



MV AGUSTA F3 675

PREGI ● Look e personalità

DIFETTI ● Manca l'ABS

PREZZO € 11.990

PROVA SUPERSPORT

Moto emozione!

di Francesco Paolillo | La prima media supersport MV oltre a meritarsi il titolo di più bella della categoria, sembra avere le carte in regola per guadagnarsi il titolo di più performante, senza essere però la più cara. 11.990 € ed è vostra



L'avevamo ammirata poco più di un anno fa al Salone di Milano, fiduciosi che sarebbe arrivata quanto prima sul mercato, ebbene eccola, la MV Agusta F3 675 è finalmente pronta per la nostra prova.

Esordio da primadonna quello della tre cilindri italiana nel settore delle medie supersport (se poi si possono definire "medie" delle bombe da 120/130 CV) e non solo per quello che ci mostra, che già forse basterebbe a mandare in ebollizione il sangue di qualsiasi appassionato di moto, ma anche per quello che non si vede ma che viene celato dalla carenatura.

Andiamo per passi, che qui c'è da camminare parecchio vista la dotazione tecnica della "piccola".

Design

Si è detto, ma soprattutto si è scritto moltissimo sul design di questa tre cilindri, e si è scritto bene, anche perché è davvero difficile trovarle un difetto. Snella, tagliente, aggressiva, moderna ma legata allo stile della Casa, la F3 è un altro capolavoro di stile. Come la guardi ti emoziona, con quel vitino da vespa che è da tempesta ormonale, e la cosa che lascia perplessi è che non siamo davanti all'ennesima MV da sogno, parliamo di vil denaro, tutt'altro, questa moto è allineata alla concorrenza per quanto riguarda il prezzo di acquisto, ma ha una scheda tecnica che è due generazioni avanti alle più dirette concorrenti, e per certi versi anche alle sorelle made in Varese. Bravi e ancora Bravi. Questa è la prima cosa che

mi è balenata in mente, e che poi è naturalmente uscita dalla bocca. Chi ha partecipato a questo progetto merita un plauso, perché sono riusciti a rendere curata e ben fatta una moto che ha un prezzo di listino "con i piedi per terra". Quanto si vede è studiato e assemblato a dovere, ma anche inginocchiandosi e andando a scrutare nei punti più nascosti si notano una cura e un'attenzione degni di menzione. Certo i materiali con cui sono realizzati alcuni particolari sono meno "ricchi" rispetto a quanto visto fino a oggi sulle moto varesine, ma la cura con cui sono trattati fa la differenza. Un marchio impresso e la mancanza di bave di stampo, un design raffinato e la ricerca spasmodica di rendere al meglio anche il particolare più insignificante, sono particolari preziosi. Semplici

e lineari anche le tre grafiche disponibili: Bianco Pastello; Rosso/Argento; Nero Pastello/Antracite Met.

Tecnica

Se l'abito ci ha ingrifati, è sufficiente farlo scivolare via per perdere la testa. Quello che rimane è un piccolo gioiellino a tre cilindri, frazionamento che ha nel sottoscritto un grande estimatore, e che in tempi recenti la Triumph ha riportato in auge. Ma con questa architettura MV ha vinto e di conseguenza scritto pagine e pagine di sport, è quindi parte integrante del DNA del Marchio. Compatto e stretto (siamo a - 8cm rispetto "al concorrente") il tre cilindri da 675 cc si può considerare un motore superquadro, alesaggio da 79 mm con una corsa di soli 45,9 con una particolarità che lo distingue, l'albero motore controrotante, soluzione che a oggi si era vista solo su alcune moto da corsa, e che permette un miglior bilanciamento della moto. In parole povere la coppia di rovesciamento che si sviluppa in un motore tradizionale, quando si accelera tende ad alleggerire l'avantreno, mentre in questo caso è l'esatto opposto. Facile no! Certo bisogna fare in modo che poi il moto di rotazione venga ristabilito (ve lo immaginate che casino se il pignone girasse all'indietro...), e per questo serve un albero aggiuntivo, ma se questo funge anche da contralbero di bilanciamento e rinvio della catena della distribuzione, problemi non ce ne sono. Il basamento del motore è fuso in conchiglia, tecnica che permette una migliore rigidità a parità di spessori, il che significa che questi possono diminuire, ha le canne dei cilindri integrate e ha la particolarità di avere pompa acqua e olio al suo interno, con tutti i relativi condotti. Un'altra chicca è il radiatore dell'olio separato. I cavalli dichiarati sono 128 (anche se ci dicono che al banco tutti quelli testati hanno erogato da 130 a 132 CV effettivi) mentre il regime di potenza massima è raggiunto a 14.400 giri/min, con il limitatore che taglia a 15.000 giri/min. La coppia è di tutto rispetto, a 10.600 giri arrivano 7,24 Kgm (71 Nm). Anche il cambio a sei rapporti, che è estraibile come sul resto della produzione MV Agusta, contribuisce a limitare gli ingombri longitudinali, essendo ad alberi sovrapposti.

Ciclistica

Il tre cilindri è letteralmente incastonato all'interno di un telaio misto a traliccio di acciaio e piastre in lega di alluminio, e grazie ai suoi ingombri limitati ha permesso il posizionamento molto avanzato del perno forcellone, e di conseguenza, l'adozione di un monobraccio molto lungo (585 mm) senza interferire con l'interasse che è di appena 1.380 mm.



“ Snella, *tagliante*, aggressiva, *moderna* ma legata allo stile della Casa, *la F3* è un altro *capolavoro di stile*. Come la guardi ti emoziona ”



Sospensioni

Forcella a steli rovesciati Marzocchi da 43 mm di diametro (125 mm la corsa utile), naturalmente regolabile in compressione-estensione e nel precarico molla, e monoammortizzatore Sachs, anch'esso totalmente regolabile (escursione utile 123 mm) rappresentano una gran bella dotazione base.

Moto.it La MV Agusta F3 2012 in pista al Paul R...





Freni

I due bei cerchi in lega di alluminio a dieci razze sono accoppiati a un impianto frenante di tutto rispetto (il massimo del rispetto lo guadagnerebbe solo in presenza di un ABS). Due dischi flottanti in acciaio da 320 mm sui quali vengono montate due pinze ad attacco radiale Brembo a 4 pistoncini (la pompa radiale è invece una Nissin) e un disco da 220 mm con pinza sempre Brembo, a due pistoncini.

Elettronica

Qui non c'è storia, la F3 è l'unica, ma anche la prima, media supersport che possa vantare una dotazione elettronica di questo livello. Il sistema MVICS (Motor Vehicle Integrated Control

Sistem) sovrintende al ride by wire oltre a controllare accensione e iniezione (gli enormi corpi farfallati Mikuni da 50 mm di diametro sono dotati ognuno di due iniettori), inoltre permette di selezionare 8 modalità di controllo della trazione (selezionabili attraverso due pulsanti posizionati sul bocchetto elettrico sinistro) e quattro differenti mappature di erogazione della potenza denominate Sport, Normal, Rain e Custom (quest'ultima è totalmente personalizzabile e non predefinita) e può intervenire anche sul set up del freno motore. I settaggi del controllo di trazione e delle mappe si possono effettuare in tempo reale anche durante la guida. Proximamente sarà disponibile anche un upgrade del sistema, che prevede il montaggio di una piattaforma inerziale, che permetterà di integrare nel sistema anche il launch control, l'anti wheeling, ma soprattutto di rendere ancora più preciso il funzionamento del controllo di trazione.

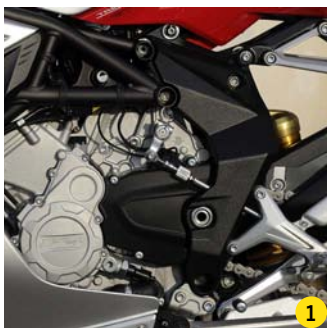
La prova

Le premesse non sono delle migliori, ma non per colpa della moto, che anzi promette grandi soddisfazioni, quanto per il meteo. Il Circuito del Paul Ricard ci accoglie infatti con dei bei nuvoloni grigi e con un "polo nordico" -3,6° indicato dal tabellone sul traguardo! Le termocoperte più che sui pneumatici me le metterei addosso, ma siamo qui per provare la F3 e allora speriamo in bene. Piano piano la temperatura sale fino a 7°, per poi stabilizzarsi attorno ai 5°, e l'asfalto che appariva lucido, ora sembra offrire un grip sufficiente per poter iniziare la prova. In sella alla F3 prendo le misure e mi guardo intorno, stupito di quanto sia piccola, ma allo stesso tempo accogliente. Scordiamoci le F4 che furono, ma anche rispetto alla ultima generazione della 4 cilindri, questa nuova arrivata sembra più moderna. Neanche mezzo giro di pista e già si riesce a percepire una leggerezza che va oltre i 173 kg a secco dichiarati, qui c'è una distribuzione dei pesi ottimale che si sposa perfettamente all'assetto delle sospensioni, e alla ciclistica in generale; il tutto amalgamato insieme rende la F3 imbarazzante per reattività e precisione. Cambi di direzione millimetrici, inserimenti in curva che sembrano tracciati con un curvilinea, la F3 è una lama che riesce anche a perdonare qualche errore del pilota. Chiudere una traiettoria dopo che si è arrivati lunghi non è mai stato così facile. I giri passano e così anche i turni, la fiducia sale, ma la prudenza non è mai troppa. Il controllo di trazione posizionato sul livello 5 e la mappa Sport, non vanno molto d'accordo in queste condizioni climatiche, gli interventi del primo, sotto la spinta rabbiosa che caratterizza l'erogazione prevista in questa configurazione mettono più di una volta a dura prova l'elettronica. Meglio alzare la

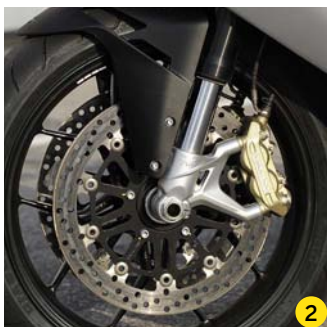


ZOOM

ZOOM



1



2



3

1 Il tre cilindri è incastonato all'interno di un telaio misto a traliccio di acciaio e piastre in lega di alluminio.

2 Due dischi flottanti in acciaio da 320 mm sui quali vengono montate due pinze ad attacco radiale Brembo a 4 pistoncini.

3 La strumentazione digitale non brilla per leggibilità.



soglia di intervento, abbassando da 5 a 3 il controllo di trazione. Le cose migliorano nettamente, così come la scorrevolezza della F3, soprattutto sui curvoni in appoggio, dove mostra una stabilità davvero notevole (soprattutto se rapportata alla grande agilità che mostra nello stretto) merito anche delle ottime performances delle Pirelli Diablo Supercorsa SC2, che non tenendo conto del freddo assurdo, si sono scioppate sei turni prima di alzare bandiera bianca (solo al posteriore). Per dovere di cronaca, la F3 di primo equipaggiamento monta delle Diablo Rosso Corsa 120/70 e 180/55 (durante il test in pista è stata utilizzata una posteriore da 180/60). La frenata si è sempre dimostrata all'altezza del resto, per cui di notevole livello. La F3 riesce a sfruttare al meglio la potenza della coppia di dischi anteriore anche in virtù di una compostezza di assetto esemplare e di una totale mancanza di sbandieramenti del posteriore, che su una moto così compatta è quasi una novità. Il motore di suo ci mette un carattere davvero rabbioso, con un sound di quelli che catturano, e un tiro che diventa importante già dagli 8.000 giri, e che continua a crescere fino ai 14.000/14.500 giri, poco dopo si cozza brutalmente contro il

limitatore di giri (proprio appena dopo l'accensione della luce sul cruscotto). La strumentazione digitale, meriterebbe una modalità race, con le informazioni basilari in bella vista, anche perché quella standard seppur bella, non brilla per leggibilità. Il tre cilindri ha già un suo timbro e un suo carattere, ma è anche giovane e quindi perfezionabile, in particolare nel passaggio dai 3.000 ai 4.000 giri, dove emergono alcune incertezze di erogazione che probabilmente i tecnici faranno magicamente sparire semplicemente mettendo mano ai software di programmazione.

Parte delle F3 in prova erano equipaggiate con il quick shifter, optional disponibile e decisamente utile in pista, che ha migliorato il feeling con il cambio di serie, non particolarmente rapido e preciso (a discolpa però bisogna segnalare che le moto erano state assemblate nei giorni precedenti il test e che avevano all'incirca 500 km di rodaggio ognuna).

La giornata volge al termine, con le tre cilindri varesine che passano l'ultima volta gridando sul rettilineo e per una volta mi dico "finalmente". Non per Lei, sulla quale ci starei un giorno intero, ma per me che oramai sono un ghiacciolo! **M**

W italia
Solo noi italiani sappiamo fare moto come dio comanda e in modo artigianale e come si suol dire.. moto italiane per molti ma non per tutti
TEO200907 - 13/02/2012

Beh
Direi proprio niente male!Bell'allungo e niente da dire sulla moto.....bella come il sound pieno e tagliente allo stesso modo del 3 cilindri.
Ale Repsol - 13/02/2012

» Leggi e partecipa ai commenti »



MV AGUSTA
F3 675
€ 11.990

SCHEDA TECNICA
Tempi: 4
Cilindri: 3
Cilindrata: 675 cc
Disposizione cilindri: in linea
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Segmento: Super Sportive

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 \(PDF\) »](#)

MOTO.IT GUIDA LA PASSIONE
PROVE NEWS MOTOGP SUPERBIKE SPORT
2011 01 33

Numero 33
69 Pagine

MotoGP Giappone
Pedrosa torna alla vittoria
Rossi che occasione!
Le pagelle del GP

SBK Francia
Checa vince le due gare ed è campione del mondo | Melandri e Laverty in BMW

Mercato
Ducati Multistrada e Hypermotard cambiano grafiche e colori per il 2012

Ducati Streetfighter 848
da Pag. 2 a Pag. 13

CARLOS CHECA World Superbike Champion 2011

All'Interno NEWS: N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi?" | Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199 Norme europee più dure per la sicurezza | Mx: Desalle a riposo dopo l'operazione | Tyler Villopoto Re dello Scrub

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.