

Kawasaki Vulcan S

**PREGI** ● Facilità, peso e motore

**DIFETTI** ● Freno posteriore e strumentazione

**Prezzo** 6.890 €

PROVA SU STRADA

# KAWASAKI VULCAN S

La Casa di Akashi presenta la sua cruiser entry-level, forte di un bel motore da 650 cc e diverse regolazioni "per mettersi comodi". Una moto per tutti, che punta ai nuovi biker e a chi vuole una custom poco impegnativa. Interessanti i prezzi, che giustificano qualche lieve lacuna estetica: 6.890 euro per la versione base, 7.290 per quella con ABS  
**di Cristina Bacchetti**



**D**urante la progettazione della nuova Vulcan S, i tecnici giapponesi hanno pensato per prima cosa a mettere a proprio agio il guidatore. Non hanno solo creato quindi una moto dall'ergonomia facile e confortevole, ma addirittura personalizzabile. La posizione delle pedane, ad esempio, è regolabile su tre opzioni: standard, 25 mm avanti per i più alti o per chi preferisce una guida più rilassata, 25 mm indietro per sentirsi più sicuri stringendo meglio il serbatoio tra le gambe o semplicemente per chi non è dotato di gamba particolarmente lunga. Due centimetri e mezzo che fanno decisamente la differenza (chi scrive sfiora il metro e settanta e la regolazione standard è decisamente azzeccata) così come la brillante idea di personalizzazione della seduta. La sella, posta a soli 705 mm da terra, e il peso piuma (225 kg in ordine di marcia per

la base, 228 con ABS) completano il pacchetto "facilità di guida". E anche per sella e manubrio non mancano le possibilità di customizzazione: tra i tanti accessori proposti troviamo anche una seduta più bassa e un manubrio che si avvicina di 44 mm al conducente, optional da tenere in considerazione se non si è proprio dei Watussi, in quanto quello standard potrebbe effettivamente risultare un po' distante. Anche le leve di freno e frizione sono regolabili su cinque posizioni.

### Il motore, pronto e dolce

Il propulsore che spinge la Vulcan S è il collaudatissimo bicilindrico parallelo da 649 cc che già equipaggia Er-6n e Versys: otto valvole, raffreddato a liquido, ovviamente rivisto e messo a punto per risultare facile e complice in ogni situazione. Spunto e ripresa sono brillanti ad ogni regime, l'erogazione lineare ma sempre pronta; anche in sesta marcia e a basso numero di giri

ruotando la manopola del gas si può costantemente contare su una risposta immediata del bicilindrico. Tutto a favore di una guida sicura, ma al contempo divertente. Dimostrazione che non sempre servono enne-mila cavalli per godersi la strada, tant'è che il claim proposto da Kawasaki per questa moto è No-speed-fun bike. Claim veritiero per metà dato che, da placida e sorniona easy bike, la Vulcan non esita a tirar fuori un bel po' di grinta se si strapazza a dovere la manopola del gas. Sono 61 i cavalli disponibili a 7.000 giri, 63 i Nm a 6.600 giri; pochi per gli smanettoni più incalliti che di sicuro storceranno il naso, più che sufficienti e godibili per chi ama questo genere di moto dalla bassa seduta e velocità.

### Il telaio, tutto nuovo

A racchiudere il già conosciuto bicilindrico troviamo un telaio tutto nuovo, pensato e progettato su misura per la Vulcan e per la sua linea

dal baricentro decisamente low. Si tratta di un perimetrale in acciaio ad alta resistenza con posteriore monoscocca, che favorisce il posizionamento centrale di tutti i componenti della moto. Azzeccatissimi altresì il mono disassato e lo scarico sottopancia, altre linee fondamentali che vanno a contribuire alla riuscita del design compatto e robusto della Vulcan.

### Diamo i numeri

Per quanto riguarda le sospensioni troviamo, all'anteriore, una forcella telescopica dal diametro di 41 mm e, al posteriore, un mono laterale regolabile su sette posizioni. L'impianto frenante si affida a due dischi singoli, da 300 mm all'anteriore - doppio pistoncino - e 250 mm - un solo pistoncino - al posteriore. L'ABS Bosch è disponibile come optional. I cerchi in lega, a cinque razze doppie, misurano rispettivamente 18 e 17 pollici e calzano pneumatici da 120/70 e 160/60.



Il serbatoio ha una capacità di 14 litri; i consumi non sono stati dichiarati, ma Kawasaki assicura un risparmio di carburante del 5% rispetto alla Er-6n model year 2014. La strumentazione visualizza su un piccolo display LCD l'indicatore del livello carburante, tachimetro digitale, orologio, contachilometri, doppio parziale, indicatore dell'autonomia, indicatore dei consumi istantaneo e medio e indicatore di guida economica. Il contagiri è di tipo analogico e posto al di sopra del display.

### Come va su strada la nuova custom

Bando ai numeri e alle finenze tecniche, che non si addicono granché ad una moto che si propone anzitutto come piacevole compagna di guida. Saltiamo in sella per raccontarvi come va.

E purtroppo lo facciamo sotto a un bell'acquazzone che non ci ha abbandonati per tutta la giornata di prova, condizione non ottima per godersi la moto, ma sicuramente perfetta per metterla a dura prova tra le sinuose strade dell'Andalusia. Analizziamo quindi il tanto decantato comfort e dobbiamo subito ammettere che ad Akashi hanno fatto davvero un gran lavoro: la sella è bella imbottita, comoda, scavata ed ergonomica; un po' più sacrificata la porzione riservata al passeggero, quindi se volete ospitare la donzella è consigliato l'acquisto del poggiaschiena proposto tra gli accessori disponibili. Anche un bel parabrezza, visti freddo e pioggia, l'avremmo montato volentieri. Kawasaki ne offre due come optional, di diverse dimensioni. La moto che proviamo è in configurazione "corta", ovvero con le pedane più vicine, ma sella e manubrio sono quelli di serie;

durante le poche ore di sole concesse il giorno seguente dal meteo andaluso abbiamo avuto modo di provare anche la versione standard, con le pedane quindi posizionate al centro e ci è sembrata di certo il giusto compromesso per i guidatori di media statura. In ogni caso la Vulcan mette subito a proprio agio chi la guida anche se, a dirla tutta, ci saremmo aspettati una mole meno importante per una seiemmezzo. Ma in Kawasaki volevano darle un'aria da "moto vera" e non da piccola entry-level, pur mantenendo un peso contenuto e una grande semplicità di guida. Beh, missione compiuta: anche le finiture non tradiscono il suo posizionamento di entry-level, solo non ci sono piaciute le pedane un po' troppo grezze e la forse eccessiva semplicità di blocchetti al manubrio e strumentazione, che la rendono al primo colpo d'occhio "poco accogliente".

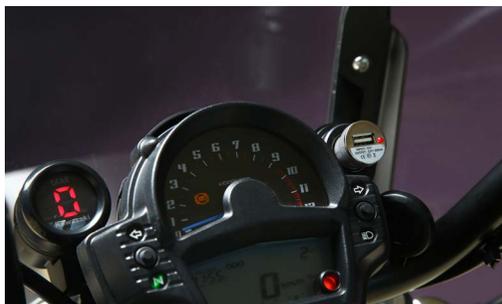
Per il resto la linea può piacere o meno; noi l'abbiamo trovata assolutamente piacevole, moderna e ben fatta. Il rombo del motore non è quello delle concorrenti americane, il vocione del bicilindrico si fa più importante solo attorno ai 6.000 giri, ma con un bello scarico aftermarket siamo certi che si risolverebbero anche le esigenze degli amanti del sound più "cattivo". Il primo tratto del nostro test si svolge sulle splendide alture che svettano a picco sulla costa andalusa, quindi un bel percorso montano, fatto di ampi tornanti e curve veloci. Non il terreno ideale per una piccola custom che si propone, tra l'altro, principalmente per un utilizzo urbano. Anche la lunghezza dell'interasse non è dalla sua e ci fa pensare che non sarà così semplice farle disegnare a dovere le curve (bagnate!) della strada che ci para dinnanzi. Niente di più sbagliato: anche in



questo caso la Vulcan ci stupisce per la maneggevolezza e per la disinvoltura con cui affronta saliscendi tortuosi, con una buona luce a terra e forte di una gommatura che ben si comporta anche sull'asfalto scivoloso. Non ci stanchiamo di dirlo: sempre gradito l'ABS, per nulla invadente ma utile tanto in città quanto in situazioni meno urban come quella teatro della nostra prova. A proposito dell'impianto frenante, da segnalare la perfetta modulabilità dell'anteriore contro un posteriore un po' spugnoso e blando nel primo tratto di corsa del pedale. Altra lode doverosa va alla leva della frizione, regolabile e morbiddissima, complice di un cambio per nulla rumoroso, dolce e preciso negli innesti. Le sospensioni hanno un settaggio soft votato al comfort e al viaggio, ma non si scompongono nemmeno se si azzarda una guida più briosa e ricalcano perfettamente ogni asperità del terreno senza quindi mettere

a repentaglio la beatitudine del fondoschiena del guidatore, cosa invece abbastanza comune su moto di questo segmento. Anche il propulsore si comporta alla grande e non teme errori di innesto della marcia o difficoltà di ripresa in salita: il bicilindrico è sempre pronto e scattante, senza mai diventare nervoso o difficile da gestire. Per terminare al meglio la giornata fatta di centinaia di chilometri sotto al diluvio portiamo la nostra Vulcan a farsi un bel giro (sempre bagnato) in autostrada, dove abbiamo avuto modo di apprezzarne anche la stabilità a velocità più sostenute, la totale assenza di vibrazioni sia la manubrio che sulle pedane e la posizione in sella che affatica solo dopo molti chilometri. Chi non ama le pedane avanzate potrebbe a lungo andare risentirne e ricorrere quindi al classico trucchetto dell'utilizzo di quelle del passeggero! Con le borse disponibili come optional e un bel





parabrezza la Vulcan può senza dubbio essere presa in considerazione per gite e weekend fuoriporta. In città, tra frequenti stop&go e nel traffico, si destreggia disinvolta e si presta quindi anche per il semplice tragitto casa ufficio, con un buon raggio di sterzata e senza la possibilità di ritrovarsi con lo sterzo che chiude - e spiacevoli conseguenze - o in difficoltà durante le manovre di parcheggio. La Vulcan S ci è piaciuta, e molto: è una moto ben pensata e ben realizzata, dove i difetti vanno davvero ricercati col lanternino e che promuoviamo dunque a pieni voti. Anche il prezzo è allettante e in linea con le concorrenti: 6.890 euro, 400 euro in più per l'ABS. La Kawasaki Vulcan S è già nelle concessionarie in tre colorazioni disponibili: il classico nero opaco con richiami verde Kawa su serbatoio e cerchi, il modaiolo bianco e un originale viola metallizzato. **M**



**ABBIGLIAMENTO**

**Casco** Suomy  
**Giacca** Spidi Cafè Race  
**Jeans tecnici** Spidi Furious  
**Guanti** Spidi Lady  
**Scarpe** TCX X-Street

**SCHEDE TECNICHE**

**Kawasaki Vulcan S 6.890 euro**  
**Cilindrata** 649 cc  
**Cilindri** 2  
**Disposizione cilindri** trasversale  
**Raffreddamento** a liquido  
**Avviamento** elettrico  
**Alimentazione** iniezione  
**Frizione** multidisco  
**Potenza** 61 cv - 45 kw - 7.500 rpm  
**Coppia** 6 kgm - 63 nm - 6.600 rpm  
**Numero marce** 6  
**Capacità serbatoio carburante** 14 lt  
**Telaio** Perimetrale, acciaio ad alta resistenza  
**Misura cerchio anteriore** 18 pollici  
**Pneumatico anteriore** 120/70R18M/C 59H  
**Misura cerchio posteriore** 17 pollici  
**Pneumatico posteriore** 160/60R17M/C 69H  
**Peso a secco** 225 Kg