

BMW R nineT

PREGI ● Estetica e guidabilità

DIFETTI ● Strumentazione e alcune finiture

Prezzo 15.530 €

PROVA NAKED

LA SPECIAL DI SERIE È SERVITA

E' una BMW moderna in tutto e per tutto, ma si richiama alle prime boxer (di 90 anni fa) grazie a un'estetica rétro molto affascinante e nasce per essere personalizzata. Prezzo importante: 15.530 euro

di Francesco Paolillo

Foto-Matteo Gebbia



A Monaco hanno saputo stupirci più di una volta negli ultimi anni, producendo moto dalle caratteristiche originali, appartenenti alle categorie più disparate, ma una moto come la R nineT – che si legge Ninety, novanta - ancora non l'avevamo vista. Una BMW pensata e realizzata su misura per gli amanti della customizzazione, che potranno personalizzarsela a piacimento pur rimanendo nei confini della legalità (almeno in Italia dove qualsiasi modifica espone al rischio di sanzioni, fino al sequestro del mezzo), mantenendo garanzia e funzionalità, tipici dei prodotti BMW. Come emerso nel corso della prima presa di contatto del nostro Andrea Perfetti, la "ninetta" è una moto che colpisce e affascina sin dal primo istante, sia da ferma, sia in movimento,

guidandola. Essenziale e minimalista, pone le basi del suo look su pochissimi elementi, primo tra tutti il serbatoio di alluminio, in parte spazzolato, che sovrasta il boxer 1200, altro protagonista dell'estetica, ma anche le piastre di sostegno della sella. Pochi particolari che rendono unica questa moto. La cura e l'esecuzione degli accoppiamenti dei singoli elementi è caratterizzata da alti e bassi, luci e ombre che però non intaccano l'immagine della nineT, ma il giudizio deve tenere conto di un prezzo di acquisto impegnativo, che può salire ulteriormente scegliendo tra gli optional quali il codino monoposto in alluminio oppure lo scarico singolo (che come quello di serie è griffato Akrapovi). Alcuni particolari secondo noi non sono allineati all'immagine che la nineT vuole dare di sé, e pensiamo al telaietto di supporto della sella passeggero, con relative pedane,



entrambi abbastanza dimessi, oppure al cavalletto laterale di estrazione decisamente proletaria, così come i supporti del parafango anteriore che richiamano falsamente l'alluminio, ma che in realtà sono di plastica. Particolari che però a quanto pare non hanno raffreddato gli animi e l'entusiasmo dei clienti BMW che hanno letteralmente bruciato le nineT disponibili per il mercato italiano. Anche dal punto di vista ciclistico ci saremmo aspettati qualche cosa di più, senza nulla togliere a quello che viene montato di serie che funziona molto bene, come leggerete più avanti. La forcella, è derivata da quella che monta la S1000 RR, ma è priva di regolazioni idrauliche, mentre il mono prevede il registro in continuo del solo precarico molla. Manca il controllo di trazione, e altri ammenicoli elettronici applicati al motore, ma fortunatamente non l'ABS, che non è il solito Continental-Teves, ma un Bosh dagli ingombri più adatti alle forme sciancrate della naked tedesca. L'immortale boxer è per l'occasione in versione da 1170 cc con raffreddamento

misto aria-olio, un motore dalle caratteristiche perfette per la vintage tedesca, che più che le prestazioni pure, si distingue per l'erogazione ai bassi e medi regimi, così come emerso prima durante la prova e poi nel test al banco. Prestazioni in linea con l'immagine della nineT, niente super prestazioni, ma tanto piacere di guida. Il banco ci dice che il boxer preferisce donarsi "tutto e subito", coppia esuberante fino a 5.000 giri, limite oltre il quale si manifestano delle flessioni, percepibili più sulla carta che non nella guida, e potenza che cresce lineare anch'essa fino ai cinquemila, per poi salire in maniera meno costante fino al limite dei giri, fissato a quota ottomilacinquecento. Questo è quanto emerge dalla lettura dei freddi numeri del banco prova, va detto che in pratica le sensazioni sono decisamente diverse. Primo perché guidando la nineT, e tenendo il boxer entro il limite dei cinquemila giri, ci si trova a viaggiare decisamente allegri, per non dire forte, e poi perché tirare il boxer a fondoscala non si addice alla donzella teutonica. La ciclistica



da parte sua, permette di godersi fino in fondo le prestazioni del motore, mancheranno le regolazioni minime e indispensabili, ma bisogna ammettere che la nineT si guida davvero bene, confortevole quando richiesto e brillante se sollecitata. La forcella affonda anche troppo repentinamente, spostando l'ago della bilancia verso il confort, ma si indurisce gradualmente man mano che si raggiunge il fondocorsa, garantendo un comportamento apprezzabile anche alzando il ritmo (certo che poter mettere mano a un registro per la compressione ...). Il mono da parte sua garantisce un giusto compromesso tra confort e prestazioni, inoltre seppur dotato del solo registro in continuo del precarico molla (tramite un comodo pomello), è piuttosto sensibile alle regolazioni del caso. Ottima la funzionalità dei freni e soprattutto dell'ABS, mentre la generosa impronta a terra delle ruote, gommate

Metzeler Roadtec Z8, garantisce grip in abbondanza, anche quando le condizioni dell'asfalto sono tutt'altro che ottimali. Le soddisfazioni che si traggono dalla nineT, dunque, non sono solo legate agli apprezzamenti altrui davanti al locale alla moda, ma sono legate anche alle prestazioni dinamiche, e alla piacevolezza di guida, sia che si vada a spasso, con il boxer borbottante, sia che si cerchi qualche emozione in più, con il bicilindrico che cupo riecheggia e fa tremare vetri delle auto. Le prestazioni pure non sono determinanti su una moto quale la "ninetta", per cui i 212 km/h raggiunti di velocità massima sono più che sufficienti nel caso in cui si voglia strigliare il boxer, mentre lascia perplessi la scarsa precisione della strumentazione, che per i nostri gusti appare anche poco leggibile, a causa delle dimensioni dei due indicatori analogici, e mancante dell'utile indicatore del livello carburante. Tanto per







rendere l'idea a 145 km/h indicati dal tachimetro, corrispondono 130 km/h effettivi, mentre la velocità massima indicata dalla strumentazione è di oltre 240 km/h! Dove invece la nuda BMW non tradisce, è nei consumi, sempre piuttosto bassi, e che nell'uso quotidiano si aggirano in media intorno ai 20 km/l, anche a velocità autostradale, mentre a velocità costante di 90 km/h si oltrepassano con facilità i 25 km/l. Tirando le somme la R nineT è una moto da guardare, da esibire, ma soprattutto da guidare, una moto che sa essere originale esteticamente, ma che sa dare tanto anche quando si parla di piacere di guida. **M**



ABBIGLIAMENTO

Casco Caberg
Giacca IXS Albatros
Guanti IXS Fresh
Stivali TCX Custom Gore-Tex

SCHEDA TECNICA

BMW R Nine T 1200 15.530 euro
Tempi: 4
Cilindri: 2
Cilindrata: 1170 cc
Disposizione cilindri: Boxer
Raffreddamento: ad aria/liquido
Avviamento: E
Potenza: 110 cv (81 kW) / 7500 giri
Coppia: 12.13 kgm (119 Nm) / 6000 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni: 320-265 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Lunghezza: 2220 mm
Larghezza: 890 mm
Altezza sella: 785 mm
Capacità serbatoio: 18 l
Segmento: Naked

Prestazioni rilevate

Potenza massima corretta all'albero:
 103 cv a 8260 giri
Coppia massima corretta all'albero:
 11,0 kgm a 4920 giri
Scarti tachimetro: a 130 orari +15 km/h
Peso: 222 kg col pieno
Peso a vuoto: 208,5 kg
Consumi:
urbano: 16 km/litro
extraurbano: 21 km/litro
autostrada a 130 km/h: 17,5 km/litro
Velocità massima: 212 km/h