

MV Agusta Stradale 800

**PREGI** ● Guidabilità e erogazione del motore

**DIFETTI** ● Posizione in sella obbligata

**Prezzo** 13.990 €

PROVA SU STRADA

# TURISMO PER SPORT

MV Agusta entra nel mondo delle tourer sportive con la Stradale 800 e lo fa a modo suo. La base è quella dell'aggressiva Rivale, ma con ciclistica rivista,

ABS Bosch e borse laterali (con luci a Led integrate) di serie. Costa 13.990 euro. E' un po' scomoda la posizione di guida

**di Thomas Bressani**

Foto e video Tino Martino,  
Alberto Cervetti, Thomas Maccabelli





**M**

V Agusta entra per la prima volta nel mondo delle tourer sportive con la Stradale 800 e lo fa ovviamente a modo suo. Una moto "Multipurpose", come ha sottolineato il Presidente di MV Agusta Giovanni Castiglioni, adatta a tutti quelli che vogliono godersi un giro in moto in tutta tranquillità, ma che non vogliono rinunciare alla guida sportiva con il tipico Dna MV. Un'agile sportiva a manubrio alto adatta anche alle gite con il passeggero. Al primo colpo d'occhio è facile scambiare la Stradale per la sorella Rivale 800, ed effettivamente la base è proprio quella, ma prestando maggiore attenzione si scopre che sulla Stradale 800 è stata progettata una ciclistica particolare, con l'aggiunta di alcuni componenti

esclusivi. Sulla Stradale tutto è al posto giusto: ogni particolare è stato realizzato perfettamente, dalla verniciatura alle linee pulite, anche se qualche cavo e fascette a vista influiscono negativamente sulla qualità globale. Ciò non toglie che la Stradale 800 sia armoniosa in tutte le sue forme. Dopo tutto per svilupparla ci sono voluti due anni di lavoro.

### Motore

Il tre cilindri di casa MV ha dimensioni compatte e un peso contenuto in 52 kg. Sulla Stradale 800 troviamo la nuova frizione a comando idraulico con serbatoio integrato e questo permette una maggiore precisione nell'inserimento delle marce senza dover insistere troppo sulla leva del cambio. La coppia è subito disponibile sin dai primi regimi più bassi: qui i cavalli sono 10 in meno







rispetto la Rivale, 115 cv a 11.000 giri e con una coppia di 78,5 Nm a 9.000 giri. La pulizia di erogazione ne guadagna, rimanendo lineare su tutto l'arco di utilizzo, e la risposta del gas è subito pronta grazie anche al nuovo terminale di scarico maggiorato, ora di 2,8 litri, che garantisce una rumorosità più contenuta ma conservando il sound inconfondibile del tre cilindri MV. Il cambio è sempre il noto 6 marce di tipo estraibile e dotato di serie dell'assistenza elettronica EAS 2.0. La Stradale è dotata, come la Rivale 800, di MVICS (Motor Vehicle Integrated Control System), il sistema che gestisce l'acceleratore ride by wire, il controllo di trazione settabile su otto livelli, il comando cambio elettronico EAS 2.0, utilizzabile se selezionato in up in tutte le mappe e le quattro mappe a disposizione (Sport, Normal, Rain e Custom). La cambiata EAS 2.0 in scalata funziona solamente selezionando la mappa Sport. La quarta mappa è appunto personalizzabile, in questo caso il cambio elettronico può essere

attivo in scalata selezionando il limitatore della mappa Sport, con tutte le regolazioni che possono essere fatte dai pulsanti di selezione posizionati sul manubrio e con le modifiche visibili direttamente sulla compatta strumentazione. Quest'ultima ha una nuova grafica con accattivante illuminazione bianco ghiaccio. Non mancano tutte le spie necessarie, tra le quali è stata inserita quella del livello del carburante, anche se alcune indicazioni (vedi l'ora) sono di lettura un po' difficoltosa. E sono poco visibili anche le spie degli indicatori di direzione.

### Telaio

La ciclistica, rispetto alla sorella Rivale, cambia ed è stata studiata appositamente per questa versione. Troviamo un telaio tubolare a traliccio in acciaio, con un'inclinazione del canotto di sterzo di 25,5°, un'avancorsa di 110 mm e un'interasse di 1.460 mm. Tutti elementi che garantiscono una ciclistica mai nervosa e invece reat-

tiva quando serve. Il forcellone monobraccio, in lega di alluminio, è più lungo di 30 mm rispetto quello della Rivale 800. Sono stati fatti anche significativi interventi per quanto riguardano le sospensioni. Troviamo una nuova forcella Marzocchi regolabile in compressione, estensione e precarico molla, e al posteriore un mono Sachs anch'esso regolabile. L'altezza della sella da terra di 870 mm, garantisce una maggiore facilità di manovra alle basse velocità e nei movimenti da fermo. MV pensa anche ai meno alti fornendo come optional una sella più bassa di 20 mm. Rispetto alla Rivale, gli specchi retrovisori si trovano ora nella classica e comoda posizione sul manubrio e non sono più sporgenti alle estremità delle manopole. Regolabile facilmente, anche con una mano sola e in movimento, il comodo cupolino che garantisce una discreta posizione

dall'aria finché si sta nei limiti del Codice. Il serbatoio, ridisegnato per questa sport tourer, garantisce una capienza di 16,5 litri di benzina. C'è tanta sicurezza sulla Stradale 800 con il sistema ABS Bosch 9 Plus con RLM (Rear wheel Lift-up Mitigation) di serie, accompagnato da una coppia di dischi flottanti da 320 mm con pinze Brembo a 4 pistoncini ad attacco radiale, all'anteriore, e un disco singolo da 220 mm con pinza Brembo a due postonici al posteriore. In primo equipaggiamento ci sono i Pirelli Diablo Rosso II, nelle misure 120/70-ZR17 all'anteriore e 180/55-ZR17 al posteriore. Il peso? 181 kg a secco, tre chili in più della Rivale. Ciò che caratterizza stilisticamente la Stradale 800 è la presenza delle borse laterali di serie, con portata massima di 5 kg e 18 litri di capacità ciascuna, sulle quali troviamo per la prima volta integrati gli stop a led. Per rendere







possibile questa soluzione c'è stato bisogno di una particolare procedura di omologazione. «La Stradale 800 così ne guadagna dal punto di vista estetico, - ci ha detto Giovanni Castiglioni - lasciando la parte posteriore pulita». In optional è disponibile un bauletto dedicato da 32 litri. Tre le colorazioni per la nuova MV 800: Bianco Perlato/Grigio Sabbia Metallizzato, Rosso/Argento e Bronzo Metallizzato/Bianco Perlato. Il prezzo? 13.990 euro. Non poco, ma i contenuti tecnici di cui dispone la Stradale 800 ne giustificano tutto sommato il prezzo.

### Su strada

Saliamo in sella alla Stradale 800 e la prima impressione è quella di trovarci appollaiati sul cruscotto e con l'avantreno in mano, dovuto sicuramente alle sue dimensioni compatte e al

fatto di ritrovarsi il manubrio vicino al busto. La sella ti avvolge completamente e non lascia molta possibilità di muoversi, in questo caso la sella Sport (optional) sarebbe più adatta. Non è una moto con la quale si entra in confidenza sin dalle prime curve, metti anche il fatto che le strade di Malaga in Spagna, al mattino presto, con temperature basse e asfalto freddo non hanno aiutato molto a trovare il giusto feeling con questa sport-tourer dal carattere dolce. Un alternarsi di curve ampie e strette, con qualche allungo su tratti stradali a scorrimento veloce. Il cruscotto è ben leggibile, e lo sfondo bianco ghiaccio dona quel tocco di sportività che contraddistingue il carattere MV. Anche se alcune indicazioni non sono di facile lettura come gli indicatori di direzione non sempre ben visibili. Al contrario sono invece intuitivi i comandi al manubrio. Decidiamo di





partire in tutta sicurezza in mappa Normal, con 90 cv a disposizione, visto le temperature non proprio calde e un asfalto ancora scivoloso. La Stradale 800 scorre via che è un piacere, sin dalle prime curve si dimostra agile e fluida, grazie sicuramente al nuovo telaio e a un effetto dolce della risposta del gas. La nuova frizione idraulica garantisce innesti di marcia precisi e dolci, senza mai troppi intoppi. Non è una vera e propria tourer, ovviamente, le borse laterali ci sono e il cupolino regolabile in altezza anche, ma alle alte velocità non garantisce tutte quella protezione che ci si aspetterebbe, le spalle rimangono comunque leggermente scoperte dalla protezione dall'aria. La temperatura inizia a scaldarsi e anche noi prendiamo più confidenza con la Stradale 800. Da Normal passiamo ora alla mappa Sport, quella da 115 cv a 11.000 giri e l'animo

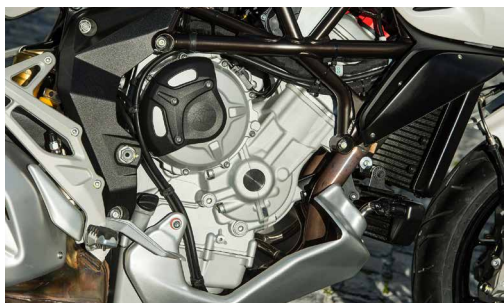
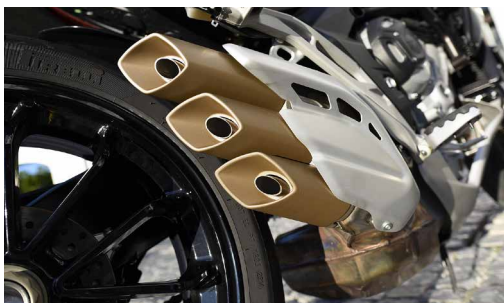
sportivo di casa inizia finalmente a farsi sentire, così come cambia il sound di scarico. Questa mappa ci da anche la possibilità di assaggiare bene il cambio EAS 2.0 sia in inserimento di marcia che in scalata, cosa che con la mappa Normal funziona solamente in modalità upshift. Cambiare senza dover utilizzare la leva della frizione è decisamente una sensazione piacevole, le marce entrano precise, solo in scalata l'inserimento risulta un pochino duro, ma ci si fa l'abitudine e si inizia a capire il suo funzionamento in poco tempo. La Stradale ci ricorda che è pur sempre una sport-touring, più sport che touring, e il motore regala quelle sensazioni tipiche del tre cilindri italiano. Il divertimento tra le curve è assicurato. Le reazioni sono rotonde e il nuovo telaio è svelto, lo si percepisce subito, ma la guida rimane comunque non del tutto rilassata a causa della

posizione in sella non proprio comoda e un po' sacrificata, caricata sull'avantreno e che ti costringe a guidarla utilizzando un po' più il corpo. Le sospensioni lavorano bene, il comfort garantito dalla forcella Marzocchi e dal mono Sachs nei tratti di strada sconnessi è molto buono, ma se ci si trova a dover affrontare un piccolo avvallamento, o un dosso, la ciclistica tende a scomporsi. Inconveniente che si dovrebbero risolvere regolando secondo le proprie esigenze l'assetto, ma che in questo test non abbiamo avuto modo di verificare. Meglio quindi chiudere leggermente la manopola del gas e tornare sulla nostra traiettoria. Le pinze Brembo lavorano bene e la frenata è sempre pronta ma mai aggressiva, grazie anche all'aiuto del sistema ABS Bosch 9 Plus, con RLM, mai invasivo. Il motore tre cilindri è lo stesso utilizzato sulla Rivale (con 10 cv in meno), si fa









amare subito nonostante la potenza "limitata". L'erogazione è sempre lineare su tutto il range di utilizzo sia in mappa Sport che in mappa Normal, senza il fastidioso effetto on-off. Ai bassi regimi la potenza sale dolcemente fino a farsi sentire ai medi, per poi spingere forte agli alti. Facendoci ricordare che siamo pur sempre in sella a una MV. L'elettronica qui ci viene in aiuto, regolando sempre in modo dolce l'apertura del gas e mai tagliando la potenza in modo brusco. La Stradale 800 è stata presentata come una MV da turismo, ma di certo concepita per un turismo relativamente confortevole: una sportiva a manubrio alto con un po' di comodità in più del solito, quello sì. Chi cerca un'alternativa più confortevole dovrà aspettare la Turismo Veloce, attesa per la prossima primavera. Questa Stradale è invece una vera e propria sport-tourer, una moto adatta non certo ai neofiti e quindi non per tutti. Stradale 800 va guidata e non pensate che sia lei a portarvi a spasso, perché le borse laterali di serie e il cupolino ci sono e sono questi gli elementi stilistici che la distinguono dalla Rivale, ma è anche vero che il cuore è pur sempre il tre cilindri della casa varesina e la ciclistica e l'assetto prediligono le prestazioni. **M**

SCHEDA TECNICA

**MV Agusta Stradale 800 13.990 euro**  
**Tempi:** 4  
**Cilindri:** 3  
**Cilindrata:** 798 cc  
**Disposizione cilindri:** in linea  
**Raffreddamento:** a liquido e olio con radiatori separati  
**Avviamento:** E  
**Potenza:** 115 cv (84.5 kW) / 11000 giri  
**Coppia:** 8 kgm (78.5 Nm) / 9000 giri  
**Marce:** 6  
**Freni:** DD-D  
**Misure freni:** 320-220 mm  
**Misure cerchi (ant./post.):** 17" / 17"  
**Normativa antinquinamento:** Euro 3  
**Peso:** 181 kg  
**Lunghezza:** 2130 mm  
**Larghezza:** 890 mm  
**Altezza sella:** 870 mm  
**Capacità serbatoio:** 16 l  
**Segmento:** Naked

ABIGLIAMENTO

**Casco:** X-lite X-802R  
**Giacca:** Dainese  
**Guanti:** OJ  
**Pantaloni:** Spidi  
**Stivali:** Dainese

