirsi perfettamente a proprio agio. La Versys si manovra da ferma con facilità, si gira in un fazzoletto e non mette mai in crisi anche ad andature pedonali, grazie ad un equilibrio estremamente riuscito. Il tracciato scelto da Kawasaki per farci assaggiare la nuova Versys 650 si snoda in Sicilia, fra la costa di Acireale e le pendici dell'Etna nella zona di Randazzo facendoci volutamente attraversare



diversi centri urbani con ogni genere di pavimentazione. La taratura scelta dai tecnici di Akashi per le nuove sospensioni fa sparire magicamente tutte le asperità, comprese quelle del micidiale lastricato sconnesso di pietra lavica che pavimenta tutte le vie principali dei paesini etnei. L'agilità della Versys consente di sgusciare con agio dalla morsa di un traffico imprevedibile (chi conosce le zone sa di cosa parliamo) ma anche arrivati al momento della resa poggiare i piedi a terra è veramente facile anche per chi, come chi scrive, è piuttosto lontano da stature cestistiche. Bisogna affrontare asperità davvero enduristiche perché le sollecitazioni infastiscano pilota e passeggero; a questo proposito vale la pena di segnalare come il pomello di registrazione pre-carico del monoammortizzatore sia realmente molto accessibile – non si trovasse sul lato destro azzarderemmo addirittura la possibilità di

agirvi in movimento. Il resto lo fa un'erogazione praticamente immacolata: basta tenersi sopra i 1500 giri per trovare un motore che gira rotondo, regolare e senza esitazioni. Certo, non aspettatevi un tiro taurino nei rapporti più lunghi, ma credeteci: è davvero raro trovare un propulsore di frazionamento e cubatura analoghi altrettanto regolare e pulito ai bassi e medi regimi.

### Fuori città

Basta uscire dal traffico perché emergano tutte le altre doti di Versys. Iniziamo dal comfort: la protettività è sicuramente migliorata. Con il parabrezza in posizione rialzata restano esposti all'aria praticamente solo spalle e gomiti, e anche il casco dei più alti non viene investito da vortici o turbolenze aerodinamiche. La sella è comoda anche dopo una giornata passataci sopra, e le vibrazioni – uno dei punti deboli del





precedente modello – sono praticamente sparite. Si intuiscono, più che percepisce, e si fanno notare davvero solo in zona sella attorno al regime di potenza massima. Manubrio, pedane e specchietti ne sono del tutto esenti. Migliorabili invece le manopole riscaldate, che anche alla massima potenza non si rivelano potentissime. Se si cerca la guida brillante – nonostante il meteo molto capriccioso abbiamo allungato il percorso spingendoci su per la Mareneve, la spettacolare statale che porta agli impianti sciistici dell'Etna – la Versys continua a divertire. Solo esagerando con le pretese la bicilindrica media Kawasaki inizia a mostrare qualche limite derivante da una destinazione d'uso diversa da quella delle pieghe selvagge: il motore, che offre il meglio di sé fra i 3 e 7.000 giri, va in debito d'ossigeno un po' in anticipo rispetto alla zona rossa (ad onor del vero posta a 10.000 giri, 2.500 più in alto del regime

di potenza massima) e la taratura di serie delle sospensioni inizia ad imporre qualche limite. In più, l'agilità di cui si gode sullo stretto e in città mostra il rovescio della medaglia di un avantreno un po' leggero (niente di preoccupante) quando si inizia a spingere forte. Grazie alla disponibilità dei tecnici Kawasaki abbiamo fatto un po' di prove sul precarico di forcella ed ammortizzatore ottenendo sensibili miglioramenti per entrambi i problemi, se così possiamo chiamarli. Così la Versys sostiene bene in frenata e segue perfettamente la traiettoria impostata, chiedendo però in cambio un certo spirito di sopportazione sulle asperità.

Tenete comunque presente che i limiti sopra descritti emergono ad un ritmo che probabilmente non interesserà a buona parte della clientela tipo di Versys, e che a modo loro confermano la validità di una base tecnica studiata per aumentare

il divertimento: la stiamo valutando con parametri che dovrebbero essere riservati alle sportive. Il nuovo impianto frenante è davvero efficace e modulabile; la nuova unità a disco dal diametro maggiorato al retrotreno si lascia sfruttare con decisione ed offre un importante contributo alla frenata.

L'ABS è efficiente e mai invasivo all'avantreno; al posteriore, complici trasferimenti di carico importanti con la taratura delle sospensioni di serie, entra in funzione con un po' di anticipo. E chiudiamo con una nota sui consumi: nel corso della nostra prova il computer di bordo ha restituito una media di 5,2 litri per 100 km nel corso di un test lungo circa 200 chilometri su terreni e con ritmi di ogni tipo. Non sarà difficile fare meglio, perché i ritmi sincopati delle presentazioni stampa mal si conciliano con una guida risparmiata.

### A chi è indirizzata?

Iniziamo parlando di prezzi ed allestimenti. La Versys 650 è disponibile presso i concessionari ad un prezzo di 7.490 euro franco concessionario nella versione base, nelle livree Metallic Spark Black / Flat Ebony, Pearl Stardust White (quella che vedete nelle foto della nostra prova) e Pearl Shining Yellow. Alla versione base si affiancano due allestimenti, denominati rispettivamente Tourer+ e Grand Tourer, che consentono sostanziosi risparmi sull'acquisto dei singoli accessori. Tutte e tre sono disponibili in versione depotenziata guidabile con patente A2. L'allestimento Tourer+ comprende il set di valigie con borse interne, i paramani neri, i faretto supplementari, l'indicatore del rapporto inserito e la protezione adesiva sul serbatoio e viene proposta ad un prezzo di 8.770 Euro, offrendo un risparmio di 230 euro rispetto all'acquisto





separato dei singoli accessori. La Grand Tourer aggiunge a quanto sopra il bauletto V47 con relativa borsa interna e la presa 12v e costerà 9.280 euro, con un risparmio complessivo di 350 euro. Il rapporto qualità/prezzo, in tutti gli allestimenti, è decisamente elevato. Versys 650 è una proposta sicuramente matura – una moto capace di assecondarvi nella vita quotidiana, farvi divertire nella guida brillante ed accompagnarvi nel turismo anche a lungo raggio e pieno carico, anche se in questo caso dovrete ovviamente accettare qualche sacrificio in termini prestazionali rispetto a moto di cilindrata superiore. E' un mezzo che può piacere a tanti, soprattutto grazie ad un'estetica ora davvero accattivante e a finiture di alto livello, sia pure con le poche pecche che abbiamo evidenziato. La Versys 650 piacerà senza dubbio a chi viene da uno scooter medio o maxi, perché la sua accessibilità la rende la porta d'accesso ideale al mondo delle moto "vere" con un bagaglio prestazionale che difficilmente stancherà troppo presto.

Piacerà con ottime probabilità anche a chi torna alla moto dopo una pausa... di riflessione, o magari a chi si è un po' stufato di masse, consumi e strapotenze e desidera una moto più facile, rilassante e giocosa. Non possiamo dire che la Kawasaki Versys 650 fosse una moto che mancava, perché in effetti gran parte delle sue qualità erano presenti anche nella versione precedente. Ma questo modello 2015 è indiscutibilmente più bello, più guidabile e confortevole – insomma, migliore sotto tutti gli aspetti.

E tanto se si cerca la guida brillante quanto il turismo a lungo raggio ora è anche un pacchetto che non ha bisogno di scuse in nessun frangente. E scusate se è poco. **M**



ABBIGLIAMENTO

**Casco** AGV AX-8 Dual Evo  
**Giacca** Clover Crossover  
**Pantaloni** Clover Voyager WP  
**Stivali** TCX  
**Guanti** Ixon

SCHEDA TECNICA

**Kawasaki Versys 650 ABS 7.490 euro**  
**Cilindrata** 649 cc  
**Tipo motore** termico  
**Tempi** 4  
**Cilindri** 2  
**Configurazione cilindri** in linea  
**Disposizione cilindri** trasversale  
**Inclinazione cilindri** n.d.  
**Inclinazione cilindri** a V  
**Raffreddamento** a liquido  
**Avviamento** elettrico  
**Alesaggio** 83 mm  
**Corsa** 60 mm  
**Frizione** multidisco  
**Distribuzione** bialbero  
**Ride by Wire** n.d.  
**Controllo trazione** n.d.  
**Mappe motore** n.d.  
**Potenza** 69 cv - 51 kw - 8.500 rpm  
**Coppia** 7 kgm - 64 nm - 7.000 rpm  
**Numero marce** 6  
**Capacità serbatoio carburante** 21 lt