

KAWASAKI VERSYS 1000

PREGI ● Guidabilità e motore

DIFETTI ● Lievi vibrazioni alle alte velocità

PREZZO € 11.990

PROVA TOURER

La Versys si fa in quattro!

di **Francesco Paolillo** | Crossover a 4 cilindri? Ci sarebbe da storcere il naso, ma alla prova dei fatti è tutta un'altra storia, perché la Versys 1000 si comporta alla grande. Costa 11.990 euro con ABS e controllo trazione di serie



La prova della Kawasaki Versys 1000

Di crossover negli ultimi tempi ne sbucano da ogni dove e come ti giri ne viene presentata una, ma da Akashi era arrivata solo la Versys 650 e niente più. Non che la piccola sia da mettere in un angolo, anzi, ma nella fascia alta del listino mancava una proposta moderna e concreta con il marchio Kawasaki sul serbatoio. Continuare sulla strada dei due cilindri paralleli poteva sembrare logico, ma la scommessa di ficcare il quattro cilindri della Z 1000 nelle sottane di una crossover, o endurona stradale che dir si voglia, è stata una bella scommessa. Solida e consistente, la Versys 1000 è il primo esempio di Kawasaki tuttotfare di grossa

cilindrata (la KLV 1000 clone della Suzuki V-Strom 1000 è forse meglio lasciarla nei meandri della memoria). Sviluppata almeno esteticamente seguendo un filo logico con la sorella minore, la mille naturalmente accoglie pilota e passeggero in maniera regale. Il primo si troverà decisamente a proprio agio una volta in sella (anche se bisogna avere un'apertura di gambe notevole per scavalcare il largo codone con il relativo portapacchi) mentre il secondo potrà godere di una sella ampia e ottimamente imbottita, oltre che su comode maniglie a cui aggrapparsi. Le pedane sono basse quel tanto da consentire di viaggiare per ore senza risentire di alcun affaticamento, mentre l'ampio manubrio, oltre ad offrire un braccio

Moto.it prova la Kawasaki Versys 1000 ABS



di leva di tutto riguardo nelle manovre, in movimento e da fermo, è perfetto dal punto di vista ergonomico (come lo sono anche i comandi posizionati sui blocchetti elettrici). Dal ponte di comando si riesce anche ad apprezzare l'ottima esecuzione delle finiture, materiali e assemblaggi sono ben eseguiti, mentre un precedente esame visivo e tattile aveva confermato la bontà del prodotto.

118 cavalli sotto controllo

Le misure e gli ingombri non proprio contenuti, rimarcati anche da un peso di 239 kg in ordine di marcia, hanno permesso di dissimulare senza particolari problemi la presenza del quattro cilindri da 1043 cc della Z 1000 all'interno del telaio a doppio trave in alluminio. Il motore, viste le caratteristiche di utilizzo ben diverse da quelle di una naked sportiva, è stato oggetto di varie modifiche. In particolare è stata rivista la testa, modificati gli alberi a camme e i corpi farfallati (ora da 38 mm) mentre il rapporto di compressione è sceso da 11,8/1 a 10,3/1, anche i primi due rapporti del cambio sono stati accorciati; è possibile scegliere tra due diverse mappature del motore, Full e Low, semplicemente chiudendo il gas ed agendo per mezzo di un comodo pulsante sul manubrio. La prima garantisce 118 CV (88,6 KW) a 9.000 giri /min, mentre la seconda arriva al 75% della potenza massima. Di tutto riguardo la coppia

massima, 10,4 Kgm (102 Nm) a 7.700 giri. Su questa Kawasaki Versys 1000 si è abbondato con l'elettronica, oltre alle suddette mappature, i tecnici di Akashi hanno dotato la loro crossover di un avanzato sistema di controllo della trazione, denominato KTRC (strettamente imparentato con quello della Ninja ZX-10R) con tre diversi livelli di intervento. I primi due per superfici dal grip ottimale, il terzo specifico per le superfici sdruciolevoli.

Freni con ABS

Elettronica anche per l'impianto frenante. Al comportamento della coppia di dischi a margherita semiflottanti da 300 mm anteriori

(con pinze a 4 pistoncini) ed al singolo da 250 mm, sempre a margherita (con pinza a singolo pistoncino) sovraintende un sistema antibloccaggio ABS Bosch, che già avevamo conosciuto e apprezzato in precedenza, avendolo testato sempre sulla ZX 10-R. L'attenzione al comfort di chi siede sulla Versys 1000 passa anche da sospensioni con escursione notevole, 150 mm sia per la forcella KYB da 43 mm che per il mono, dalla inusuale posizione orizzontale (si è ricavato maggior spazio per il catalizzatore al di sotto del motore). Entrambi sono regolabili nel precarico molla (per il mono c'è un comodo comando remoto) e nel freno in estensione. Disponibile in due colorazioni, Pearl Stardust White e Metallic



“ **Solida**
e consistente,
la Versys 1000 è
il primo esempio
di **Kawasaki tuttofare**
di grossa cilindrata ”

Magnesium Gray, la Versys 1000 è venduta a 11.990 €, ma volendo si può incrementare il prezzo di listino con una serie di optional più o meno utili. Tra i “più” metterei le manopole riscaldate, i paramani e il set di borse (bauletto da 47 lt e borse laterali da 35 lt), mentre tra i “meno” annoveriamo lo scarico Akrapovic e il parabrezza nero.

La nostra prova su strada

Parto prevenuto, lo devo ammettere, il quattro cilindri, in un mare di bicilindrici strabordanti di coppia, mi sembra una scelta così così. Ma vengo piacevolmente smentito, dopo pochi chilometri? No dopo pochi metri! Faccio appena in tempo ad uscire dal parcheggio dell'albergo, ed ho già inserito tutti e sei i rapporti del cambio. Il motore fila liscio come l'olio a poco più di 1000 giri, e non si percepisce il ben che minimo strappo. Ruoto senza troppa

attenzione la manopola del gas, e la Versys prende velocità con sempre maggior rapidità. 2.000, 3.000, 4.000 giri, e la schiena del quattro cilindri “si inarca” e inizia a spingere davvero forte. Passati i 7.000 siamo già oltre il consentito e il consigliabile, con la moto che segue fedelmente ogni singola azione impartita dal pilota. Le modifiche al motore si sentono, e si sposano alla perfezione con le caratteristiche della Versys 1000, che dimostra di essere una viaggiatrice di prima categoria, con un aspetto ludico neanche poi così nascosto. Già perché ci sarà pure un canotto di sterzo dall'inclinazione di ben 27°, per garantire stabilità e rigore alla ciclistica, ma quel poco di città che abbiamo attraversato e soprattutto un misto stretto di montagna, evidenziano una rapidità ed una agilità fuori dagli schemi, quasi da fun bike. La Versys è capace di cambi di direzione fulminei e di discese in piega rapidissime, pur rimanendo

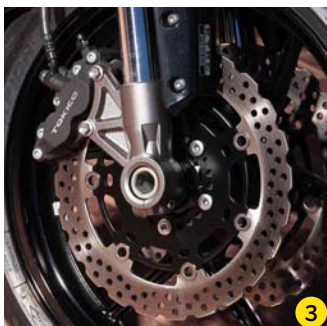




1



2



3

1 Ricca la strumentazione, con tutte le informazioni necessarie sotto mano.

2 E' possibile scegliere tra due diverse mappature del motore, Full e Low.

3 Coppia di dischi a margherita semiflottanti da 300 mm anteriori.



estremamente precisa sul veloce. Solo forzando oltre misura gli inserimenti in curva emerge una lieve tendenza ad allargare la traiettoria con l'avantreno, azione per altro correggibile senza particolari problemi agendo sul freno posteriore. Queste sue caratteristiche da moto "quasi" sportiva, non intaccano minimamente l'attitudine al turismo a lungo raggio. L'ampia escursione delle sospensioni garantisce comfort e capacità incassatorie di alto livello, mentre la protezione aerodinamica più che buona garantita dal parabrezza regolabile (attraverso due pomelli non particolarmente comodi e alquanto discutibili esteticamente) permette di mantenere medie elevate in autostrada. Oltrepassati i 130 km/h si iniziano a sentire delle vibrazioni all'altezza della sella e del serbatoio, leggero fastidio e nulla più. La ricca strumentazione, tra le informazioni che fornisce, indica un consumo medio ben al di sotto dei 7 litri per 100 km, risultato più che onesto, soprattutto tenendo conto dei chilometri percorsi a ritmi che definirei non proprio blandi. I freni sono potenti e modulabili (anche se l'anteriore qualche volta appare un pelo troppo brusco nell'attacco) e con la garanzia di un ABS

dal funzionamento davvero esemplare e mai invasivo, anche sugli asfalti più sconnessi. Sempre restando in tema di sistemi elettronici, non possiamo sorvolare sul perfetto funzionamento del controllo di trazione. Pur se forzato ad intervenire oltre ogni sorta di buon senso (aperture di gas nel bel mezzo di un tornante in prima e seconda...per esempio) il suo intervento è davvero discreto, almeno regolato sui primi due livelli. Solo abbassando la soglia di intervento, posizionando sul "3" il controllo, si riesce a saggiarne le doti...ma solo sullo sterrato! Moto perfettamente controllabile e priva di reazioni scomposte il risultato. Parte del merito di tale comportamento va ascritto alle eccellenti doti di grip e guidabilità delle Pirelli Scorpion Trail di primo equipaggiamento, davvero eccellenti considerando poi che abbiamo guidato con temperature che in poche decine di chilometri sono passate dai 24° della costa, fino a crollare a -3° in alta quota. Una moto dalla doppia personalità, questa Versys 1000, viaggiatrice instancabile, per certi versi, ma anche naked piacevole, quando viene voglia di divertirsi. **M**

↑ **Io la sogno proprio così**

E il prossimo anno ce l'avrò e non mi interessa confrontarla con nessun'altra perchè è unica mi dispiace solo un bel pò essere costretto a dare via la 650 che mi ha servito egregiamente per 40mila km in due anni.
meserthim - 13/12/2011

■ [Leggi e partecipa ai commenti »](#)



KAWASAKI
Versys 1000
ABS
€ 11.990

SCHEDA TECNICA

Tempi: 4
Cilindri: 4
Cilindrata: 1043 cc
Disposizione cilindri: in linea
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 118 cv (86.8 kW) / 9000 giri
Coppia: 10.4 kgm / 7700 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni: 330-250 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 239 kg
Lunghezza: 2235 mm
Larghezza: 900 mm
Altezza: 845 mm
Capacità serbatoio: 21 l
Segmento: Turismo

Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Massimo Clarke
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini

COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.