

MV AGUSTA BRUTALE 675

PREGI ● Rapporto qualità-prezzo

DIFETTI ● Assetto rigido

PREZZO da € 8.990

PROVA NAKED

La piccola va alla... grande!

di Francesco Paolillo | La nuova MV Agusta Brutale 675 costa 8.990 €, prezzo interessante tenendo conto dei contenuti tecnici di altissimo livello della naked italiana



“ Impensabile fino a poco tempo fa, ma **questa MV la senti tua** sin dal principio, **sali apri il gas e vai**, con una facilità imbarazzante ”



Con un po' di ritardo rispetto ai programmi, ma con un risultato finale di eccellenza, siamo pronti per salire in sella alla nuova MV Agusta 675, ma prima di saggiarne le doti dinamiche, vediamo come è fatta.

Design

La Brutale 675 è una MV in tutto e per tutto, i concetti espressi dal suo design sono riconoscibili e il family feeling con il resto della produzione di Schiranna è tangibile. L'attenzione al particolare è notevole, come abbiamo avuto modo di apprezzare anche sulla F3, l'attenzione ai costi non ha influito sul risultato finale, che consegna al mercato una naked moderna e originale. Compatta, un'ipotetica sovrapposizione tra la Brutale a tre cilindri con la sorella a quattro, prendendo come punto di riferimento il perno della ruota anteriore, evidenzia una posizione di guida simile ma contraddistinta da un piano sella più basso (caratteristica cercata per venire incontro a una fascia di pubblico più ampia, compreso quello femminile), mentre il codino risulta più corto e filante, con un interesse più contenuto.

Finiture

Riuscire a mantenere un prezzo di acquisto sotto i 9.000 € con una dotazione ciclistica e caratteristiche tecniche senza pari nella categoria, non deve essere stato particolarmente facile, abituati alla perfezione quasi maniacale delle moto con il marchio MV sul serbatoio, la B3 strappa un giudizio complessivo positivo, con un solo appunto che riguarda i cavi e i tubi di sfiato a vista su entrambi i lati del motore che infastidiscono chi contempla le linee della piccola Brutale. Per il resto come da tradizione, troviamo ogni singolo particolare, dal piedino della forcella alla stampella laterale con impresso il marchio MV, mentre gli assemblaggi e la scelta dei materiali è di ottima qualità, sempre tenendo conto del prezzo.

Motore e ciclistica

Il tre cilindri di Schiranna prima di essere montato sulla B3 ha ricevuto una serie di modifiche rispetto a quello che equipaggia la supersportiva F3. La piacevolezza di guida ha avuto il sopravvento sulle prestazioni, e per raggiungere tale scopo sono stati modificati sia i pistoni, che hanno un disegno del cielo differente, le valvole, di dimensioni identiche, non sono più in titanio, ma in acciaio, mentre anche l'asse a camme ha un profilo differente. L'alimentazione a iniezione è stata rivista, abbandonati i corpi farfallati da 50 mm della F3, la Brutale 675 prevede una batteria di corpi farfallati Mikuni da 47 mm con iniettore non più doppio, bensì singolo.



La prova della MV Agusta Brutale 675

La F3 ci aveva fatto innamorare, leggera e potente, con una ciclistica strepitosa, ma proprio durante il test in anteprima gli uomini della MV Agusta si erano lasciati scappare un "dovreste provare la B3 allora", ancora più leggera, 167 kg dichiarati a secco, e agile, con lo stesso tre cilindri potente ed eccitante come nessun altro propulsore di media cilindrata.



Queste modifiche fanno calare la potenza a 110 CV a 12.500 giri, con una coppia di 65 Nm a 12.000 giri, ma ne trae beneficio l'erogazione, che può contare su un range di utilizzo decisamente più ampio. Per il resto, il tre cilindri rimane identico per caratteristiche tecniche e dimensioni. Tra le prime annoveriamo sicuramente l'albero motore controrotante, soluzione finora vista solo su alcune MotoGP, e che tanti vantaggi porta nel bilanciamento della moto durante la guida, ma anche il basamento fuso in conchiglia con canne integrali, e circuiti acqua e olio integrati, e il cambio estraibile. Il motore superquadro della B3, con un alesaggio di 79 mm e una corsa di 45,9 mm è anche il motore più compatto della categoria, oltre a essere quello più leggero (pesa poco più di 50 kg).

Elettronica

La dotazione della Brutale 675 non ha eguali in questa categoria, oltre alle 4 mappature differenti del motore, Rain - Normal - Sport - Custom (personalizzabile direttamente dal guidatore che può intervenire sulle regolazioni di potenza, freno motore, risposta del gas, controllo di trazione), che offrono la possibilità di selezionare la potenza e la risposta del comando del gas secondo le esigenze del momento, la tre cilindri MV è dotata di un sistema di controllo di trazione con 8 diversi livelli di intervento. Inoltre per il 2013 è già prevista l'adozione di un sistema ancora più evoluto di gestione con piattaforma inerziale a tre giroscopi, simile a quello che monta l'Aprilia RSV4 APRC tanto per intenderci, che attualmente è da considerarsi il sistema più evoluto e funzionale. Sempre parlando di elettronica, è disponibile anche il cambio dotato di quickshifter,



acquistabile aggiungendo 400 € al prezzo base (Brutale 675 EAS -9.390€).

Telaio

La "piattaforma" del gruppo telaio-motore tre cilindri è stata progettata per essere impiegata su varie tipologie di moto, per ora abbiamo visto la supersportiva e la naked, ma a breve la ritroveremo sulla Rivale (che dovrebbe essere una via di mezzo tra una stradale e una motard) e più avanti forse su una GT. Questo telaio tubolare a traliccio in acciaio ALS, con piastre laterali in lega di alluminio e forcellone monobraccio (anch'esso in lega di alluminio e del peso inferiore ai 5 kg) ha quindi caratteristiche tali da potersi adattare agli utilizzi più disparati.

Sospensioni

Nuda con i tacchi la Brutalina, sospesa su una forcella Marzocchi





di movimento in sella. Il tre cilindri si accende e inizia a gorgogliare, mentre la reattività ai movimenti della manopola del gas è notevole. Il motore sale e scende di giri con una rapidità impressionante. Cambio e frizione morbidi e precisi mettono a proprio agio, così come la ciclistica stessa. Impensabile fino a poco tempo fa, ma questa MV la senti tua sin dal principio, sali apri il gas e vai, con una facilità imbarazzante. Così come è imbarazzante la leggerezza e la rapidità di questa moto. Non viene in mente nulla di più reattivo e preciso, devo richiamare alla mente le sensazioni provate in sella a qualche motard monocilindrica di stampo austro-ungarico, per descrivere il comportamento stradale della B3. In modalità Normal, il motore ha una erogazione lineare e poco aggressiva (è stato possibile percorrere delle rotonde in sesta marcia con il motore che ronzava poco sopra i 1000 giri, per poi riprendere a gas spalancato senza strappi e indugi!), tutto questo fino agli 8.000, dopo di che si scatena l'inferno!

Un rumore, anzi una sinfonia che prende vita dall'aspirazione, accompagna il tre cilindri fino alla zona rossa del contagiri, con una progressione sconosciuta alle concorrenti dirette. Il cambio asseconda perfettamente la guida (non oso pensare con quello elettronico...), così come la ciclistica che permette ingressi curva "spaventosamente" rapidi, mentre i cambi di direzione necessitano di un leggero apprendistato tanta è la rapidità con cui vengono portati a termine.

da 43 mm di diametro e un'escursione utile di 125 mm, e sostenuta da un mono Sachs regolabile nel precarico che consente un'escursione utile della ruota di 119 mm.

Freni

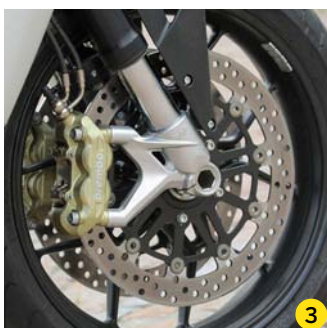
L'impianto della B3 è misto Brembo-Nissin, al costruttore italiano spettano le pinze freno radiali a 4 pistoncini (32 mm di diametro) che lavorano su due dischi flottanti da 320 mm, pinza singola posteriore a doppio pistoncino (da 34 mm) per il disco in acciaio da 220 mm, mentre dal Giappone arriva la pompa del freno. L'ABS è in fase di ultimazione dei collaudi, per cui sarà disponibile a partire dall'inizio del 2013.

La prova su strada

La scheda tecnica è di quelle che fanno venire il prurito alle mani degli appassionati ma ora è arrivato il momento di provarla realmente. Una volta accomodati in sella alla B3, si capisce sin da subito che si ha a che fare con una moto leggera e compatta, le manovre da fermo mettono in evidenza i pochi chili che poggiano a terra, ma anche il raggio di sterzo scarso che in alcune situazioni potrebbe risultare fastidioso. Le taglie preferite dalla B3, sono quelle comprese tra il metro e sessanta e il metro e ottanta, sfiorando questi due parametri ci potrebbero essere dei problemi, soprattutto per i più alti che potrebbero trovare qualche problema







1 4 mappature differenti del motore, Rain - Normal - Sport - Custom.

2 Disponibile anche il cambio dotato di quickshifter.

3 L'impianto della B3 è misto Brembo-Nissin. Al costruttore italiano spettano le pinze freno radiali a 4 pistoncini mentre dal Giappone arriva la pompa del freno.



E pensare che c'è la mappa Sport. L'assetto rigido delle sospensioni e la sella con la consistenza del marmo aiutano parecchio, ma solo allo svolgimento dei compiti da sportiva, se il tema del giorno fosse il confort di guida, un sei stiracchiato lo strapperebbe, ma nulla più, anche grazie alla scarsità delle vibrazioni (mentre il calore emanato dal motore e relativo catalizzatore alle basse velocità sono fastidiosi). La vocazione turistica è stata immolata sull'altare della sportività, ma il risultato pone nuovi parametri nei confronti delle concorrenti dirette giapponesi e inglesi che siano. Viene il momento di giocare con i comandi al manubrio per passare dalla mappa Normal a quella Sport, e così facciamo. Sulla strumentazione digitale, che è identica a quella della F3, e che quindi pecca sempre per leggibilità, ma che è ricca di ogni tipo di funzione e informazione, cambiano i simboli riguardanti il controllo di trazione e soprattutto quello inerente alla mappatura del tre cilindri. Delirio e onnipotenza, il motore diventa una vera e propria tigre, la strada viene letteralmente aggredita dalla Brutale 675, che supportata dalla ciclistica rigorosa, permette ritmi elevatissimi. Il controllo di

trazione non si sente, anche perché non si inserisce, in quanto la trazione non viene mai a mancare, grazie anche al comportamento delle Pirelli Angel ST di primo equipaggiamento che garantiscono un comportamento stradale inaspettatamente buono (sulla Brutale 920 le avevo criticate), considerando la loro destinazione turistica (i giornalisti stranieri che si sono trovati ad affrontare il diluvio universale durante il giro ringraziano per le ottime prestazioni sul bagnato - Che fortunati ... hanno potuto testare anche la mappa Rain!).

La frenata è degna di nota, vigorosa e all'anteriore anche perfettamente modulabile, mentre il freno posteriore ha una prima fase fin troppo aggressiva alla quale ci si fa l'abitudine dopo pochi chilometri. L'impianto merita un voto alto, ma considerando la tipologia di moto, attendiamo trepidanti la versione dotata di ABS che dovrebbe uscire a mesi. Il breve giro di prova purtroppo termina, con grande dispiacere di tutti i presenti, che però hanno mostrato, una volta levatosi il casco, dei grandissimi sorrisi. Che sia piaciuta anche a loro come a noi? **M**

↑ Mamma mia che sound!!!
Sopra gli 8000 giri si sente un sibilo che nn capisco se viene dalla cam o dal motore. Sembra quasi come l'inserimento della turbina quando tiri con le macchine sportive. Davvero ipnotico e da paura. **Stevedark** - 05/07/2012

↑ Orgoglio
C'e' veramente da essere orgogliosi per un simile prodotto Italiano. L'estetica e' importante e mi piace che si differenzi dallo stile Mazinga che imperversa. **chop69** - 05/07/2012

■ Leggi e partecipa ai commenti »



MV AGUSTA
Brutale 675
€ 8.990

SCHEDA TECNICA
Tempi: 4
Cilindri: 3
Cilindrata: 675 cc
Disposizione: cilindri: in linea
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 115 cv / 12500 giri
Coppia: 7.24 kgm / 10600 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni: 320-220 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 163 kg
Lunghezza: 2030 mm
Larghezza: 900 mm
Altezza: 812 mm
Capacità serbatoio: 17.5 l
Segmento: Naked

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 \(PDF\) »](#)

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

[PROVA NAKED]
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
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini
Enrico De Vita
Ottorino Piccinato
Antonio Privitera
Antonio Gola
Alfonso Rago

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.