

Speciale

KTM 450 Rally Factory

di Bruno Salina



NAVIGANDO VERSO DAKAR

Un **sogno** che si avvera: provare una moto **pronta** per il rally più famoso del **mondo**. La navigazione è veramente **ostica**, ma i freni e le sospensioni sono **esaltanti**. Che rendimento!

La KTM domina da molti anni nel settore rally, in un primo momento senza che gli avversari si impegnassero, per alcuni anni è stata l'unica squadra ufficiale presente, ma ormai non è più così. Le Case giapponesi sono tornate con un dispiego di mezzi e risorse non indifferente ma per il momento il risultato è il medesimo, al traguardo della Dakar e sempre sul gradino più alto, si parla austriaco. Questi risultati sono frutto di un lunghissimo e certosino lavoro che viene svolto a monte, nei mesi precedenti alla partenza, un lavoro diverso dalle altre discipline: alla Dakar esistono situazioni così estreme e probanti che sono troppo difficili da riproporre in allenamento o in ottica test, quindi bisogna affidarsi all'esperienza e alla capacità di prevenire le innumerevoli variabili che si possono incontrare nei più di 8.000 km del raid più famoso al mondo.

Per vedere da vicino e testare con mano quali sono i trucchi, gli espedienti e le soluzioni per essere vincenti alla Dakar, siamo stati invitati (unica testata italiana) a una due giorni "full immersion": il primo giorno abbiamo assistito a un test della squadra prima di caricare le moto sui container in direzione Sud America, mentre il secondo giorno ci hanno dato la possibilità di provare la splendida e preziosissima KTM 450 Rally completamente ufficiale in una vera e propria prova speciale con tanto di road book e navigazione. ▷

IN SELLA

Si comincia studiando il percorso

IL ROAD BOOK è la croce e la delizia di questa disciplina: viene fornito dall'organizzazione la sera prima della tappa e da subito inizia il rito, diverso per quasi tutti i piloti, che serve ad evidenziare le indicazioni principali del percorso. È composto da tre colonne: in quella di sinistra viene indicato l'avanzamento dei chilometri sia in assoluto sia in incrementale, la colonna centrale è dedicata alla indicazione stilizzata di ciò che si sta per percorrere, quindi la direzione da prendere negli incroci, e il lato da tenere mentre ci si avvicina a particolari caratteristiche del paesaggio circostante, esempio destra della casa, sinistra della roccia, attraversa fiume ecc.

Nella colonna a destra vengono indicate tutte le informazioni di attenzione e gli eventuali limiti di velocità. Gli allarmi di attenzione sono su tre livelli: un punto esclamativo bassa, 2 media, 3 alta attenzione. Ad intervalli viene ►

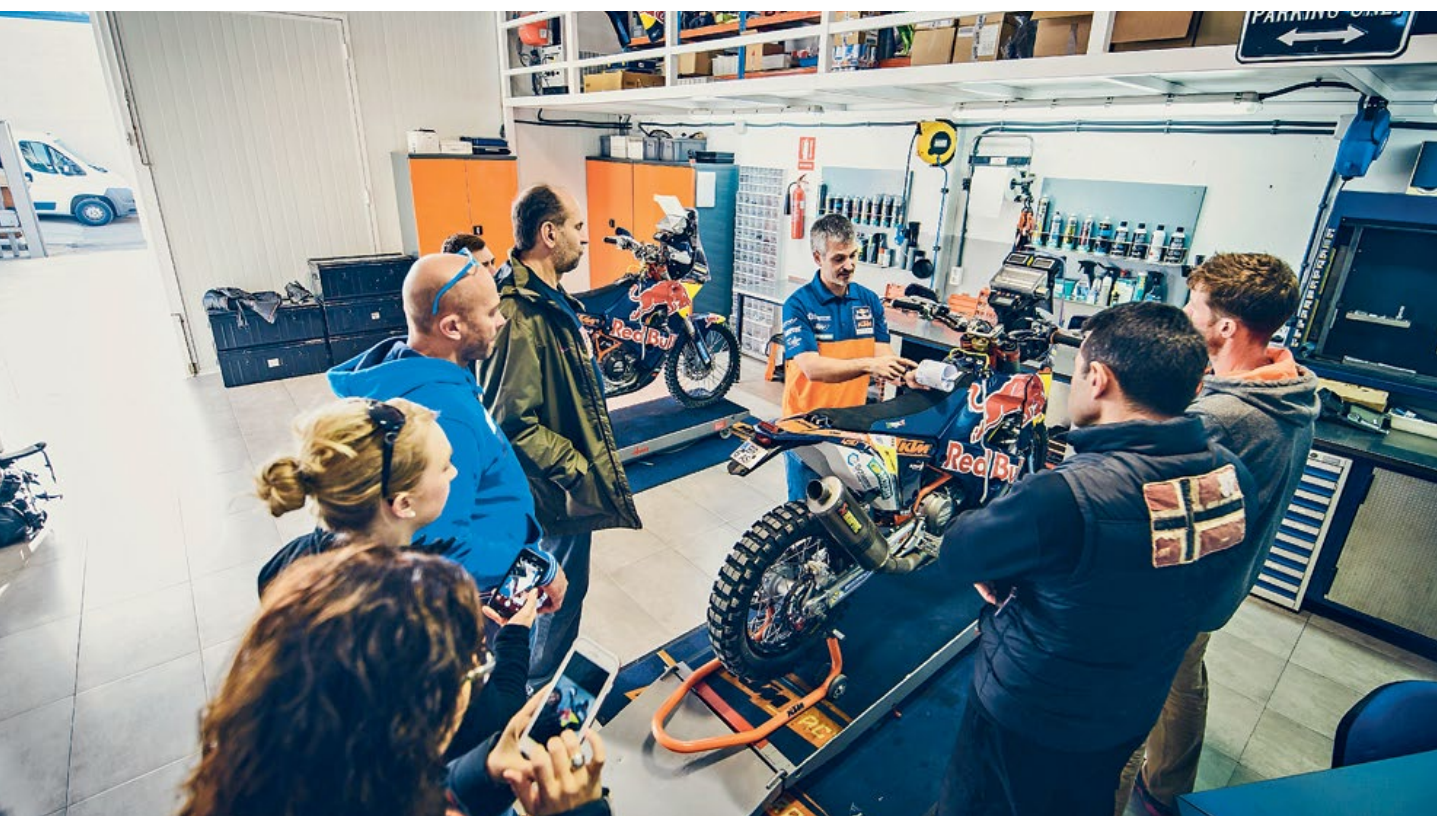


NOI COME LUI

Sopra, la trousse portattrezzi che equipaggia i piloti dei rally. A destra, la moto ufficiale di Antoine Meo: sella comodissima, manopole in spugna, pedane poggia piedi immense, ergonomia ricercata, per fare 800 km di off-road al giorno per 20 giorni consecutivi e... rimanere vivi!

IL RITO DEL ROAD BOOK

È una semplice serie di fogli in bianco e nero collegati uno ad uno con del nastro adesivo, ma nel gestire e interpretare il road book sta il segreto per essere veloci. Sotto, una veloce "lezione" per tutti





DA FERMO

Crescono l'interesse e il serbatoio

LA KTM 450 Rally Factory 2017 ha un telaio in acciaio al cromo-molibdeno dedicato appositamente ai rally con un interasse di 20 cm maggiore del modello enduro. La sospensione posteriore è progressiva, quindi niente PDS, ed è servita da un ammortizzatore White Power completamente factory con regolazione del precarico molla esterno. White Power anche la forcella di 52 mm Ø a cartuccia chiusa e a funzionamento idraulico. L'escursione delle sospensioni è di 300 mm per entrambe. I dischi dei freni sono surdimensionati con l'anteriore di 300 mm Ø e il posteriore di 240 mm Ø. La catena è una 5/8 x 1/4" con O-ring. I pneumatici hanno misure classiche 90/90-21" e 140/80-18" tassativamente con le mousse.

L'altezza dalla sella è di 960 mm e la capacità complessiva di contenimento del carburante è di 33 litri,

capacità obbligatoria per percorrere almeno 250 km. I serbatoi sono due, uno anteriore e uno posteriore, con un selettore sul manubrio è possibile scegliere quale consumare per primo a piacimento. Il filtro dell'aria è posto sopra al serbatoio in posizione riparata, per curiosità, tale elemento è in grado di svolgere il suo fondamentale lavoro per 800 km in condizioni estreme senza essere sostituito.

Il motore monocilindrico di 449,3 cm³ dichiara ben 68 CV e 52,5 Nm. L'alimentazione è affidata ad un impianto ad iniezione Keihin EMS con diffusore di 42 mm Ø. Il cambio a sei rapporti e la frizione è Hinson con comando idraulico. L'impianto di lubrificazione è maggiorato e servito da due pompe d'olio. L'avviamento è elettrico e la batteria, molto potente è al litio. 140 kg a secco è il peso approssimativo.

indicato anche il punto GPS e altre informazioni che possono essere utili. Il road book è stampato in bianco e nero, quindi è **fondamentale che con tre o più evidenziatori diversi si renda visibile per primo la direzione da prendere** in maniera che con un veloce colpo d'occhio venga messa in risalto, a destra i segnali di pericolo con un altro colore e con un altro ancora i limiti di velocità. Chia-

ramente ogni pilota ha il suo metodo e i suoi colori, certo è che questa è un'importante preparazione della gara che può fortemente condizionare il risultato finale.

Una volta evidenziato tutto il road book, questo va montato e avvolto nel suo alloggiamento sulla moto e messo a km 0, qui si azzerano anche il contachilometri e si è pronti per partire.

IN MARCIA

La prima prova speciale

NEL NOSTRO caso il percorso prevedeva due tappe da 50 km sulle montagne intorno a Igualada con partenza dei quattro giornalisti presenti a circa tre minuti uno dall'altro. La navigazione inizia ►

LA STRUMENTAZIONE

Così imponente che mette soggezione

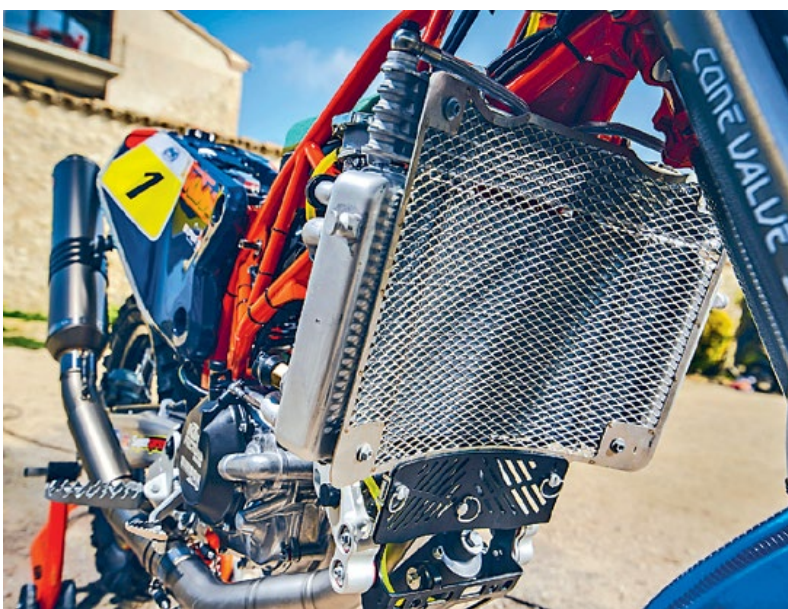
Fondamentale, precisa, complicata, la strumentazione della moto dominatrice della Dakar mette soggezione e, particolare rilevante, occupa gran parte della visuale di fronte al pilota. Il supporto è collegato in maniera solidale alla moto e non al manubrio, fatto che crea qualche imbarazzo nella guida off-road, infatti quando la moto parte in derapata o perde aderenza il posteriore la strumentazione stessa si muove scollegata da ciò che sta facendo il manubrio: all'inizio e viste le dimensioni di tale strumentazione, la cosa infastidisce parecchio, poi ci si fa l'abitudine. In alto a sinistra c'è il trip/contachilometri, quello che deve avanzare con ciò che c'è scritto sul road book, sul lato sinistro del manubrio ci sono due tasti che permettono di andare avanti o indietro con il trip stesso. Chiaramente questi due tasti servono quando si sbaglia strada perché se succede bisogna tornare indietro al punto noto, ma il contachilometri sarà andato avanti e quindi bisogna regolarlo ogni volta. A destra del trip c'è l'indicatore del punto GPS e della



velocità, le due modalità sono selezionabili con un altro tasto a sinistra del manubrio. Talvolta sul road book viene indicato il punto GPS ed è bene verificarlo con lo strumento, ma soprattutto è importante l'indicatore della velocità: sovente ci sono dei limiti da rispettare, sempre indicati sul road book e verificati tramite rilevatori satellitari che ognuno porta con sé, quindi non si scappa e, in caso di trasgressione, i minuti di penalità fioccano a grappoli. In basso esiste ancora un trip di "riserva" che ingloba velocità e contachilometri.

Al centro c'è il porta-road book con i due pioli dove arrotolare il documento fornito dall'organizzazione: va montato con estrema cura e precisione, se si inceppa durante la prova speciale si è spacciati, il comando dell'avanti e indietro del sistema stesso è una piccola levetta che si trova sotto il comando della frizione facilmente raggiungibile con il pollice e l'indice della mano sinistra. A destra c'è il pulsante dell'avviamento, il selettore per scegliere la mappatura della centralina e il selettore che gestisce il consumo nei serbatoi del carburante.





ARTE DA RALLY

Sopra, in evidenza il telaio a traliccio in acciaio. A fianco, l'ampio radiatore di raffreddamento; sotto, il "blocchetto" sinistro: la levetta in basso in secondo piano comanda il rotolo del road book; i due tasti neri il conteggio km del trip/contachilometri. In alto in secondo piano il selezionatore del serbatoio da utilizzare. I pulsanti verdi sono i selezionatori di GPS, indicatore velocità e trip di riserva

LA SCHEDA

KTM 450 Rally Factory

MOTORE Monocilindrico, 4 tempi, raffreddato a liquido. Alesaggio e corsa 95 x 63,4 mm; cilindrata 449,3 cm³. Rapporto di compressione 12,8:1. Distribuzione monoalbero a camme in testa, 4 valvole. Lubrificazione a carter secco. Iniezione elettronica, Keihin di 42 mm Ø. Accensione elettronica digitale. Avviamento elettrico. Trasmissione primaria a ingranaggi, finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio, cambio a 6 rapporti.

CICLISTICA Telaio traliccio in acciaio. Sospensioni WP: anteriore forcella teleidraulica con steli rovesciati di 52 mm Ø, escursione 300 mm; posteriore con monoammortizzatore idraulico regolabile, escursione 300 mm. Freni Brembo: anteriore a disco di 300 mm Ø, con pinza a doppio pistoncino; posteriore a disco di 240 mm Ø. Pneumatici Michelin Desert Race: anteriore 90/90-21"; posteriore 140/80-18".

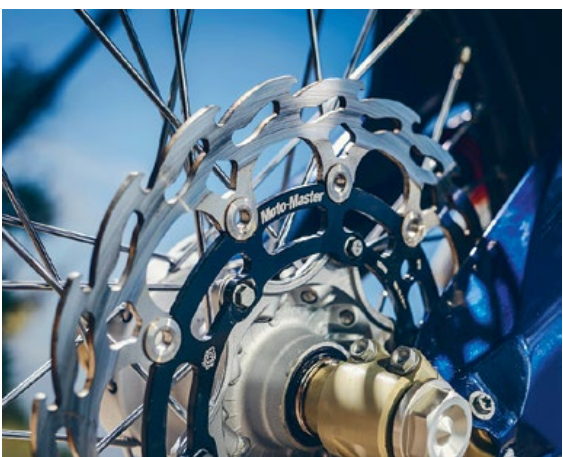
DIMENSIONI Altezza sella 960 mm. Peso a secco 140 kg. Capacità serbatoio 33 litri.

PRESTAZIONI DICHIARATE Potenza 50,0 kW (68 CV).



TANTA POLVERE E TANTO RUMORE

Il filtro dell'aria (sopra) sopporta 1.000 km di polvere grazie alla posizione molto avanzata e riparata, in compenso lo scarico (sotto) è completamente aperto: ci vogliono i tappi tanto è elevata l'emissione sonora. I freni (in basso a destra) hanno impressionato per rendimento e potenza





subito, sulla strada statale che ci porta allo sterrato: sono circa 3 km in mezzo alla cittadina e... bene, riesco a perdermi già due volte! L'inizio è un incubo, fai fatica a entrare in sintonia con quello che è indicato e continui a guardare fisso la strumentazione perdendo di vista tutto il resto, o viceversa guardi dove vai ma non la strumentazione e quindi ti perdi al primo bivio. O guidi e ti perdi, o navighi e vai a passo d'uomo, ma **la cosa più imbarazzante è che pur essendo in sella a una moto che ha potenzialità incredibili, si procede a una velocità da cinquantino.** Appena perdi i riscontri, devi tornare indietro, quando capisci che sei allineato con il road book, devi riallineare il trip, inoltre, visto che gli spazi sono quelli che sono (qui non c'è il deserto), le note sono tantissime in breve spazio.

Pochi km e si ha il mal di testa. La moto risulta essere fantastica ma è l'ultimo dei miei pensieri. Verso la fine della prima tappa inizio ad ingranare e la velocità aumenta leggermente, ma continuo a fare una cosa alla volta, o guardo il road book o guido ed è pericolosissimo, mi trovo ostacoli improvvisi che non mi aspetto o semplicemente che non vedo perché ho gli occhi fissi sulla strumentazione e non è una bella sensazione...

Dopo la prima tappa ci riuniscono, anche perché uno di noi si è perso, e abbiamo tempo di scambiare due chiacchiere con i campioni presenti per cercare di carpire qualche segreto/consiglio. Antoine Meo mi dice: «Guidi troppo avanzato, quando guardi la strumentazione vedi solo quella e viceversa quando guardi la strada perdi del tutto la visuale sul-

la strumentazione. Devi stare molto più indietro, so che non è corretta come posizione, ma qui non devi andare al limite e la moto perdona tantissimo. In posizione arretrata hai una visione più ampia e quindi puoi concentrarti di più sulla guida. Altra cosa, i bravi memorizzano tre o quattro note alla volta, così puoi concentrarti sulla guida per tutto quel lasso di tempo».

Interviene Laia Sanz: «Non è motocross, non devi tirare la staccata, devi andare piano ma non sbagliare strada. Quando aumenta la fiducia, diminuiscono i tempi, ma prima devi assolutamente sapere dove stai andando, se no è anche pericoloso!»

Seconda speciale

Ripartiamo con bene in testa i consigli dei due campioni. Verissimo: guidando molto indietro ho ►



più una visione d'insieme strumentazione/strada che mi permette di andare meglio, soprattutto di non sbagliare strada. **Anche arrivando forte completamente scoordinato e seduto la moto è impeccabile, quindi mi concentro sulla navigazione.** Ricordare più note è invece una cosa impossibile per me, sono troppo insicuro e quindi continuo a buttare l'occhio sui km e sulle note anche quando bisogna seguire la strada principale per parecchio, e così chiaramente non riesco ad essere veloce. Comunque vado meglio e inizio a divertirmi, ma ormai anche la seconda tappa è finita.

Il solito collega si perde di nuovo, quindi i ragazzi di KTM ci lasciano divertire un po' suggerendoci un anello di 3 km, questa volta senza navigazione. Dopo il primo passaggio inizio a spingere e dopo due gi-

ri posso mettere alla frusta questa splendida moto. Nonostante la mole è incredibilmente maneggevole, i 20 cm in più di interasse non si sentono minimamente, frena in maniera prodigiosa e le sospensioni assorbono qualsiasi asperità.

La posizione di guida è comodissima, l'unica cosa che infastidisce è la tonalità di scarico, veramente importante, ma alla Dakar non ci sono limiti fonometrici e i piloti usano i tappi per le orecchie. **Il motore è dolce in basso e infinito in alto tanto che è facilissimo raggiungere i 140-150 km/h anche nei boschi,** cosa possibile solo dopo aver provato il passaggio almeno cinque o sei volte, e non certo la prima volta con gli occhi puntati sulla strumentazione! In questo caso il sottoscritto passa da 150 km/h a 50 km/h in un baleno. ■

CONSIGLI PREZIOSI

Sopra, Antoine Meo e Laia Sanz: i due ufficiali KTM hanno istruito i giornalisti presenti su come far rendere al meglio una moto così redditizia e impegnativa



Kventure è il risultato di decenni di ricerca e sviluppo. Milioni di chilometri e migliaia di ore di test si traducono nel set di valigie in alluminio più avanzato. scopri di più su kappamoto.com/k-venture

K-VENTURE
→ KVE42A, KVE37APACK2

KAPPA

SINCE 1956

kappamoto.com

KVENTURE



Grazie ad oltre 50 anni di esperienza garantiamo il massimo contenuto di comfort e sicurezza.

Motociclisti per passione, dedichiamo la nostra vita al design e alla produzione di accessori per il mondo delle due ruote.

KAPPA, since 1956.

ALUMINUM
PREMIUM+RANGE



KVE42 e KVE37APACK2 sono state testate ed approvate da K-LAB, scopri di più su kappamoto.com/k-lab

→ Top case MONOKEY da 42 lt. e coppia di valigie laterali da 37 lt. montabili sui portavaligie laterali tipo KL e KLR compatibili con K-Venture.*

→ Alluminio da 1,5 mm di spessore, con bordi in tecnopolimeri e rinforzi interni in alluminio profilato.

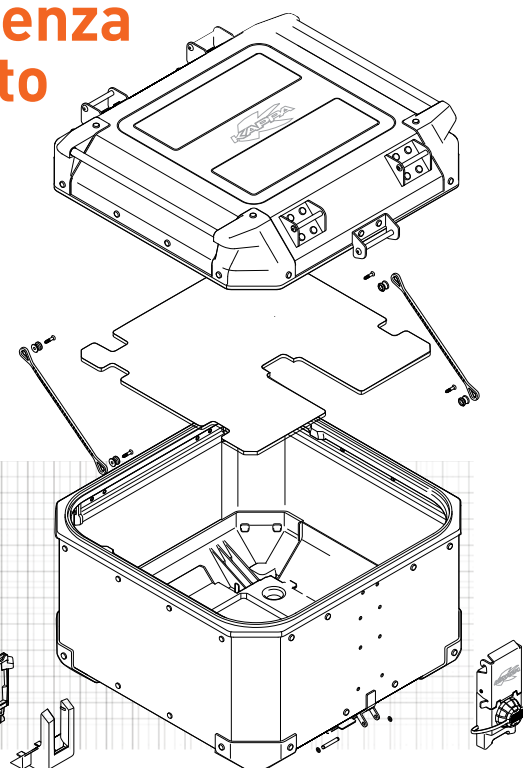
KVE42A



KVE37APACK2



*Consulta la sezione SPECIFIC RANGE per verificare l'esistenza dell'articolo specifico per la tua moto



Lasfida

Ducati XDiavel S - Moto Guzzi MGX-21
di **Federico Garbin** e **Francesco Gulinelli** - foto **Digital Photo Studio**

LA CONQUISTA DELL'AMERICA



Qualcosa di nuovo nel segmento **cruiser**? Ci sono due proposte **italiane** alternative (e molto diverse fra **loro**): hanno fascino, stile, **carattere** e un compito durissimo **davanti**: conquistare nuovi clienti, **magari** oltreoceano



DA FERMO - Ducati XDiavel S

Low ma di certo non slow

La versione X del "diavolo" **bolognese** (un vero e proprio modello nuovo) si spinge **ancora** più avanti, grazie anche all'elevato **livello** di tecnologia

La Diavel, o "IL" Diavel come terrebbero a sottolineare a Borgo Panigale, segnava un punto di rottura con la tradizione della Casa? Certamente sì, ma evidentemente non avevamo ancora visto tutto, perché la XDiavel si spinge ancora oltre, in un territorio inesplorato, quello delle vere cruiser all'americana. Difatti la X davanti al nome non sta a significare un versione speciale, ma proprio un nuovo modello con poco o niente in comune alla progenitrice: diverso il telaio, diverso il sistema di raffreddamento, poi ci sono la trasmissione a cinghia, le pedane avanzate e la sella bassa, per un look davvero da low rider, ma con un mo-

tore che è un pugno d'acciaio dentro un guanto di velluto.

Il grosso bicilindrico di 1262 cm³ è capace di cullare il pilota a filo di gas lungo le interminabili highway degli States, di riprendere con garbo nel nostro traffico urbano e anche di spingere con grinta quando si spalanca l'acceleratore. Un risultato reso possibile dall'eccellente lavoro svolto dai motoristi che hanno optato per sostanziose iniezioni di tecnologia: **dal ride by wire al controllo di trazione, dal launch control alla gestione multimappa**, ma soprattutto hanno adottato lo straordinario DVT ovvero la distribuzione a fasatura variabile in grado di estende-

re non di poco il range utile di erogazione: ne beneficiano le emissioni, i consumi, ma soprattutto il piacere di guida e in fondo è proprio questo quello che conta di più! ■



LA STRUMENTAZIONE

Le spie in alto e il display colorato sott'occhio

Doppio strumento come per tutta la famiglia: le spie di servizio sono sopra il riser manubrio, mentre più in basso un display TFT accoglie contagiri, tachimetro, indicatore di marcia inserita, le info del trip computer e permette l'accesso ai menù di configurazione. Molto belli anche i blocchetti elettrici al manubrio, addirittura retroilluminati, che rappresentano un deciso passo in avanti rispetto allo standard Ducati.



DOTAZIONE STRUMENTI

secondo contachilometri
indicatore riserva
temperatura ambiente
temperatura liquido raffreddamento
pressione olio
immobilizer
spia cavalletto
flash cambio marcia
indicatore marcia inserita
livello carburante
orologio
computer bordo
spia allarme
spia check

DOTAZIONE DI BORDO

leva frizione regolabile
leva freno regolabile
manubrio regolabile
cavalletto laterale
lampeggiatore emergenza
ABS
antifurto
antisillettamento

IL FANALE

Per la versione S il fanale anteriore è lo stato dell'arte, un bellissimo guidaluce per il DRL (daytime running light) e proiettori di potenza full led: massima compattezza longitudinale e più che buona efficienza, per un proiettore che anche da spento è comunque un gran bel vedere



▼ IL DIFETTO

I fumi di scarico ad alta temperatura inevitabilmente alterano la lucentezza delle pareti del silenziatore: un bel paracalore magari in alluminio satinato non ci sarebbe stato affatto male.



▲ IL PREGIO

Caratteristica più unica che rara su una cruiser è la possibilità di poter variare a piacere la posizione delle pedane pilota; l'ergonomia può essere ulteriormente personalizzata scegliendo fra tre manubri e cinque differenti selle.



DA FERMO - Moto Guzzi MGX-21

Bombardiere in abito da sera

Una linea fuori dagli **schemi**, caratterizzata da una grande **ruota** anteriore, un motore imponente, una carenatura ad ala di **pipistrello** e dalle valigie laterali

Flying Fortress è la scritta che campeggia sotto la sigla MGX-21: le lettere sono l'acronimo di Moto Guzzi eXperimental, il numero è la dimensione del cerchio anteriore nonché l'anno di fondazione della Casa dell'aquila. Una cruiser veramente fuori dagli schemi, una filosofia yankee ma con la classe sartoriale del Belpaese, un connubio italo-americano non a caso partorito dal Piaggio Advanced Design Center di Pasadena. Proprio in California gli stilisti si sono cimentati in un esperimento che dal bozzetto alla produzione ha visto ben poche "storpiature" ad opera degli ingegneri addetti allo sviluppo.

Chiaro che è una moto pensata per apparire prima ancora che per essere guidata, ma allo stile fa da

contraltare una dotazione tecnica assolutamente moderna: c'è tanta elettronica, ci sono solidi freni e sospensioni di livello. Ma la MGX soprattutto si sviluppa attorno al big block di 1380 cm³ e a quote ciclistiche scelte per sposarsi con il cerchio anteriore che tanto collabora alla riuscita estetica dell'assieme.

Il risultato è imponente non solo alla prova della bilancia e del conto in banca, ma anche come dimensioni, oltre due metri e mezzo che comunque restituiscono una vista d'insieme equilibrata al cui interno appaiono perfettamente integrate, anzi quasi impre-

scindibile elemento stilistico, anche le ampie valigie laterali che paiono sorrette dai lunghissimi terminali di scarico. ■



LA STRUMENTAZIONE

È tutto doppio ed elegante

Imponente ma non privo di eleganza l'ampio cruscotto: ci sono due indicatori analogici per tachimetro e contagiri, con il solo difetto di avere le lancette molto sottili, a cui si sovrappongono due bei display a matrice di punti a ricreare un piacevole effetto 3D. Le informazioni sono ben visibili e tramite i pulsanti al manubrio, invero un poco affollati, si comandano il computer di bordo, i settaggi motore e controllo di trazione nonché l'impianto audio.



DOTAZIONE STRUMENTI

- secondo contachilometri
- indicatore riserva
- pressione olio
- immobilizer
- indicatore marcia inserita
- livello carburante
- orologio
- computer bordo
- spia allarme
- spia check

DOTAZIONE DI BORDO

- leva frizione regolabile
- leva freno regolabile
- cavalletto laterale
- lampeggiatore emergenza
- ABS
- presa 12V USB
- antifurto
- antisaltamento



IL FANALE

Forme anticonformiste espressamente studiate per integrarsi nell'ampia carenatura batwing. Ci sono i DRL e due proiettori di potenza, un poliellissoidale come anabbagliante e un alogeno a riflessione totale come abbagliante. Buona l'uniformità del fascio, solo discreta l'intensità prodotta

▲ IL PREGIO

La componentistica in carbonio è veramente di alto livello: irreprensibile la trama dei tessuti, perfetta la finitura superficiale, più che buona anche la qualità degli accoppiamenti.



▼ IL DIFETTO

L'impianto audio è un surplus non indispensabile, quindi, se si sceglie di integrarlo, sarebbe doveroso assicurare una qualità sonora di un certo livello che purtroppo viene a mancare anche a velocità medio-basse.

IL CONFRONTO

Antidoti alla noia

Due proposte "folli" a modo loro, **accomunate** da... nulla, a parte il blasone dei rispettivi **marchi** che portano sul serbatoio e la voglia di **stupire** il mondo

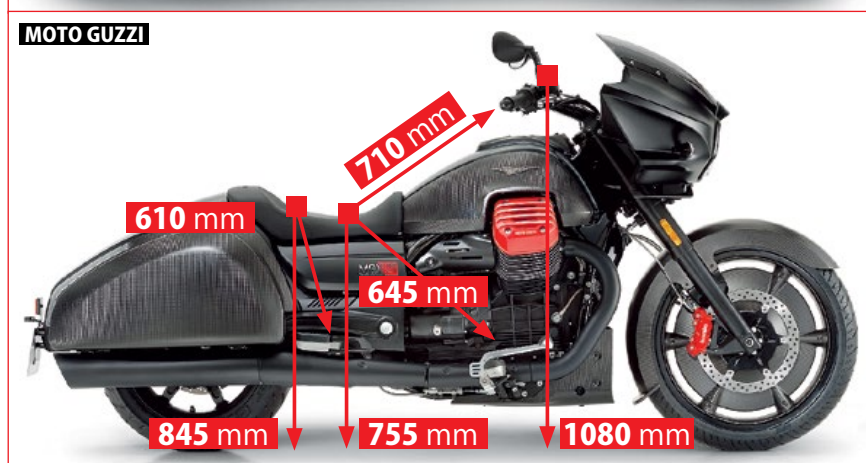
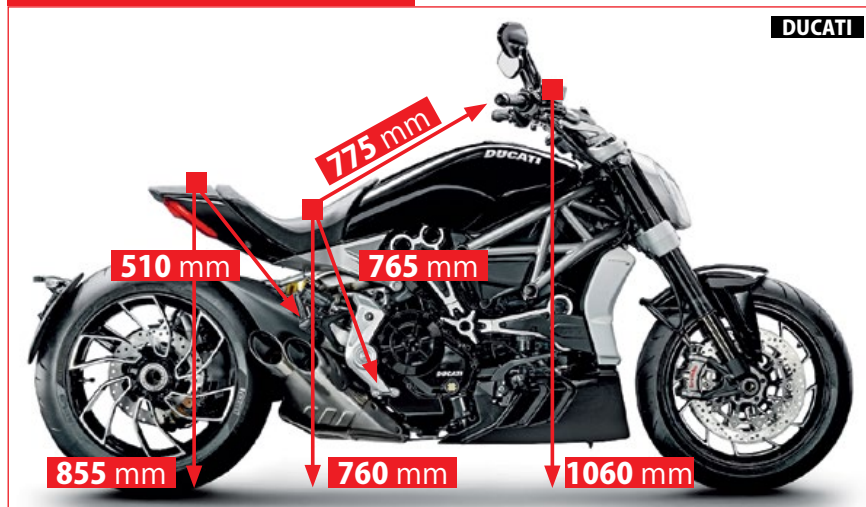
Come sarebbe noioso il mondo se nessuno avesse mai tentato di montare una ruota anteriore di 21" su una Moto Guzzi o un pneumatico posteriore di 240 mm su una Ducati, no...? Invece, grazie al cielo, qualcuno l'ha fatto, ha fatto proprio questo. Follia? Be', insomma: la bolognese ha già riscosso un notevole successo sia qui da noi sia oltreo-

ceano, la "mandelliana" ha fatto innamorare **tutti gli americani che hanno avuto occasione di provarla a Sturgis in anteprima.**

Al di là delle (forse) pazzie misure, cosa accomuna queste due interpretazioni del segmento cruiser? Inutile girarci attorno, nulla. Nulla se non il fatto che sono il frutto dello stesso obiettivo: conquistare nuovi

spazi e nuovi mercati; mercati che non ragionano esclusivamente sulle prestazioni ma guardano anche ad altre peculiarità: la personalizzazione estetica, il blasone del Marchio, l'innovazione tecnologica... **su queste basi ci troviamo di fronte a due modelli innovativi e rivoluzionari,** ed è per questo motivo abbiamo azzardato il confronto. Un confronto impari sotto certi aspetti, ma sono aspetti che, in fondo, non le riguardano così da vicino. ■

LE MISURE DELL'ABITABILITÀ



QUESTIONE DI DIMENSIONI

La XDiavel ce l'ha grande dietro, la MGX enorme davanti... Ma non fraintendete, parliamo dei cerchi ruota: Moto Guzzi punta sul diametro sfoderando un anteriore di 21", la Ducati sulla larghezza con un 240 mm al posteriore. E da guidare come sono? Particolari, assai...



LA SCHEDA

Ducati XDiavel S

MOTORE Bicilindrico a L, 4 tempi, raffreddato a liquido. Alesaggio e corsa 106 x 71,5 mm; cilindrata 1.262 cm³. Rapporto di compressione 13:1. Distribuzione desmodromica con fasatura variabile, 4 valvole per cilindro. Lubrificazione a carter umido. Iniezione elettronica con corpi farfallati ellittici di 56 mm Ø e sistema ride by wire. Accensione elettronica digitale. Avviamento elettrico. Trasmissione primaria a ingranaggi, finale a cinghia. Frizione multidisco in bagno d'olio con sistema antisaltellamento, cambio a 6 rapporti.

CICLISTICA Telaio traliccio in tubi tondi d'acciaio. Sospensioni: anteriore forcella teleidraulica a steli rovesciati di 50 mm Ø, escursione 120 mm; posteriore forcellone monobraccio in alluminio con monoammortizzatore idraulico regolabile, escursione 110 mm. Freni: anteriore a doppio disco semiflottante di 320 mm Ø, con pinze monoblocco ad attacco radiale a quattro pistoncini; posteriore a disco di 265 mm Ø con pinza flottante a due pistoncini. Pneumatici Pirelli Diablo Rosso II: anteriore 120/70-ZR17"; posteriore 240/45-ZR17".

DIMENSIONI Interasse 1.615 mm, lunghezza 2.310 mm, altezza sella 755 mm, larghezza 1.010 mm. Inclinazione canotto di sterzo 30°. Avancorsa 130 mm. Peso in ordine di marcia 247 kg. Capacità serbatoio 18 litri.

PRESTAZIONI DICHIARATE Potenza 114,7 kW (156 CV) a 9.500 giri/min.; coppia 128,9 Nm (13,1 kgm) a 5.000 giri/min.

PREZZO Euro 23.290,00 franco concessionario. Garanzia di 2 anni. Omologata Euro-4.

LA SCHEDA

Moto Guzzi MGX-21

MOTORE Bicilindrico a V di 90°, 4 tempi, raffreddato ad aria e olio. Alesaggio e corsa 104 x 81,2 mm; cilindrata 1.380 cm³. Rapporto di compressione 10,5:1. Distribuzione aste e bilancieri, 4 valvole per cilindro. Lubrificazione a carter umido. Iniezione elettronica. Accensione elettronica. Avviamento elettrico. Trasmissione primaria a ingranaggi, finale a doppio giunto cardanico. Frizione monodisco a secco, cambio a 6 rapporti.

CICLISTICA Telaio doppia culla chiusa in acciaio. Sospensioni: anteriore forcella teleidraulica con steli di 44 mm Ø, escursione 108 mm; posteriore doppio ammortizzatore idraulico regolabile nel precarico molla, escursione 80 mm. Freni: anteriore a doppio disco di 320 mm Ø, con pinze ad attacco radiale a quattro pistoncini; posteriore a disco di 282 mm Ø. Pneumatici Dunlop Elite 3: anteriore 120/70-R21", posteriore 180/60-R16".

DIMENSIONI Interasse 1.465 mm, lunghezza 2.560 mm, altezza sella 740 mm, larghezza 920 mm. Inclinazione canotto di sterzo 32°. Avancorsa 107,7 mm. Peso in ordine di marcia 341 kg. Capacità serbatoio 20,5 litri.

PRESTAZIONI DICHIARATE Potenza 71 kW (96 CV) a 6.500 giri/min.; coppia 120 Nm (12,2 kgm) a 2.750 giri/min.

PREZZO Euro 23.900,00 franco concessionario. Garanzia di 2 anni. Omologata Euro-4.



LA GUIDA

La fantasia e la ragione

Scopriamo i **motivi** per cui la bolognese e la mandelliana hanno **possibilità** di piacere anche al di fuori del **mercato** americano

Guidarle porta a scoprire piaceri nuovi: la bolognese è una sportiva in maschera, la mandelliana si avvicina di più ai canoni del segmento, pur con differenze tali da rendere la sua conduzione un'esperienza decisamente fuori dal comune. Scopriamole insieme.

IN SELLA

Il grande cuore oltre le grandi ruote

COMFORT PILOTA X-Diavel e MGX-21 riescono a coccolare il pilota, ognuna a modo suo. La bolognese con una posizione di guida leggermente incassata, una sella morbida ed ergonomica e pedane avanzate, una vera novità per la famiglia Ducati. Il manubrio può risultare appena lontano e largo, ma è una sensazione che svanisce presto, surclassata da emozioni perlopiù positive. La moto è leggera fra le gambe, bassa da terra, manovrabile senza alcuna difficoltà da motociclisti di ogni statura e taglia. La Moto Guzzi è nettamente più ingombrante: ac-





coglie il pilota coccolandolo con un piano di seduta molto ben imbottito, un manubrio imponente e un'abbondante carenatura dal profilo appuntito. La sensazione di relax è totale e immediata, ma la MGX non è una moto per tutti: richiede impegno e fisico; in movimento ripaga con una morbidezza, sia a livello ciclistico che di risposte, decisamente fuori dal comune. Interpretarla non è istantaneo, ma quando si riesce a prendere confidenza la pietanza diventa gustosa..

VIBRAZIONI Entrambe le meccaniche hanno qualche accenno di rugosità ma i punti di contatto fra macchina e pilota sono ben isolati e le vibrazioni non sono che leggerissimi tremolii affatto fastidiosi, anzi. Il bicilindrico di Mandello viene utilizzato perlopiù a bassi regimi quindi essere infastiditi dalla presenza del motore è davvero impossibile. La coppia di rovesciamento, invece, c'è eccome, ma è più una peculiarità che un difetto.

SOSPENSIONI Basta un tratto di asfalto appena sconnesso per capire quanto sia grande la distanza che separa queste due cruiser. La XDiavel è rigida, secca, sportiva; ha reazioni sempre controllabili ma riporta con

TANTE PECULIARITÀ
La XDiavel è la prima Ducati ad utilizzare la trasmissione finale a cinghia dentata, la Moto Guzzi ha invece rivestito la MGX-21 di vera fibra di carbonio, compresa la ruota anteriore semi-lenticolare



grande precisione ogni tipo di variazione di assetto. La Guzzi è decisamente più morbida e "dondolona". Nelle sconnessioni in successione la ciclistica della MGX può entrare in crisi e innescare qualche ondeggiamento di troppo: è colpa della coppia di ammortizzatori posteriori, troppo morbidi e sfrenati. La forcella, invece, lavora ottimamente.

PROTETTIVITÀ Basta osservarle per farsi un'idea piuttosto chiara su

quale fra queste due offra il miglior riparo aerodinamico. L'abbondante carenatura della MGX-21 scherma piuttosto efficacemente dall'aria (ma qualche vortice si sente comunque) e il plexiglass, dalla forma decisamente arzigogolata, è regolabile in altezza (ma servono gli attrezzi). A bordo della XDiavel non vi sono appendici che riescano a deviare il flusso e tutto quello che arriva di fronte (aria, pioggia, foglie, fango...) finisce proprio contro chi guida.

MANOVRABILITÀ Vince a mani basse la Ducati: è più leggera, più bassa, più corta e decisamente meno ingombrante che non la Moto Guzzi. Quest'ultima richiede braccia e gambe forti perché il peso è davvero elevato; anche il largo manubrio e la sella bassa servono a poco...

COMANDI Sia a livello di blocchetti elettrici che di comandi a pedale





e manubrio siamo, su entrambe le moto, su standard molto elevati. L'interazione con le strumentazioni è comoda e intuitiva sulla Ducati, appena più macchinosa sulla Guzzi. Sulla MGX-21 debutta un nuovo

pulsante per gestire il cruise control, nettamente più pratico di quello utilizzato sulle altre moto della gamma California. Parlando di frizione, quella della Moto Guzzi è leggermente dura.

CAVALLETTI Le stampelle laterali di queste due cruiser offrono una buona impronta a terra e non lasciano le moto troppo inclinate. Nessuna delle due è veramente comoda da azionare stando in sella. ►

AIUTI ELETTRONICI

Non ci siamo risparmiate sulla dotazione

NON SI TRATTA di moto sportive, ma le Case non si sono risparmiate sulla dotazione: la XDiavel condivide con le altre familiari il pacchetto "Ducati Safety Pack" che comprende ABS (cornering), controllo di trazione e riding mode, tutti settabili a piacimento. La dotazione è poi arricchita dal DPL (Ducati power launch) che assicura

accelerazioni mozzafiato in totale sicurezza, e dal cruise control. Difficile chiedere di più! La Moto Guzzi bada più al comfort: anche per lei ABS (non di tipo cornering), controllo di trazione, cruise control e riding mode, ma in questo caso si aggiunge anche l'impianto stereo di serie, abbinabile, via Bluetooth, al proprio smartphone.



A PORTATA DI DITA

Dai blocchetti elettrici è facile navigare all'interno delle ricche strumentazioni. Quelli di Ducati, retroilluminati in rosso, sono davvero scenografici (e pratici all'occorrenza)

RETROVISORI I retrovisori delle due moto offrono una discreta visibilità posteriore e sono intonati alla linea: è difficile chiedere di più senza intaccare la sicurezza di marcia.

RUMOROSITÀ Lo scarico della XDiavel ha una voce cupa, estremamente sexy e appagante; inoltre il bicilindrico ad L ha una rumorosità meccanica minima ma ben definita e mai fastidiosa o troppo incisiva. La MGX ha un tono estremamente educato: indossando il casco integrale si percepisce solo un lieve brusio meccanico e un sommesso borbottio di scarico.

ILLUMINAZIONE Gli impianti di illuminazione DRL delle due moto garantiscono fasci luminosi profondi e nitidi; quello della Moto Guzzi è leggermente meno uniforme che non quello assicurato dal proiettore Ducati.

CAPACITÀ DI CARICO La MGX-21 monta di serie borse laterali rigide rivestite in carbonio: offrono una buona capacità di carico ma, come su tutti gli altri modelli derivati dalla California, hanno un accesso piuttosto stretto. Lo spazio sulla XDiavel è risicatissimo.

IN MARCIA

Gli italiani le fanno diverse

MANEGGEVOLEZZA La MGX-21 non è una moto maneggevole: ha molte frecce nella sua faretra e offre un gran piacere di guida e un elevato comfort, a patto di scegliere strade perlopiù dritte o curve ad ampio raggio. Nello stretto risulta pesante e impacciata e il peso, che è elevato, si sente eccome. Oltre i 50 km/h la sensazione di ingombro e goffaggine sembra pian piano sparire.

La XDiavel va guidata di corpo e

spinta in curva (e soprattutto mantenuta giù in uscita) ma rispetto alla Moto Guzzi offre una dinamica di guida nettamente più appagante nei percorsi guidati.

FRENATA Gli impianti frenanti impiegati su entrambe le moto sono di ottima qualità e regalano decelerazioni sicure e perfettamente gestibili grazie anche agli ottimi comandi a pedale e a manubrio. Gli ABS, ovviamente di serie su entrambe ma "cornering" solo sulla Ducati, intervengono solo in caso di reale necessità.

STABILITÀ Le sospensioni più rigide e le più "tradizionali" scelte ci-



clistiche della XDiavel la rendono più stabile alle alte velocità e, soprattutto, meno nervosa sulle sconnessioni in rapida successione. In questo caso il "limite" della MGX non risiede nella singolare scelta della ruota anteriore di 21" quanto nella taratura standard della coppia

di ammortizzatori posteriori. Ad altissime velocità abbiamo riscontrato un certo nervosismo a bordo della Moto Guzzi: sopra i 160 km/h infatti, la moto fatica a mantenere la linea impostata.

IN PIEGA Nei tratti guidati il gusto offerto dalla XDiavel è ►



COMODI E MORBIDI

La sella della XDiavel è bassa e incassata, ma a bordo si sta comodi e non si sente la necessità di spazio in più. Bellissimo il cerchio posteriore lavorato a macchina. La Moto Guzzi è ancora più comoda ma fin troppo "morbida": assorbe tutto ma sulle sconnessioni si muove





MOTO GUZZI

I NOSTRI RILEVAMENTI

DUCATI

MOTO GUZZI

Velocità massima (km/h)

Effettiva	245,3	179,4
Indicata	258	186

Accelerazione

Distanza (metri) Tempo (secondi)/Velocità uscita (km/h)

0-100	4"9/127,8	5"5/108,3
0-400	11"4/189,8	13"2/163,8

Velocità (km/h) Tempo (secondi)/Distanza (metri)

0-50	1"6/12,0	1"9/15,3
0-100	3"4/52,2	4"8/80,5
0-150	6"4/161,1	10"5/284,5

DUCATI

MOTO GUZZI

Ripresa Da 50 km/h nel rapporto più lungo

Distanza (metri) Tempo (secondi)/Velocità uscita (km/h)

0-100	4"8/98,7	5"3/88,9
0-400	12"6/170,5	14"2/147,3

Velocità (km/h) Tempo (secondi)/Distanza (metri)

50-100	5"0/104,2	6"7/139,0
50-150	9"9/276,5	14"8/422,7

DUCATI

MOTO GUZZI

Consumo Percorrenze in km/l

Extraurbano	17,9	15,9
Autonomia (km)	324	328

Frenata

Velocità effettiva Spazio di arresto (metri)

60 km/h	14,1	11,5
100 km/h	39,1	39,2

Peso Con pieno di carburante (kg)

Effettivo	249,4	360,4
Asse ant.	121,8 (48,8%)	162,4 (45,1%)
Asse post.	127,6 (51,2%)	198,0 (54,9%)

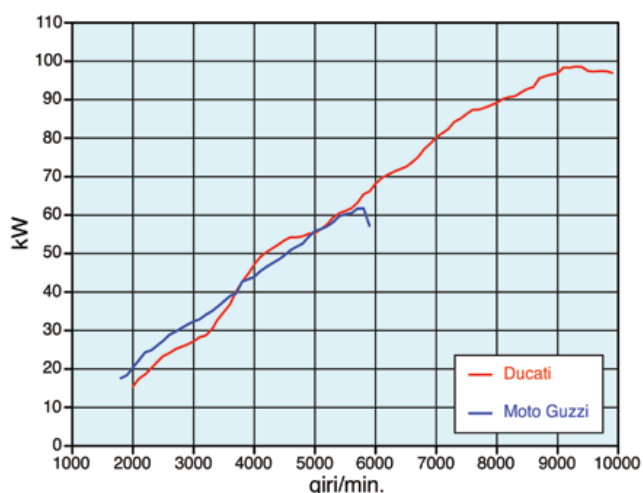
Dynajet



PROVA AL BANCO

Condizioni ambientali:

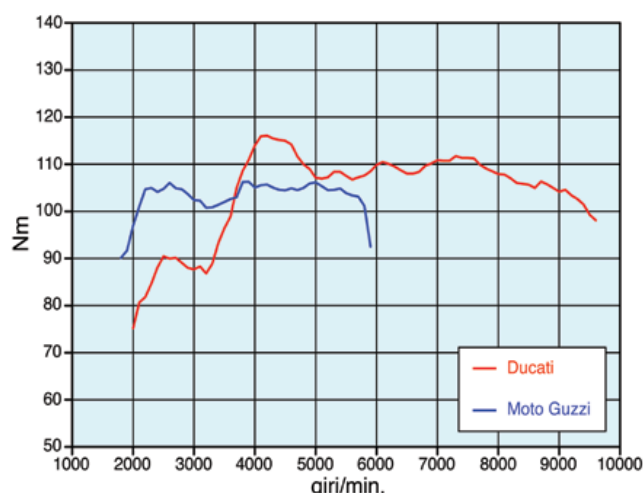
Temperatura 31-20°C - Pressione 1012-1017 mb - Umidità relativa 36-55%. Fattore di correzione CE95/1 = 0,98-0,97.



Potenza massima alla ruota

Ducati: 98,59 kW (133,95 CV) a 9.300 giri/"
Dichiarata all'albero: 114,7 kW a 9.500 giri/"

Moto Guzzi: 61,79 kW (84,03 CV) a 5.800 giri/"
Dichiarata all'albero: 71 kW a 6.500 giri/"



Coppia massima alla ruota

Ducati: 116,05 Nm (11,83 kgm) a 4.200 giri/"
Dichiarata all'albero: 128,9 Nm a 5.000 giri/"

Moto Guzzi: 106,27 Nm (10,83 kgm) a 3.900 giri/"
Dichiarata all'albero: 121 Nm a 3.000 giri/"

paragonabile a quello di un'ottima naked di grande cilindrata, appena più legnosa nella discesa in piega. Tra motore e ciclistica c'è un ottimo dialogo di cui si può godere quasi immediatamente, appena presa la necessaria confidenza con le dimensioni del pneumatico posteriore.

La MGX-21 è gustosa sul veloce ma le curve strette non sono del tutto affar suo.

EROGAZIONE La dolcezza del Twin di Mandello è spettacolare: il link fra manopola destra e motore è perfetto e la sensazione è quella di poter disporre di una riserva di coppia e potenza davvero considerevole e sempre disponibile, indipendentemente dalla mappatura in uso e dalla marcia inserita. La XDiavel è più rabbiosa, senz'altro emozionante ma comunque leggermente meno precisa, nonostante l'ottimo rendimento del sistema DVT che ha minimizzato le incertezze ai bassi regimi.

TRASMISSIONE La Ducati ha fatto debuttare sulla XDiavel la trasmissione finale a cinghia dentata: si tratta di una soluzione assai condivisibile perché contribuisce a rendere la marcia ancora più silenziosa e confortevole. La finale della Moto Guzzi è, come tradizione, ad albero: risulta piuttosto elastica e assolutamente accordata all'indole del mezzo. Sulla MGX-21 la sesta marcia è "overdrive": in autostrada si viaggia più che comodamente a regimi di rotazione molto bassi.

CAMBIO Quello della Ducati è di derivazione sportiva: è quindi rapidissimo e preciso, anche se il selettore richiede ordini netti. L'unità della MGX-21 è più morbida e altrettanto puntuale. Solo in scalata si può percepire qualche punto di ruvidità che sparisce una volta che il motore ha raggiunto l'ideale temperatura di esercizio.

PESO Fa piuttosto impressione il peso della Moto Guzzi: 360 kg effettivi in ordine di marcia, un dato veramente elevato, percepibile nelle manovre da fermo e a basse velocità. La Ducati ferma l'ago a un valore nettamente più basso e "umano": 249,4 kg.

LE PRESTAZIONI

Cruiser da corsa e cruiser da passeggio

VELOCITÀ Anche in questo caso la differenza fra le due moto è abissale: la XDiavel raggiunge una velocità massima da naked sportiva superando i 245 km/h effettivi. Rimane attaccati al manubrio, vista la totale assenza di riparo aerodinamico, però non è facilissimo. La MGX-21 sfiora i 180 km/h, una punta velocistica idonea a una moto di questa tipologia e calibro.

ACCELERAZIONE Nello stacco da fermo la Ducati è ben più pimpante e riesce a "lasciare al palo" la Moto Guzzi. I tempi fatti registrare da quest'ultima non sono malvagi, considerando massa e potenza, ma la XDiavel è una vera bruciasemafori (e lo dimostra anche il dispositivo DPL - Ducati power launch - che assicura accelerazioni davvero pazzesche).

RIPRESA La sesta marcia overdrive della Moto Guzzi in questo caso non aiuta e anche in ripresa il vantaggio della Ducati è netto. Non pensate però che la MGX-21 sia una moto impacciata: il twin di Mandello spinge forte e non richiede un forsennato uso del cambio.



MOTO GUZZI



CONSUMI La percorrenza media è buona per Ducati (sfiora i 18 km/l) e discreta per la Moto Guzzi (appena meno di 16 km/l). Considerando le cilindrata, la potenza e i pesi in gioco, i valori non sono affatto malvagi.

SPAZI DI ARRESTO In questo caso il "miracolo" lo fa l'impianto frenante della MGX: gli spazi di arresto che abbiamo rilevato sono ridottissimi, al limite del record, soprattutto nella frenata da 60 km/h. In quella da 100 km/h i valori fatti registrare dalle due moto sono sovrapponibili ma anche in questo caso non bisogna dimenticare le masse in gioco.

DESTINAZIONE D'USO

Per molto, non per tutto

Siamo al cospetto di due moto che vogliono portare qualcosa di nuovo e diverso in un segmento che, almeno per la produzione seriale, è stato finora piuttosto conservativo. Ducati e Moto Guzzi hanno osato tanto, con coraggio e coscienza. La Xdiavel è una vera Ducati, sportiva nella sostanza, iconica nella forma. E' emozionante, divertente e anche vagamente versatile, la MGX-21 è più impegnativa, sa emozionare come poche ma ha bisogno di spazio, di braccia forti, di piccole attenzioni. Se amate i sapori forti vi conquisterà, se siete più tradizionalisti non riuscirete a comprenderla fino in fondo. E, tutto sommato, è un peccato.

	DUCATI	MOTO GUZZI
Città	●●●○○	●○○○○
Extraurbano	●●●●●	●●●○○
Autostrada	●●○○○	●●●●●
In coppia	●●○○○	●●●○○



POTENZA 133 cavalli effettivi per la Ducati, 84 per la Moto Guzzi: i valori sono distantissimi e rispecchiano le abissali differenze prestazionali che abbiamo riscontrato. Da notare la differenza di regimi in cui le due moto esprimono il massimo della potenza: la MGX sotto i 6.000 giri/minuto, la XDiavel oltre i 9.000!

COPPIA Qui il delta fra i valori è più contenuto anche se il vantaggio è ancora per il Testastretta della bolognese che, vista la curva al banco, raggiunge il valore massimo (oltre 11,8 kgm) a un regime leggermente più alto che non quello della Moto Guzzi (4.200 giri contro i 3.900 giri della MGX-21).



TI TENGO SU E MI TENGO SU

Sulla XDiavel non manca la possibilità di variare la posizione delle pedane poggia piedi; di serie i comandi a pedale sono avanzati. I cavalletti hanno un aspetto "leggero" ma fanno onestamente il loro dovere. Quello della Moto Guzzi ha una maggiore impronta a terra ma il peso da sopportare è ben diverso!

DUCATI



LA PAGELLA

DUCATI MOTO GUZZI

ESTETICA	Design	10	9
	Colorazioni	8	8
	VOTO MEDIO	9,0	8,5

DOTAZIONE	Di serie	9	9
	Rifiniture	9,5	9,5
	Accessori	9	8
	VOTO MEDIO	9,2	8,8

USO	Comfort pilota	8,5	9
	Comfort passeggero	7	8
	Vibrazioni	9	9
	Sospensione ant.	9	9
	Sospensione post.	9	7
	Protettività	6	8,5
	Manovrabilità	8,5	6
	Comandi	9	9
	Cavalletti	8	8
	Antifurto	9	9
	Strumentazione	9	8,5
	Retrovisori	8,5	8,5
	Rumorosità	9	9
	Illuminazione	9	9
	Capacità di carico	6	8
	VOTO MEDIO	8,3	8,4

GUIDA	Maneggevolezza	8	6
	Frenata	9	9,5
	Stabilità	9	6,5
	In piega	9	6,5
	In coppia	7	8
	Erogazione motore	9	10
	Cambio	9	9
	Frizione	9	8,5
	Trasmissione	9,5	9
	Pneumatici	9,5	9
	Peso	8	6
	VOTO MEDIO	8,7	8,0

PRESTAZIONI	Velocità	9,5	7
	Accelerazione	10	7,5
	Ripresa	9,5	8
	Consumi	8	7
	Spazi d'arresto	9	10
	Potenza	9,5	8
	Coppia	9	9
	VOTO MEDIO	9,2	8,1

PREZZO	7	7
---------------	---	---

VOTO MEDIO	8,5	8,1
-------------------	------------	------------

Il calcolo del voto medio viene effettuato "pesando" in maniera diversa le varie voci della pagella. Le voci **Estetica** e **Dotazione** valgono ciascuna il 10% del totale, la voce **Prestazioni** vale il 20%, le voci **Uso** e **Guida** valgono ciascuna il 30%. In questo modo viene dato il giusto risalto all'aspetto dinamico di ogni moto provata, composto da un maggior numero di voci rispetto a quello statico. Il voto al **Prezzo** (valutato in rapporto alla qualità offerta) entra in gioco solo alla fine, con un "peso" fisso di un sesto sul totale.

LA PROTEZIONE SENSIBILE

Un buon guanto deve **garantire** protezione da urti e abrasioni, **grande** sensibilità alla guida e, nei **periodi** freddi, essere al contempo **impermeabile**, traspirante e coibente. Ecco **dieci** modelli per orientarvi nel vostro **shopping**

A traverso le mani governiamo la moto con l'acceleratore, il freno anteriore e la frizione e soprattutto impugniamo il manubrio che concorre ad imprimere la direzione. Per una reazione involontaria, sono anche le prime che mettiamo a terra in caso di caduta, nello strenuo tentativo di ripararci. Infine, trattandosi di estremità, risultano molto esposte agli agenti atmosferici, freddo in primis, e anche disponendo di estesi

paramani o di manopole riscaldate, un viaggio col "vero" freddo può rivelarsi un tormento. Per questi motivi, realizzare un guanto che le possa proteggere adeguatamente e al contempo assicurare la dovuta percezione non è cosa semplice, a maggior ragione se questo per riparare dal freddo e dall'acqua deve essere dotato sia di materiale isolante che impermeabile.

Dunque, se avete deciso di andare alla prossima







edizione dell'Elefantentreffen senza patire i geloni, state leggendo l'articolo giusto, perché presentiamo diversi modelli di guanti invernali. **Sono tutti dotati di una membrana impermeabile e di una imbottitura con funzione isolante:** le abbiamo indicate con i rispettivi brand con cui sono commercializzate dato che in alcuni casi si tratta di marchi molto famosi; gli stessi che si ritrovano su giacche a vento, scarpe da montagna oltre che, ovviamente, altri indumenti per motociclisti.

Abbiamo lasciato ampia libertà alle aziende, non richiedendo un

modello specifico, pertanto ne troverete di leggeri da usare in città, nel diporto a breve raggio e altri con più pesanti imbottiture. Alcuni sono realizzati interamente in pelle (bovina, caprina, ovina, canguro), altri in tessuto o in un mix dei due. Ricordiamo che per "tessuto" si intende un filato in nylon che può avere diverse densità che ne determinano caratteristiche di resistenza e peso.

Quando si parla di "doppio manico": significa che nella zona del polso si trovano 2 strati di tessuto.

Il primo va impiegato tra la pelle e la manica, il secondo sopra la giacca.

Questo riduce spifferi e infiltrazioni ma il maggior volume può creare impiccio. In certi modelli è presente una sorta di "tergicristallo" in gomma per pulire la visiera dalla pioggia, **in altri casi troviamo pelle scamosciata posizionata al medesimo scopo.** Infine, siamo rimasti molto colpiti dal fatto che diversi produttori abbiano già colto l'ossessione di essere sempre connessi e abbiano dotato le loro creazioni di inserti sui polpastrelli che consentano di usare i touch screen di smartphone, tablet e navigatori GPS. Insomma siamo già al guanto 2.0. Complimenti! ■

PULIZIA E ALTRO

Trattiamoli bene e ci tratteranno bene

VISTO che, a seconda delle loro caratteristiche, possono risultare piuttosto costosi, meglio prendersene cura. I guanti in pelle vanno puliti utilizzando un panno umido in modo da rimuovere i residui di sporco. Il massimo del risultato si ottiene intervenendo ad ogni uscita, specie con quelli chiari. Quelli in tessuto possono essere lavati a mano, in acqua tiepida con sapone neutro. Non vanno strizzati né rovesciati e soprattutto non vanno fatti asciugare accanto a fonti di calore o al sole. Nel

dubbio, per i tanti misti pelle/tessuto, fate riferimento alle istruzioni (ci sono, anche se non vengono mai lette!) o alle schede che trovate on line. Infine, una raccomandazione a cui chi scrive tiene particolarmente: anche se sembra il posto più adatto, non usate il casco come "portaguanti" per due ragioni: i guanti non sono pulitissimi e infilarli dove poi metterete la testa non è una furbata; inoltre il velcro dei cinturini dei guanti si aggrappa agli interni del casco e alla lunga li rovina.

Alpinestars

www.alpinestars.com

APEX DRYSTAR

Materiali esterni: tessuto + palmo rivestito interamente in pelle.

Isolamento: membrana Alpinestars Drystar + imbottitura termica Thinsulate.

Protezioni: paranocche rigido + inserti morbidi su palmo e dorso delle dita.

Uso touch screen: sì.

Peso: 270 g.

Commento: offre molta sensibilità, perché l'imbottitura è concentrata sul dorso, per dare coibenza solo dove serve. Ponticello tra mignolo e anulare di derivazione racing per ridurre le conseguenze da impatto. Impiego a 360° considerando le caratteristiche.

PREZZO
89,95
EURO

AXO

www.axosport.it

NORTH WP

Materiali esterni: tessuto + inserto in pelle sintetica sul palmo.

Isolamento: membrana Dryder + imbottitura termica.

Protezioni: paranocche rigido.

Uso touch screen: no.

Peso: 163 g.

Commento: guanto semplice, leggerissimo, con vocazione Urban/Touring. Inserti in silicone su palmo e dita servono a migliorare il grip. Ha un solo cinghietto con velcro di chiusura, ma, data la vocazione, è più che sufficiente e rende la calzatura immediata.

PREZZO
72,00
EURO