

BMW S1000XR Ducati Multistrada 1200S

PROVA COMPARATIVA

# BMW S1000XR VS DUCATI MULTISTRADA 1200S

Abbiamo messo a confronto le due maxi crossover regine della stagione 2015. Simili sulla carta, grazie al DNA sportivo con 160 cv, sono molto diverse su strada. Venite con noi!

di **Andrea Perfetti**  
Foto **Simone Fiorini**







**S**ono oggi la massima espressione del segmento maxicrossover. BMW S1000XR e Ducati Multistrada 1200S rappresentano meglio di ogni altra moto questo nuovo segmento, figlio di uno speciale mix di generi. Abbiamo infatti motori e ciclistiche derivati dalle belve che corrono nella Superbike, ma con un comfort, una protezione dall'aria e un'ergonomia nemmeno troppo distanti da quanto offrono le maxi enduro con cerchio anteriore da 19 pollici o più. BMW e Ducati hanno il cerchio stradale da 17 e sono una gustosa novità del 2015. Hanno diverse qualità in comune; la potenza massima di 160 cavalli, una triangolazione (manubrio/sella/pedane) simile, un costo non così differente. Ma su strada mostrano un comportamento agli antipodi. Iniziamo a parlarvi della BMW. La Casa

tedesca ha presentato a EICMA 2014 la S1000XR, stretta parente della naked S1000R, ma con ben altra protezione dall'aria e attitudine a viaggiare anche in coppia. Il suo è un obiettivo ambizioso: conciliare le prestazioni esagerate del motore 4 cilindri con una guidabilità anche rilassante nel turismo veloce. La XR ha un prezzo aggressivo (16.200 euro chiavi in mano), ma bisogna considerare due pacchetti secondo noi irrinunciabili su questa moto. Quello Touring, con sospensioni semi attive Dynamic ESA, manopole riscaldabili, cavalletto centrale, attacchi per le valigie laterali, portapacchi, predisposizione navigatore e Multicontroller (a 1.300 euro), e il pacchetto Dynamic che offre mappature motore Pro, Dynamic Traction Control, controllo di stabilità in frenata, cambio elettro assistito HP Pro, cruise control e frecce led (a 1.030 euro). Dall'altra parte della trincea abbiamo la Ducati,

che nel 2015 arriva alla seconda generazione e rivede integralmente il progetto iniziale. È infatti tutto nuovo a partire dalla ciclistica per finire col motore, che ora dispone del sistema DVT. Regola la fasatura delle valvole e dona al bicilindrico V2 una trattabilità ai bassi sconosciuta per gli altri desmo. La Multistrada dispone dell'Inertial Measurement Unit by Bosch, che migliora la stabilità della moto in frenata. Come sulla BMW consigliamo di acquistare i pacchetti per avere una XR equipaggiata col meglio della tecnologia, così della Multistrada indichiamo nella versione S la migliore scelta. In più questo allestimento prevede i fari a LED adattivi, il cruise control, l'evoluzione delle sospensioni semi attive Skyhook e la nuova strumentazione TFT. La Multistrada S costa 19.540 euro franco concessionario (in rosso, la versione bianca ha invece un prezzo di 19.740 euro). Rispetto alla BMW il divario sfiora,

a pari allestimento, i 1.000 euro. La sfida che andiamo a raccontarvi è tra pesi massimi. I motori e la dinamica di guida danno risultati – ed emozioni – totalmente differenti, che incontreranno i gusti di motociclisti molto diversi. D'altra parte è sempre andata così, quando abbiamo messo a confronto moto a 4 e a 2 cilindri. Meglio la potenza esuberante e l'allungo devastante della moto tedesca (al banco ha mostrato i muscoli con 166 cavalli veri!) o la coppia strappa-braccia e la risposta immediata ai medi dell'italiana (che di chilogrammetri ne ha addirittura 12,7)? La scelta è soggettiva e quindi tutta vostra. La nostra comparativa dice però anche un'altra cosa: BMW S1000XR e Ducati Multistrada 1200S sono due degnissime rivali. La moto di Bologna negli anni è cresciuta molto sia nella qualità che nella sicurezza attiva. Si è imposta negli anni come un'alternativa credibile alla vendutissima BMW





R1200GS. Se ne sono sicuramente accorti anche a Monaco di Baviera. La BMW S1000XR è a tutti gli effetti l'anti-Multistrada made in Germany.

### Ergonomia e comfort

#### BMW S1000XR 😊😊😊

Come anticipato nella nostra introduzione, le due rivali hanno una posizione in sella abbastanza simile. La BMW S1000XR è sicuramente comoda sia per il pilota che per il suo passeggero. I comandi al manubrio sono morbidissimi e la protezione dall'aria è solo discreta nella posizione bassa, mentre si rivela eccellente in quella più alta. Il parabrezza ha due posizioni e si regola in modo davvero semplice (come vi mostriamo nel nostro video). La sella a 840 mm dal suolo va bene anche per i meno alti; non la si può regolare, ma sono disponibili altezze diverse per una

scelta da 795 a 860 mm. La porzione del pilota non è però troppo generosa, costringe infatti a una posizione un po' sacrificata e potrebbe essere più morbida. Un limite arriva poi se parliamo delle vibrazioni: in sesta marcia compaiono in modo evidente – e fastidioso – dai 105 ai 120 km/h sul manubrio. Oltre questa velocità spariscono del tutto. In città si avverte il calore del motore lungo le sezioni laterali del telaio. Il rumore di scarico è molto contenuto ai bassi, ma diventa di una cattiveria senza pari oltre i 7.000 giri, quando si apre completamente la valvola posta a monte del silenziatore.

#### Ducati Multistrada 1200S 😊😊😊😊

A Bologna hanno dato ascolto e retta alle indicazioni dei proprietari della vecchia Multi (quella del 2010 per intenderci). La nuova versione ha una

sella completamente nuova, più ampia e meglio imbottita. È regolabile su due altezze, 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. Ci si muove bene, non ci si sente più costretti come prima. E anche l'imbottitura è a prova di chiappe indolenzite. La protezione dall'aria è ottima, soprattutto col parabrezza nella posizione alta. Sono ridotte le vibrazioni, tipiche del propulsore bicilindrico e avvertibili agli alti regimi sul manubrio senza però mai divenire moleste. Il calore del motore è avvertibile nella marcia in città a bassa andatura. Bello e caratteristico il sound dello scarico; è più garbato rispetto al passato, ma mantiene tutta la carica sportiva dei motori Ducati.

### Finiture

#### BMW S1000XR 😊😊😊

La BMW è nel complesso realizzata bene. Stanno però alcuni dettagli, che si vorrebbero realizzati alla perfezione su una ammiraglia di questo livello. Pensiamo agli adesivi non coperti da trasparente e alla verniciatura un po' grossolana del telaio. Le plastiche sono di ottima qualità e non ci sono cavi in vista. Ci sono piaciuti anche i comandi sul manubrio e a pedale. Pollice verso invece per i supporti della valige, davvero troppo ingombranti quando queste vengono rimosse.

#### Ducati Multistrada 1200S 😊😊😊😊

C'è tanta qualità. Scritte in rilievo, plastiche eccellenti e comandi ben fatti. Gli attacchi delle borse sono integrati alla perfezione nel codino. Bello e ordinato il lato destro della moto, dove si apprezza la fattura dello scarico e delle cartelle







di protezione delle cinghie di distribuzione. È invece un po' più disordinato il lato sinistro, dove si notano un po' troppi cavi e tubazioni. Il parabrezza regolabile senza attrezzi è una bella comodità, peccato che le plastiche della regolazione presentino una finitura perfettibile.

## Strumentazione e comandi

### BMW S1000XR 😊😊😊😊

La strumentazione della XR è bella, completa e molto sportiva. È infatti identica a quella della S1000R e dispone del contagiri analogico, che si conferma insuperabile per la sua immediatezza e leggibilità. Sulla destra c'è l'ampio display digitale, con tante informazioni e una pecca: l'indicazione della velocità è poco visibile con la luce. Vista la potenza in gioco, è un limite non da poco. I blocchetti elettrici sono infarciti di tasti e

davvero intuitivi. Si trovano in un attimo i setting dei riding mode, delle sospensioni elettroniche, delle manopole riscaldabili e dei sotto menù. Il comando della frizione è a cavo, regala uno stacco preciso ed è morbido.

### Ducati Multistrada 1200S 😊😊😊😊

Il cruscotto TFT da 5" è simile a quello della 1199 Panigale (sulla base troviamo invece il cruscotto LCD). Di serie c'è anche il comodo avviamento keyless, che debuttò proprio su Multistrada quattro anni fa. La strumentazione TFT della Multistrada S è completa e ben leggibile. La barra graduata del contagiri è meno immediata da leggere rispetto al quadrante analogico BMW. I comandi sono morbidissimi, in particolare il comando idraulico della frizione e l'acceleratore sono tra i più leggeri che abbiamo provato. Sono

ben fatti i nuovi blocchetti elettrici. Permettono di gestire, con pochi tasti, le numerose funzioni di bordo e sono dotati di retro illuminazione bianca. Bisogna prendere dimestichezza col menù, che è più complesso da consultare rispetto a quello del rivale tedesco.

## Prezzo (dotazione di serie ed accessori)

### BMW S1000XR 😊😊😊😊😊

Confrontiamo le moto a pari equipaggiamento (o quasi: la Ducati non dispone del cambio elettronico e BMW non ha i fari adattivi). La XR, con i due pacchetti Touring e Dynamic, costa 18.530 euro chiavi in mano, con il tagliando dei 1.000 chilometri incluso. La differenza con l'italiana è sensibile e gioca a vantaggio della BMW, che in questa configurazione è davvero ben

equipaggiata. Con i due pacchetti la BMW offre sospensioni semi attive Dynamic ESA, manopole riscaldabili, cavalletto centrale, attacchi per le valigie laterali, portapacchi, predisposizione navigatore e Multicontroller. E ancora mappature motore Pro, Dynamic Traction Control, controllo di stabilità in frenata, cambio elettro assistito HP Pro, cruise control e frecce led.

### Ducati Multistrada 1200S 😊😊😊😊

La Multistrada S costa 19.540 euro franco concessionario (in rosso, la versione bianca ha invece un prezzo di 19.740 euro). Anche in questo caso l'equipaggiamento è completo e integrabile con pochi altri accessori (presenti anche nei pacchetti dedicati: Urban, Enduro, Touring e Sport). Stona l'assenza delle manopole riscaldate, non presenti di serie. Di fatto la tedesca costa circa





1.000 euro meno e offre il primo tagliando nel prezzo di acquisto. La S ha i fari LED adattivi, il cruise control, i paramani, i quattro riding mode, l'evoluzione delle sospensioni semi attive Skyhook e la nuova strumentazione TFT. E c'è anche qui il prezioso controllo di stabilità in frenata, sviluppato da Ducati con Bosch.

### Condizioni di acquisto e tagliandi

#### BMW S1000XR 😊😊😊😊

Il primo tagliando, a 1.000 km, è gratuito. Gli altri seguono a intervalli di 10.000 km. Non sono previsti programmi di manutenzione. La XR gode di garanzia standard di 2 anni. BMW non segnala promozioni in atto o estensioni di garanzia. Esistono diverse formule di finanziamento, consultabili in questa pagina. Aggiornamento: riceviamo una nota dalla BMW che ci comunica

il programma di estensione della garanzia fino a 5 anni, a pagamento. I prezzi partono da 190 euro per il terzo anno, da 345 euro per il terzo e il quarto anno, da 495 euro fino al quinto anno. Per questo aggiungiamo una faccina nel nostro giudizio (da 3 passano a 4).

#### Ducati Multistrada 1200S 😊😊😊😊

Gli intervalli di manutenzione prevedono i tagliandi ordinari a 15.000 km o dopo un anno e gli interventi di registrazione del gioco valvole ogni 30.000.

Non sono previsti programmi di manutenzione a prezzo pre-fissato. La garanzia è standard (2 anni), con possibilità di estensione a pagamento di 12 mesi (a 249 euro) o 24 mesi (449 euro). Non ci sono promozioni in corso, mentre l'acquisto è finanziabile con tassi standard.

### Motore e trasmissione

#### BMW S1000XR 😊😊😊😊😊😊

Se potessimo, le daremmo anche sei faccine. Il quattro cilindri tedesco è un portento. A fronte di 160 cavalli dichiarati, all'albero ne abbiamo trovati addirittura 166 a 11.056 giri, con una coppia massima di 118 Nm a 9.190 giri. Il range di utilizzo è una delle doti più apprezzate, si va infatti da meno di 2.000 giri a 12.000 giri.

Come spiegato nella nostra prova, sa essere dolce o violento. Consente di riprendere da meno di 1.500 in sesta marcia, ovvero appena 35 orari, senza esitazioni e andando via lisci come l'olio. Il ride by wire ha un'ottima taratura non ha brutti effetti on-off e l'erogazione è veramente fluida, considerato che si ha per le mani un motore super quadro. A 4.500 giri c'è il primo picco di coppia che fa capire la forza di questo motore e

a 6.500 aspirazione e scarico iniziano un concerto rock che porta in poco tempo a oltre 10.000 giri. Bisogna aggrapparsi al manubrio e tenersi forte, perché la spinta della XR è semplicemente mostruosa e non ha eguali tra le moto di questo segmento.

Anche la trasmissione, dotata di cambio quick shift, si è rivelata eccellente sia a salire che a scendere di rapporto. In scalata fa la doppietta e spara dei botti esaltanti dallo scarico. L'inserimento della prima marcia è molto rumoroso. La mappa Dynamic ha una risposta dell'acceleratore appena più pronta rispetto alla Road.

#### Ducati Multistrada 1200S 😊😊😊😊😊😊

Il bicilindrico desmo è cresciuto parecchio e ha cambiato carattere in quest'ultima versione, grazie soprattutto al sistema DVT. 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. La nuova Multistrada si presta ora alla guida disimpegnata col passeggero con un'andatura fluida, senza strappi. Il motore è regolare dai 2.500 giri e molto docile fino a 4.000 giri. Qui si avverte una lieve incertezza nell'erogazione, che prelude al cambio di carattere che porta rapidamente all'accensione di tutte le barre del contagiri elettronico. Seguono 3.000 giri in cui la potenza subisce una decisa impennata. Ma aumenta anche la coppia, che arriva addirittura al picco di 128,7 Nm a 8.000 giri. Questo lascia intendere una pienezza ai medi superiore a quanto offerto dalla tedesca. Di contro agli alti regimi la Multi deve lasciare il passo alla BMW.

L'italiana ha una potenza massima all'albero di 153 cavalli a 9.710 giri. La Ducati dispone di quattro riding mode. Quello Touring è il più utilizzabile; 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. La frizione è molto leggera, mentre il cambio dell'esemplare in prova ha mostrato inserimenti un po' contrastati, se usato a basso regime. Le cambiate nella guida sportiva sono invece sempre state caratterizzate da innesti secchi e precisi.

### Prestazioni

#### BMW S1000XR 😊😊😊😊😊

In allungo si arriva al taglio del limitatore a quota 12.000 e, cambiando a quel regime, si leggono

sul tachimetro i 125 orari in prima, i 160 in seconda e i 190 in terza; la velocità massima è superiore ai 230 orari (il tachimetro va ben oltre i 250). Sono numeri freddi, che non trasmettono emozioni. Peccato, perché in sella alla XR l'adrenalina scorre a fiumi. La BMW conquista il palmo della crossover più prestazionale del momento. Va davvero forte, al punto che sarebbe consigliabile (e questo vale anche per la Ducati) valutare una velocità massima limitata elettronicamente. Gli oltre 230 km/h effettivi sono sin troppi per moto di questa fascia, dotate di una sezione frontale ampia, che inevitabilmente alleggerisce l'avantreno oltre i 200 orari effettivi. La BMW XR stupisce anche i motociclisti più smaltiziati. Regala prestazioni esagerate con un impegno fisico ridotto. Il merito va ai tanti controlli elettronici presenti, ma l'occhio deve restare sempre vigile: in pochissimo si raggiungono velocità da brivido.

#### Ducati Multistrada 1200S 😊😊😊😊😊

La Multistrada, in quanto a prestazioni pure, sta un gradino sotto la BMW XR. Le separano 13 cavalli e un modo di fare davvero diverso. La potenza e la coppia della Multi arrivano subito e, sui percorsi misti, sono più facilmente utilizzabili e godibili. Occhio a non fraintenderci: non diciamo che la Ducati vada piano, anzi. È una belva con oltre 150 cavalli a poco più di 9.000 giri. Lei dà tutto e subito, rinunciando – è ovvio – all'allungo di un motore quattro cilindri. Sul misto un'erogazione di questo tipo è un vantaggio, perché proietta con ferocia da una curva a quella successiva. Sul veloce invece le prestazioni pure sono inferiori a quelle della tedesca. Anche la Multistrada supera di slancio i 230 km/h effettivi. Oltre questa soglia si avverte, come sulla XR, un chiaro alleggerimento dello sterzo. Non inficia la sicurezza di marcia, ma consiglia di ridurre l'andatura.





## Consumi

### BMW S1000XR 😊😊😊

Le prestazioni si pagano, soprattutto dal benzinaio.

Quando è il momento di fare il pieno, la XR ci ricorda che il suo pepato motore è stato progettato per le corse, non per le sfide di economy run. I nostri rilevamenti indicano un consumo cittadino (mappa Road) pari a 13,3 km/l. Nell'extraurbano la XR (mappa Road) copre 17 km/l. Infine in autostrada (sempre con la mappa Road) il consumo si attesta sui 16,5 km/l. Il consumo medio della prova è pari a 15,6 km/l. Va però aggiunto che sulla XR l'autonomia risente moltissimo dello stile di guida.

Se si chiedono le massime prestazioni, il consumo di benzina sale rapidamente. 130 km/h effettivi corrispondono a 137 indicati, col motore che gira in sesta a 6.100 giri.

### Ducati Multistrada 1200S 😊😊😊😊

Nel nostro ciclo di consumo la Multistrada si è comportata meglio della S1000XR. In città (mappa Urban) ha percorso 13,5 km/; sono diventati addirittura 18,5 nell'extraurbano (mappa Touring). In autostrada (sempre in mappa Touring) il consumo è pari a 17 km/l. Il consumo medio della prova è risultato di 16,4 km/l e si è rivelato meno influenzabile dallo stile di guida del pilota. 130 km/h effettivi corrispondono a 137 indicati, col motore che gira in sesta a 4.700 giri.

## Comportamento in città

### BMW S1000XR 😊😊😊

In città la S1000XR è sfacciata, non fa nulla per nascondere la sua indole corsaiola. Hai voglia a smanettare sui setting delle sospensioni. Sia Road che Dynamic restituiscono una risposta secca sullo sconnesso. O si battono i denti o si

riduce la velocità. Non c'è altra scelta. Di contro il motore si lascia maltrattare come se fossimo in sella a uno scooter. Nemmeno il TMAX è così dolce quando si parzializza l'acceleratore. Piazzi la quarta e la XR va a zonzo per la città con un filo di gas. Sempre pronta a riprendere velocità con una prontezza disarmante.

### Ducati Multistrada 1200S 😊😊😊

Ne ha fatta di strada la Multi in soli 5 anni. La moto di oggi è a suo agio anche nel traffico cittadino. Il riding mode Urban riduce la potenza a 100 cavalli e dona alle sospensioni una risposta più confortevole. La Multistrada S non vanta la fluidità del quattro cilindri tedesco, ma nemmeno strappa in modo fastidioso ai bassi. Avremo apprezzato però un cambio dagli innesti più leggeri. Anche mettere in folle da fermo non è immediato.

## Comportamento in autostrada

### BMW S1000XR 😊😊😊😊

Un aereo al decollo non tiene la sua scia. La XR anche in quinta e sesta marcia ha una progressione che allunga le braccia, di brutto! Tiene con facilità medie elevatissime grazie all'ottimo riparo dall'aria. È stabile fino a 220 km/h indicati, dopo l'avantreno si fa leggero e invita alla moderazione. Perché non darle 5 faccine allora? Prima BMW deve eliminare le vibrazioni che compaiono tra i 100 e i 120 indicati.

### Ducati Multistrada 1200S 😊😊😊😊

La Multistrada vanta un'ottima protezione dall'aria e vibrazioni ridotte. Si viaggia bene a medie elevate e con consumi di tutto rispetto. In sesta a 130 indicati si è a soli 4.500 giri, con una grande riserva di potenza, utile a chiudere i sorpassi in breve tempo. Non prende il massimo dei voti









(cioè cinque faccine), perché la S1000XR è superiore nelle prove di ripresa.

## Comportamento nel misto

### BMW S1000XR 😊😊😊😊

Ognuna delle nostre due moto farà la felicità del suo proprietario. Statene certi. Appena siamo scesi dalla sella, il nostro commento su BMW e Ducati è stato unanime: "che figata!". Questo non vuol dire che le due moto siano uguali. Anzi. La S1000XR (con pneumatici Bridgestone T30) tra le curve è molto veloce e si vede subito che è fatta per andare forte. Scende in piega con una rapidità che conquista e ha tanta trazione in uscita di curva. In questa fase di guida si nota però anche la tendenza ad allargare del suo avanzamento. C'è un po' di sottosterzo, che dà tanta sicurezza, ma al contempo limita la velocità nei cambi di direzione sui percorsi più lenti e tortuosi. La XR è invece stabile come un Frecciarossa sulle curve veloci, a patto che l'asfalto sia liscio come un biliardo. Sullo sconnesso si conferma l'assetto rigido (troppo) dei due setting ESA. Sicuramente quello meglio sfruttabile è il Road. Il cambio quick shift funziona alla perfezione, anche in scalata. La frenata si distingue per due aspetti: l'attacco è molto brusco, mentre poi la

modulabilità è perfetta. Nella guida sportiva abbiamo notato un leggero affaticamento del comando anteriore, che ha preso gioco.

### Ducati Multistrada 1200S 😊😊😊😊😊

In Ducati hanno lavorato bene. La nuova Multistrada (gommata con le Pirelli Scorpion Trail 2) dispone di una gran bella ciclistica, che fa andare forte senza impegno. Le doti che saltano immediatamente agli occhi sono la maneggevolezza e il feeling con la ruota anteriore. La 1200 è una biscia nelle esse e cade in piega con un battito di ciglia. In uscita di curva il motore desmo regala accelerazioni immediate senza che la Multi allarghi la traiettoria. I riding mode si fanno sentire a livello di sospensioni e di motore. Quello Touring si conferma il migliore compromesso anche sull'asfalto rovinato (non è più la Val Trebbia di una volta). Il cambio, se usato sportivamente, lavora bene, ma non raggiunge la piacevolezza del comando BMW. La frenata è completamente diversa da quella della tedesca: la prima parte della leva si fa apprezzare con un intervento molto dolce e ben dosabile; nelle frenate sportive la modulabilità è invece un po' spugnosa e bisogna agire con forza sul comando. La resistenza è invece ottimale. **M**

**SCHEDA TECNICA** **Ducati Multistrada 1200 S 19.540 euro**

**Cilindrata** 1.198,4 cc  
**Tempi** 4  
**Cilindri** 2  
**Raffreddamento** a liquido  
**Avviamento** elettrico  
**Alimentazione** iniezione  
**Frizione** multidisco  
**Potenza** 160 cv - 112 kw - 9.500 rpm  
**Coppia** 14 kgm - 136 nm - 7.500 rpm  
**Emissioni** Euro 4  
**Numero marce** 6  
**Capacità serbatoio carburante** 20 lt  
**ABS** Si  
**Pneumatico anteriore** 120/70 17"  
**Pneumatico posteriore** 190/55 17"  
**Peso a secco** 209 Kg

**SCHEDA TECNICA** **Bmw S 1000 XR 18.200 euro (18.530 euro)**

**Cilindrata** 999 cc  
**Tempi** 4  
**Cilindri** 4  
**Raffreddamento** a liquido  
**Avviamento** elettrico  
**Alimentazione** iniezione  
**Frizione** multidisco  
**Potenza** 160 cv - 118 kw - 11.000 rpm  
**Coppia** 11 kgm - 112 nm - 9.250 rpm  
**Emissioni** Euro 3  
**Numero marce** 6  
**Capacità serbatoio carburante** 20 lt  
**ABS** Si  
**Pneumatico anteriore** 120/70 ZR 17  
**Pneumatico posteriore** 190/55 ZR 17  
**Peso a secco** 214 Kg

**ABBIGLIAMENTO**

**Caschi:** Arai, Xlite  
**Giacche:** Rev It!, OJ  
**Pantaloni:** Spidi, OJ  
**Guanti:** Alpinestars, OJ  
**Scarpe:** Dainese, TCX