

## TRIUMPH DAYTONA R

Cilindrata	675 cc
Potenza massima*	114,18 CV
Peso senza benzina*	181,0 kg
Prezzo indicativo c.i.m.	14.100 euro
*dati rilevati strumentalmente	

SE TRA LE MILLE SONO LE QUADRICILINDRICHE A FAR LA VOCE GROSSA, TRA LE SEICENTO È IL MOMENTO DELLE TRE CILINDRI. DALLO SCONTRO IN PISTA TRA LE DUE SUPERSPORT PIÙ POTENTI DEL 2013 EMERGE UN'ITALIANA PIÙ EMOZIONANTE E UN'INGLESE NEL COMPLESSO PIÙ A PUNTO. MA LA TELEMETRIA RIPIERTA IN EQUILIBRIO L'AGO DELLA BILANCIA: SUL GIRO, IN SOSTANZA, SI EQUIVALGONO

Di Fabio Meloni, foto Alessio Barbanti

# PARI e

RINGRAZIAMO PER  
L'OSPITALITÀ IL  
CIRCUITO DI SAN  
MARTINO DEL LAGO.

## | MV AGUSTA F3 EAS |

Cilindrata	675 cc
Potenza massima*	116,58 CV
Peso senza benzina*	178,0 kg
Prezzo indicativo c.i.m.	12.800 euro
*dati rilevati strumentalmente	

# DISPARI

## MV Agusta F3 EAS /Triumph Daytona R



### BELLA DIGITALE, CHIARA CON LA LANCETTA

DA SINISTRA, LA STRUMENTAZIONE MV È INTERAMENTE DIGITALE. OFFRE MOLTE INFO (MARCIA INSERITA, MAPPATURA MOTORE, LIVELLO CONTROLLO DITRAZIONE), MA NON OFFRE UNA LETTURA CHIARA COME QUELLA TRIUMPH, COMPOSTA DA SCHERMO LCD E CONTAGIRI A LANCETTA, ANCHE LEI RICCA DI INFORMAZIONI (TRA CUI LA PRESSIONE DI GONFIAGGIO GOMME, OPTIONAL A 177 EURO). SOTTO, LE NOSTRE SUPERSPORT SI SCALDANO PRIMA DELLA LOTTA CON TERMOCOPERTERMORACE.

**A**utodromo di San Martino del Lago. È pomeriggio inoltrato, e siamo appena rientrati al box per l'ultima volta. Appoggiate sulle loro gomme in mescola ormai finite, la F3 EAS (è la versione con cambio elettronico) e la Daytona R, punte di diamante della gamma MV Agusta e Triumph, sembrano ansiose quanto noi di conoscere l'esito della prova. Il nostro telemetrista scarica gli ultimi dati dallo strumento di acquisizione e si mette

a smanettare sulla tastiera. Noi intanto congetturiamo. Andrea, pilota professionista, campione in carica della categoria Open della Premier Cup, punta sull'inglese. *"Secondo me è più veloce. La trovo più maneggevole, ha più motore fuori dalle curve e in genere è più facile da guidare forte"*. Luca, che non lo fa di mestiere ma di gare ne ha fatte tante, scommette invece sull'italiana. *"Ha un ciclistica più racing"*, controbatte, *"un avantreno più preciso e scorre meglio in curva"*. Fabio, zero gare ma tanta passione per la pista, è indeciso. *"La Daytona è molto neutra e bilanciata"*, riflette *"ma la F3 ha un inserimento in curva spettacolare"*. Oddio, in realtà il linguaggio col quale ci confrontiamo non è proprio così civile (*"Non capisci un c\*\*\*o!"*; *"Sei un fermo!"*; *"Ti passo all'esterno!"*), ma nella sostanza le idee

sono queste. I tempi sul giro, per fortuna, arrivano poco dopo. La Daytona ha girato più forte. *"Ma solo di 14 millesimi"* ammonisce Massimo, il nostro ingegnere di pista, dall'alto della sua lunga esperienza nel Mondiale 250 e Moto2. La vittoria ufficiale è sua, ma forse quella ufficiosa va alla F3, che pur senza un reparto frenosospensioni altrettanto pregiato, e con un prezzo di listino un po' più invitante, è riuscita ad avvicinarsi così tanto. Che fare? Siamo in stallo. Nel frattempo, un pilota che abbiamo incrociato in pista più di una volta in sella a una Ducati Panigale "bombardata", uno piuttosto rapido, è venuto a trovarci nel box. Guarda un po' le moto. Indaga: *"Scusate ragazzi, ma sono originali?!"*. Confermiamo: *"Così come escono dal concessionario. Abbiamo solo montato le gomme in mescola"*. È stupe-





**CONTROLLO DI TRAZIONE E MONOBRACCIO SONO ESCLUSIVA DELLA F3;  
LA DAYTONA R PUNTA SU ABS, SOSPENSIONI ÖHLINS, PINZE BREMBO  
MONOBLOCCO E PARTI IN CARBONIO. PER ENTRAMBE, CAMBIO ELETTRONICO**

**1.300 EURO IN PIÙ PER LA "R"**  
STESSA CILINDRATA E FRAZIONAMENTO,  
STESSI COLORI E UN "POSTERIORE" QUASI  
IDENTICO, MA LA TRIUMPH HA UN ALLESTIMENTO  
SPECIALISTICO E COSTA DI PIÙ: PER LEI FORCELLA  
NIX30, "MONO" TTX36 E DISCHI ANTERIORI DA 310  
MM. PER LA MV FORCELLA MARZOCCHI, "MONO"  
SACHS E DISCHI ANTERIORI DA 320 MM.



## MV Agusta F3 EAS /Triumph Daytona R



### MONOCOLORE E BIBRACCIO...

A SINISTRA, SELLA DI PILOTA E PASSEGGERO, SULLA TRIUMPH, SONO NERE. IL RIVESTIMENTO DI QUELLA DEL PILOTA OFFRE IN PISTA UN BUON GRIP. OVVIAMENTE IL VANO RICAIVATO SOTTO QUELLA DEL PASSEGGERO È PICCOLO, MA VALE PER ENTRAMBE. IL FORCELLONE È UN BIBRACCIO CON CAPRIATA DI RINFORZO, REALIZZATO IN LEGA LEGGERA.

to. "Cioè, originali originali?"; insiste. "Sì, originali originali", concludiamo. "Cavolo quanto vanno forte", ammette. "E qual è più veloce?" Eccoci al punto. "Sono identiche, in sostanza. Tu quale comprenderesti?". "Beh, visto che sono così vicine... vorrei la più bella da guidare!". Giusto. E allora, anche grazie all'analisi dei dati di telemetria che trovate in coda al servizio, vediamo nel dettaglio come va la...

### MV AGUSTA F3 EAS GRAN BEL "D'AVANTI"

Quello che sapevamo è che le supersportive di Schiranna, in inserimento e percor-

renza, sono sempre riuscite a trasmettere una intensa, goduriosa sensazione di appoggio e precisione, seppure a discapito di un po' di maneggevolezza. Quello che non sapevamo -o meglio, che non sapeva l'autore di questo articolo, per la prima volta in sella all'italiana- è che la F3 non ha fatto un passo avanti, ma un salto di molti metri. Questa splendida MV ti consegna tra le mani un "davanti" eccezionale. Come al solito, è saldo. Ti dà sempre la sicurezza necessaria a inserirti in curva molto forte e poi ti offre un grandissimo feeling una volta "sdraiato" in piega. In più, attenzione attenzione, è

svelto. Leggero. La F3 è un fulmine ad andare alla corda, rimane sveltissima anche quando vuoi inclinarla coi freni ben "in mano" ed è un bel po' veloce pure a cambiare direzione. Mettici anche che ha la capacità di percorrere linee davvero strette, che ha un'ottima scorrevolezza, che non allarga in uscita di curva, che è stabile... e allora capirai perché qui a San Martino del Lago è una meraviglia da "strapazzare" nelle strette varianti del tratto finale ed è altrettanto bella da infilare a tutta velocità nelle curve più rapide del tratto scorrevole. Il tre cilindri? Bello, molto: vispo già a centro curva, rapido e robusto nel gua-

## LA DAYTONA CONQUISTA PER IL SUO EQUILIBRIO: È UNA MOTO FACILE ANCHE QUANDO STAI GUIDANDO AL LIMITE



**...BICOLORE  
E MONOBRACCIO**

A DESTRA, LA SELLA DEL PASSEGGERO, SULLA MV, È VERNICIATA IN BIANCO, COSÌ CHE IL CODONE SEMBRI MONOPOSTO. L'EFFETTO È PIACEVOLE, PECCATO CHE IL RIVESTIMENTO SI SPORCHI IN FRETTA. BUONO IL GRIP OFFERTO IN PISTA DALLA SELLA DEL PILOTA. IL FORCELLONE È MONOBRACCIO, COME DATRADIZIONE DELLE SPORTIVE VARESINE.



dagnare giri in uscita, e infine cattivo ed esaltante in rettilineo. Ma migliorabile: la verità è che, al di là di una non eccellente potenza dell'impianto frenante anteriore (quello della Daytona ti invita a frenare qualche metro più in là...), i pochi aspetti negativi emersi sulla F3 in qualche modo lo riguardano. I più fastidiosi sono il cambio elettronico un po' duro e impreciso nel salire di rapporto e un ritardo appena percepibile dell'acceleratore in ingresso curva – tu "chiudi" il gas, lei ti spinge in avanti un istante ancora disturbandoti l'inserimento. E poi la rapportatura, con le prime due marce piuttosto lunghe, risulta

poco azzeccata, almeno relativamente a questo circuito. In particolare crea qualche difficoltà nella ripartenza dal "sinistra" che mette sul rettilineo di partenza. È una curva che ti verrebbe da affrontare in seconda, ma che ti trovi a dover fare in prima per avere il giusto spunto. Col risultato di avere tra le mani un motore fin troppo reattivo, che quando "spingi" tende a far scappare il posteriore. Il controllo di trazione è pronto a intervenire evitando gli high-side, ma in un modo o nell'altro, lì la F3 non risulta facile da sfruttare. Nulla da dire invece per quel che riguarda posizione in sella (ottima) e protezione aerodinamica,

migliore di quella dell'inglese nonostante una carenatura apparentemente meno estesa.

**TRIUMPH DAYTONA R  
STABILE, EFFICACE, VELOCE**

Quando scendi dalla supersport *made in Italy* e sali su quella *made in UK* diverse cose ti stupiscono in positivo. La prima è il suo modo sempre controllato e prevedibile di affrontare il circuito, cosa che la rende una moto facile anche quando stai cercando il limite. Scende in piega, si rialza e si rituffa dall'altro lato con velocità e compostezza, e non si innervosisce nem-

**INSERIMENTI IN CURVA FULMINEI E CAPACITÀ DI PERCORRERE TRAIETTORIE STRETTISSIME. COSÌ TI ESALTA LA F3**



meno quando ti muovi con irruenza in sella per velocizzare una manovra. Il cambio di direzione ad alta velocità tra la curva 6 e 7 (vedi figura pag. 56) è un esempio perfetto, con la Daytona che ubbidisce ai tuoi ordini senza scomporsi e la F3 che invece innesca qualche oscillazione quando la "volti" di forza. Senza dubbio è sintomo di un ottimo equilibrio ciclistico -tanto è stato fatto per abbassare il baricentro, su questa nuova versione- e probabilmente c'entra anche un reparto sospensioni più a punto o semplicemente migliore.

La Daytona è sorprendentemente efficace a nascondere avvallamenti e imperfezioni dell'asfalto in ingresso, percorrenza e uscita di curva (il fondo di questo circuito non è proprio perfetto...), e inoltre, nonostante una taratura tutt'altro che rigida, offre una grande stabilità in staccata. Cosa che, insieme alla efficace frizione antisaltellamento, permette di sfruttare l'elevatissima potenza dell'impianto frenante anteriore. In due parole, è una miglior "staccatrice": L'ABS di serie, per inciso, risulta pressoché perfetto per quei piloti che usano poco il freno posteriore, mentre è più invasivo per chi lo usa tanto: caso in cui, comunque, si può escludere. Il motore poi è eccezionale. Non si tratta solo della perfetta risposta al gas, del cambio elettronico preciso, della rapportatura azzeccata: è che, a qualunque regime ti trovi, ha più schiena. E che si tratti di uscire da un curvino o di spararsi fuori da una curva veloce, la differenza in termini di accelerazione, in sella appare ben avvertibile.

Tutto ciò non toglie che anche lei abbia qualche dettaglio migliorabile, anche se nel complesso risulta più matura e a punto rispetto alla F3 - d'altronde ha anche molti più anni di sviluppo alle spalle. Quello che forse viene messo più in evidenza dal confronto diretto è la capacità di stringere le traiettorie non paragonabile a quella dell'italiana. Attenzione, non stiamo parlando di una moto che "allarga", ma pur sempre di una supersport con una ciclistica incredibilmente precisa ed efficace; però la F3 riesce a curvare più stretta, soprattutto da centro curva in avanti, e questo ti lascia una maggior libertà nella scelta delle traiettorie - puoi inserirti un po' più stretto senza finire largo in uscita. Poi noti un minimo effetto on-off, quando vai a riprendere in mano il gas nelle curve più lente. E infine non puoi contare su di un controllo di trazione. Noi abbiamo girato per diverse ore senza sentirci mai la mancanza: la Daytona ha un'ottima trazione, e le Pirelli SC2 restituiscono un ottimo feeling anche quando sono "alla frutta". Però è anche vero che per rivinare la moto basta una sola scivolata... **M**



## TRIUMPH

### PREGI

Equilibrio ciclistica  
Erogazione  
Frenata

### DIFETTI

Protezione aerodinamica  
Lieve on-off  
Assenza TC

## DATI TECNICI - Daytona R

### MOTORE

4T, 3 cilindri, alesaggio per corsa 76x49,6 mm, cilindrata 675 cc, rapporto di compressione 13:1, distribuzione bialbero a camme in testa, 4 valvole per cilindro, lubrificazione a carter umido, raffreddamento a liquido, potenza max 128 CV (94 kW) a 12.500 giri, coppia max 7,54 kgm (74 Nm) a 11.900 giri.

### ALIMENTAZIONE

Iniezione elettronica, diametro corpi farfallati n.d.; capacità serbatoio 17,4 litri compresa la riserva.

### ACCENSIONE

Elettronica digitale.

### TRASMISSIONE

Primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 1,848 (46/85); finale a catena, rapporto 3,133 (16/47).

### CAMBIO

A 6 marce, valore rapporti n.d.

### FRIZIONE

Multidisco in bagno d'olio con antisaltellamento.

### TELAIO

Doppio trave in alluminio, inclinazione canotto di

sterzo 23°; avancorsa 879 mm.

### SOSPENSIONI

Ant. forcella Öhlins NIX30 con steli da 43 mm completamente regolabile, escursione 120 mm; post. ammortizzatore Öhlins TTX36 con leveraggi progressivi completamente regolabile, escursione 133 mm.

### RUOTE

Cerchi in lega leggera, ant. 3,50x17"; post. 5,50x17"; pneumatici, ant. 120/70-17, post. 180/55-17.

### FRENI

Ant. doppio disco da 310 mm con pinze radiali monoblocco Brembo a 4 pistoncini e pompa radiale Brembo da 18 mm; post. disco da 220 mm con pinza Brembo a singolo pistoncino. ABS di serie.

### DIMENSIONI (IN MM) E PESO

Lunghezza 2.045, larghezza 695, altezza 1.112, interasse 1.375, altezza sella 830, peso 184 kg in ordine di marcia.

### GAMMA COLORI

Bianco.

### PREZZO

14.100 euro c.i.m.

## TESTER E ABBIGLIAMENTO

COLLAUDATORI: Alessandro Perelli (178 cm - 65 kg), Fabio Meloni (180 cm - 80 kg), Andrea Romagnoli (180 cm - 68 kg), Luca Bono (180 cm - 72 kg).

CAPI UTILIZZATI: caschi Arai e X-Lite, tute Spidi e Spyke, guanti Dainese e Spyke, stivali XPD e Spyke.



## MV AGUSTA

### PREGI

Inserimento e percorrenza  
Potenza massima  
Protezione aerodinamica

### DIFETTI

Cambio  
RBW in ingresso curva  
Cambi direzione veloci

## DATI TECNICI - F3 EAS

### MOTORE

4T, 3 cilindri, alesaggio per corsa 79x45,9 mm, cilindrata 675 cc, rapporto di compressione 13:1, distribuzione bialbero a camme in testa, 4 valvole per cilindro, lubrificazione a carter umido, raffreddamento a liquido, potenza max 128 CV (94,2 kW) a 14.400 giri, coppia max 7,24 kgm (71 Nm) a 10.600 giri.

### ALIMENTAZIONE

Iniezione elettronica, diametro corpi farfallati 50 mm; capacità serbatoio 16 litri compresa la riserva.

### ACCENSIONE

Elettronica digitale.

### TRASMISSIONE

Primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 1,894 (36/19); finale a catena, rapporto 2,687 (43/16).

### CAMBIO

A 6 marce, valore rapporti 2,846 in prima, 2,125 in seconda, 1,777 in terza, 1,578 in quarta, 1,428 in quinta, 1,318 in sesta.

### FRIZIONE

Multidisco in bagno d'olio.

### TELAIO

Traliccio in acciaio con piastre in lega d'alluminio, inclinazione cannotto di sterzo 24°; avancorsa 99 mm.

### SOSPENSIONI

Ant. forcella Marzocchi a steli rovesciati da 43 mm completamente regolabile, escursione ruota 125 mm; post. ammortizzatore Sachs con leveraggi progressivi completamente regolabile, escursione ruota 123 mm.

### RUOTE

Cerchi in lega leggera, ant. 3,50x17"; post. 5,50x17"; pneumatici ant. 120/70-17"; post. 180/55-17".

### FRENI

Ant. doppio disco da 320 mm con pinze radiali Brembo a 4 pistoncini; post. disco da 220 mm con pinza Brembo a 2 pistoncini.

### DIMENSIONI (IN MM) E PESO

Lunghezza 2.060, larghezza 725, altezza min. da terra 125, interasse 1.380, altezza sella 805; peso 173 kg a secco.

### GAMMA COLORI

Rosso/argento, nero/grigio, bianco.

### PREZZO

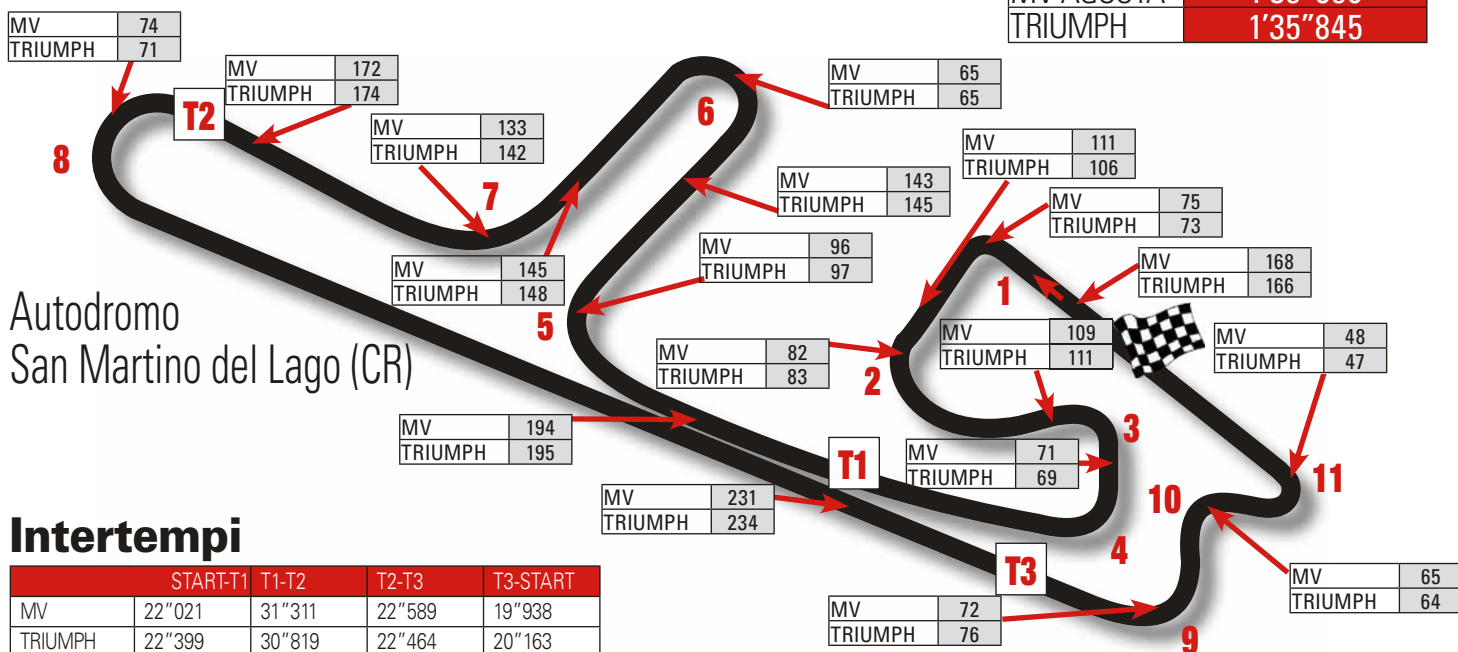
12.800 euro c.i.m.



# TEMPI E VELOCITÀ CURVA PER CURVA

## Ideal lap

MV AGUSTA	1'35"859
TRIUMPH	1'35"845



## Intertempi

	START-T1	T1-T2	T2-T3	T3-START
MV	22"021	31"311	22"589	19"938
TRIUMPH	22"399	30"819	22"464	20"163



## LE GOMME

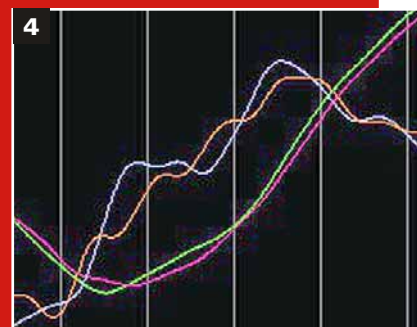
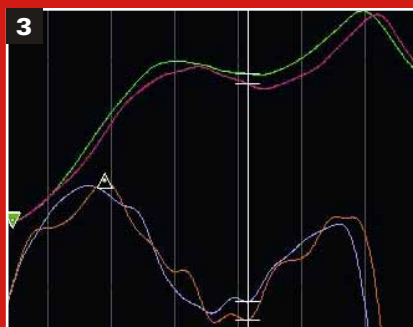
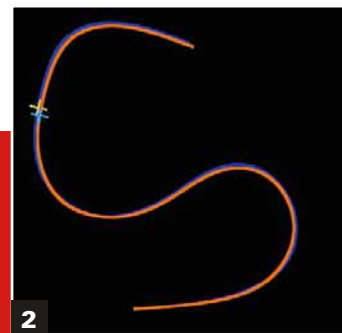
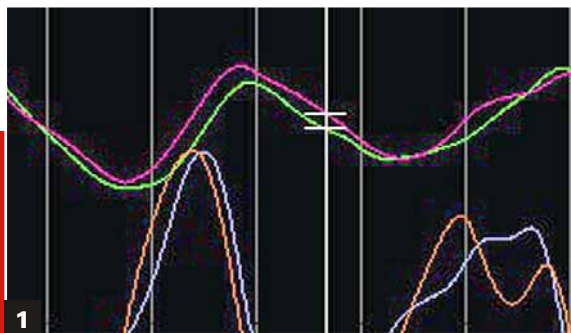
### DAL MONDIALE A... CREMONA

Per "spingere" senza problemi con le nostre due supersport abbiamo scelto le gomme... del Mondiale Supersport. Non è un modo di dire: le Pirelli Supercorsa SC sono proprio le coperture che utilizzano Kenan Sofuoglu, Sam Lowes & company nei week-end di gara della stagione 2013 (ma Pirelli è anche fornitore unico dei Mondiali SBK, STK1000 e STK600). Insomma, siamo andati sul sicuro. Pronte ad adattarsi a due moto con caratteristiche diverse quali la F3 e la Daytona senza necessità di adattare gli assetti, le Supercorsa SC sono estremamente performanti. Hanno un grandissimo grip, sono "maneggevoli" ed equilibrate. Rendono uniforme la discesa in piega della moto, trasmettono una grande sensazione di appoggio anche alla massima inclinazione e denunciano un decadimento del grip lineare e sempre controllabile. Riguardo l'usura, con entrambe le moto abbiamo girato senza problemi per molte ore. A fine giornata il posteriore della F3 mostrava evidenti segni di usura, mentre con le gomme della Daytona avremmo potuto girare ancora senza problemi. Noi abbiamo utilizzato la miscela SC2, la più duratura (pressione di gonfiaggio, 2,0 bar all'anteriore e 1,8 al posteriore dopo 45 minuti di termocoperte), ma sono disponibili anche la SC0 (da "tempo") e la SC1 (intermedia). Le misure disponibili, tutte per cerchi da 17", sono due anteriori (110/70, 120/70) e sei posteriori (150/60, 160/60, 180/55, 180/60, 190/55, 200/55).

## TELEMETRIA: ANALISI

### MV, OTTIMA PERCORRENZA. TRIUMPH SUPERIORE IN STABILITÀ E FRENATA

Per ottenere dati paragonabili abbiamo considerato nell'analisi l'ideal lap, che si ottiene sommando i migliori intertempi ottenuti durante l'acquisizione dei tempi sul giro. Le due moto hanno ottenuto risultati molto simili, tuttavia vi sono differenze evidenti in quattro punti del circuito. Nel T1, caratterizzato dalle curve 1-2 e 3-4 che si raccordano tra loro, risalta la maggiore capacità della MV a mantenere una buona velocità di percorrenza (figura 1. In viola velocità MV, in verde Triumph) e una linea abbastanza stretta, così da consentirle di percorrere una distanza inferiore rispetto alla Triumph (figura 2. Confronto traiettorie GPS. Blu Triumph, rosso MV). Triumph emerge nel settore T2, nel cambio di direzione ad alta velocità tra la curva 6 e la 7, ove la maggior lentezza della MV nell'assessarsi sulle sospensioni, ovvero nel recuperare la stabilità necessaria ad affrontare la curva 7, obbliga il pilota a chiudere maggiormente il gas (figura 3. Verde e blu, velocità e accelerazione longitudinale Triumph). Nel settore T3, caratterizzato dal rettilineo più lungo del circuito e dalla staccata più violenta, abbiamo analizzato la capacità di accelerazione del motore e la frenata. In accelerazione la MV paga una rapportatura meno adeguata allo sviluppo di questa pista, che costringe il pilota a percorrere la curva 8 con una traiettoria più tonda, al fine di mantenere giri motore più alti, a scapito della repentinità nell'aprire il gas (figura 4. In verde velocità Triumph, in viola MV). Evidente anche la differenza in frenata. La decelerazione iniziale è confrontabile



(-1.01g Triumph, -1.06g MV) ma quella di MV è meno costante (figura 5. In blu accelerazione longitudinale Triumph, in arancione MV). In ultima analisi si sono isolate le tre curve che portano sul traguardo, che devono essere tra loro raccordate al fine di avere la migliore traiettoria alla curva 11, uno stretto rampino che lancia poi sul rettilineo. Come nel caso del T1 la MV mantiene un leggero vantaggio in termini di velocità di percorrenza (figura 6. Confronto traiettorie GPS. Blu Triumph, rosso MV), ma ancor più evidente è la differenza

accelerazione in uscita dall'ultima curva (figura 7. In blu accelerazione longitudinale Triumph, in arancione MV). In questo punto la MV è costretta ad usare la prima marcia, che, a fronte di un maggiore impegno da parte del pilota nel controllare la moto, offre una erogazione più brusca eppur più efficace in termini di accelerazione positiva (+0,95g MV, +0,80g Triumph) che porta un leggero vantaggio in termini di velocità in fondo al rettilineo del box.

Ing. Massimo Gustato

## LO STRUMENTO DI ACQUISIZIONE

### AiM SOLO: COMPATTO E COMPLETO

A tutti gli amanti della pista piace poter analizzare le proprie performance dopo una "girata". Il modo ideale per farlo è disporre di uno strumento affidabile, facile da utilizzare e di piccole dimensioni, come un AiM Solo ([www.aim-sportline.com](http://www.aim-sportline.com)), che utilizziamo spesso nelle nostre prove e che troviamo molto pratico. Registra e visualizza tempi sul giro, intertempi, dati di velocità e accelerazioni (sui 100, 400, 1000 metri, o sullo 0-100 e 0-160 km/h) con una frequenza di campionamento di 10 Hz (immagazzina i dati 10 volte al secondo). Al termine del rilevamento, i valori possono essere scaricati sul computer,



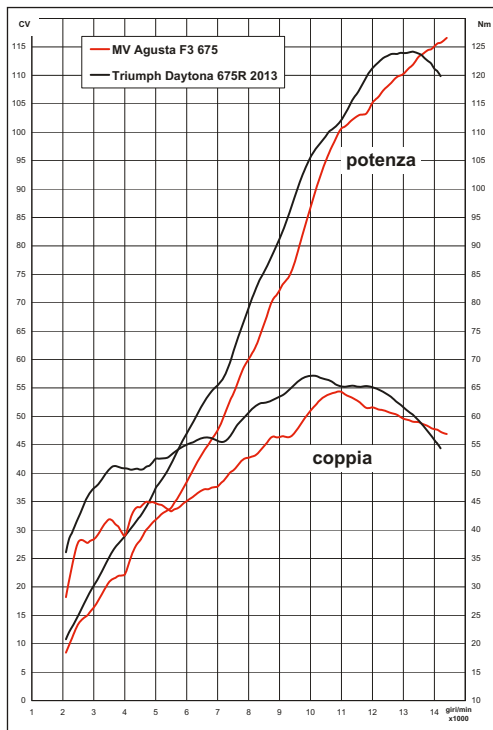
dove col programma fornito da AiM si possono elaborare grafici, tabelle e immagini GPS (le stesse che vedete nel box qui sopra). Il database delle piste già memorizzato gli consente di riconoscere automaticamente il circuito, la posizione del traguardo e degli intertempi. Se un tracciato non è in memoria, è possibile aggiungerlo sul posto.

Lo strumento integra batteria, antenna GPS e due accelerometri e ha un'autonomia di 6 ore (4 con retroilluminazione attiva). Costa 363 euro con IVA e staffa di supporto inclusa. Per chi volesse acquisire anche i dati provenienti dalla centralina della moto esiste la variante Solo DL (Data Logger), a 605 euro.



# MV AGUSTA F3 EAS | TRIUMPH DAYTONA R |

## BANCO DINAMOMETRICO



## VALORI AL BANCO

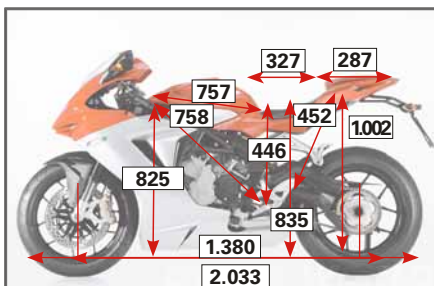
VALORI ALL'ALBERO	MV AGUSTA	TRIUMPH
Potenza max	130,38 CV - 14.400 giri/min	125,15 CV - 13.300 giri/min
Potenza max alla ruota	116,58 CV - 14.400 giri/min	114,18 CV - 13.300 giri/min
Coppia max	71,99 Nm - 10.900 giri/min	73,61 Nm - 10.100 giri/min
Coppia max alla ruota	64,37 Nm - 10.900 giri/min	67,16 Nm - 10.100 giri/min
Potenza specifica	193,16 CV/litro	185,40 CV/litro
Vel. media pistone (regime pot. max)	22,03 m/s	21,99 m/s
PME (regime coppia max)	13,67 kg/cmq	13,97 kg/cmq
Rapporto peso/potenza alla ruota	1,53 kg/CV	1,59 kg/CV

## LE PRESTAZIONI

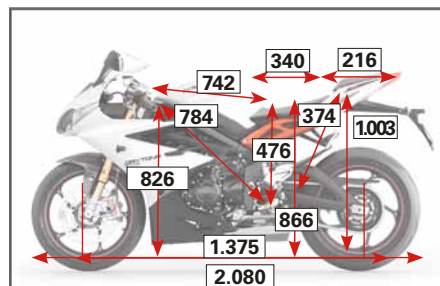
	ACCELERAZIONE	100	200	300	400
MV AGUSTA	Tempo (s)	5,229	7,398	9,353	10,772
	Velocità (km/h)	135,7	175,2	197,8	214,2
TRIUMPH	Tempo (s)	5,012	7,242	9,133	10,738
	Velocità (km/h)	140,0	178,5	201,5	218,1
MV AGUSTA	RIPRESA	100	200	300	400
	Tempo (s)	4,860	7,991	10,494	12,612
	Velocità (km/h)	99,0	130,7	157,9	181,7
TRIUMPH	Tempo (s)	4,723	7,771	10,224	12,342
	Velocità (km/h)	101,8	134,2	158,7	182,5

QUANTO POSSONO RISULTARE DIVERSI, AL BANCO PROVA, DUE MOTORI SIMILI SULLA CARTA COME I TRE CILINDRI DI 675 CC DI QUESTE SUPERSPORT? MOLTO, EVIDENTEMENTE. QUELLO TRIUMPH È PIÙ VIGOROSO LUNGO QUASITUTTO L'ARCO D'EROGAZIONE CON UN VANTAGGIO TRA I 6 E I 10 CV. QUELLO MV È PIÙ PROPENSO A GIRARE "ALTO" E SUPERA L'INGLESE A 13.500 GIRI. QUESTE CARATTERISTICHE SI POSSONO RICONDURRE ALLE DIFFERENTI MISURE VITALI: CORSA LUNGA (49,6 MM) E PIÙ COPPIA PER LA DAYTONA, CORSA CORTA (45,9 MM) E PIÙ CV PER LA F3.

### MV AGUSTA



### TRIUMPH



PROVE STRUMENTALI  
Centro Prove e Servizi  
via don Luigi Sturzo, 20016 Pero  
(MI). Per le prove utilizziamo  
banchi dinamometrici Borghi  
& Saveri FE 600 - SD e FA  
50/30, banco Dynojet, catene  
Regina. Prove strumentali:  
Pista Pirelli di Vizzola Ticino,  
strumentazione V-Box  
Racelogic e MCDR Leane



16,0 LITRI



16,8 LITRI

### A CONFRONTO

MODELLO	cc	Cilindri	Pot. CV/giri	Coppia Nm/giri	V. max km/h	Acc. (s)	Rip. (s)	Frenata (m)	Peso (kg) - %	Prezzo c.i.m.
MV Agusta F3 675	675	3	116,58-14.400	64,37-10.900	257,1	10,772	3,942	n.r.	178,0 (51,8-48,2)	12.590
Triumph Daytona 675R	675	3	114,18-13.300	67,16-10.100	254,5	10,738	3,762	34,4-11,2	181,0 (52,6-47,4)	14.100

Potenza e coppia sono misurate alla ruota. L'accelerazione è sulla distanza di 400 m. La ripresa è relativa al 90-130 km/h in ultima marcia. Le frenate (con ABS inserito) sono da 90 e da 50 km/h.