

Ogni tanto.. ci vuole un "pippone" :D

Inviato da Domenico80 - 09/08/2020 15:11

Ciao a tutti, sperando di non dar fastidio come al solito (non nel senso che di solito arrechi fastidio.. spero.. ma che come sempre lungi da me darne..), faccio copia-incolla di un messaggio che ho scritto sul forum MV a proposito del confronto MV F3 675 - Triumph Daytona 675.

Ne è uscito un discreto pippone e mi è subito venuto in mente di riproporlo anche qui.. 🗑️

So che a qualcuno regalerà qualche minuto di divertimento (più o meno ironicamente parlando.. 🍷)

"

Ciao.. sebbene assai vetusto e ormai (ahimé, da amante delle sportive di media cilindrata) privo di interesse, riprendo questo topic per dire la mia in merito visto che possiedo com'è noto una MV F3 800 e una Triumph Daytona 675 (ultima serie).

Parliamo di moto non versioni speciali, quindi seppur con ovvie differenze prestazionali dovute per lo più (ma non solo, è noto che in generale i motori italiani e quelli MV in particolare abbiano comunque della birra in più a pari condizioni complessive rispetto alla concorrenza estera) alla cilindrata, presentano sospensioni e ciclistiche "standard".

Cercherò di essere estremamente sintetico puntando proprio sulle differenze e cercando di essere il più oggettivo possibile.

Premessa: la valutazione è puramente per uso stradale, personalmente non vado in pista da un decennio e quando ci andavo era solo con Ducati (bicilindriche naturalmente..), oltretutto non mi sono mai reputato uno "che accelera" o un "manico".

Prima riflessione (comune): a mio giudizio, anche per chi "va forte", le sospensioni di serie (sottolineo di serie) sono per entrambe delle unità più che buone, la forcella della Daytona ha gli steli leggermente più "piccoli" rispetto alla F3 (41 contro 43 mm) ma complessivamente non sono meno raffinate (avendo tra l'altro, a differenza della forcella della F3, la regolazione completa per ciascuno stelo, mentre MV appunto permette la regolazione dell'idraulica "solo separata"). Direi molto simili come comportamento i mono posteriori (se proprio dovessi pronunciarmi, direi un pelo meglio quello della F3, infatti sulla Daytona per rendere al meglio nella guida "sportiva" bisogna apportare un paio di click..).

Procedo ora per "reparti"..

Freni: attenzione.. c'è poco da dire.. meglio (e piuttosto sensibilmente) l'impianto dell'inglese (lo scrivo con un velo di amarezza, da tifoso italiano..). Quello che certamente penalizza la MV è l'ABS, che per come è concepito, più che in termini di "invasività", peggiora a mio modo di vedere e sentire tantissimo il feeling con la leva, comando che risulta troppo spugnoso. Benché forse meno modulabile, il comando della Daytona è tutto ciò che si possa desiderare da una motocicletta da corsa: forte, sensibilissimo, duro. Io lo preferisco nettamente, e anche all'atto pratico, nonostante sulla carta la componentistica della MV sia superiore (pinze Brembo), l'impianto Nissin della Triumph funziona in modo esemplare (nota: la pompa è la stessa e identica, sempre parlando del freno anteriore, per il posteriore sorvolo utilizzandolo praticamente solo quando faccio la revisione..).

Motore: ok, la MV ha 125 cc in più, 20 cv e circa 2 kg di coppia in più.. ma.. è davvero un'altra dimensione. Cattivo, scorbutico, vibrante, arrabbiato: in questo la MV è decisamente più "da corsa", mostra una personalità inarrivabile per la Daytona (che ha altre caratteristiche) e ti fa subito capire che al limite ci vuole del pelo sullo stomaco. Di contro l'unità della Daytona è più "gentile", nel senso che se si vuole ci si può anche andare a spasso senza provocare imbarazzi o "arrabbiature" del propulsore. Volendo anche l'inglese sa dare belle soddisfazioni in progressione e sensazioni "da corsa", ma la castagna italiana, ripeto, è un'altra cosa. Sound fantastico per entrambe (seppur diverso attenzione, molto più gutturale e ringhiosa l'italiana ma comunque inebriante e molto "godurioso" anche l'urlo inglese). Per finire, la dolcezza di utilizzo della Daytona (che riprende senza problema alcuno anche in sesta da 2500 giri..), non può non dipendere anche dalla trasmissione finale cortissima (16/47!) contro quella decisamente più lunga della MV (17/43), il tutto, ribadisco, sempre in considerazione anche della differenza di cubatura.

Posizione di guida e Comfort: anche qui, differenza quasi abissale. La Daytona è certamente più comoda, c'è poco altro da aggiungere. Ricordo quando leggevo le varie comparative, test, prove, ecc. che la Daytona appunto, era definita tra le più estreme supersport in assoluto. Beh.. rispetto alla F3.. è (quasi) una sport-touring! Oltre alla posizione in sé (che permette movimenti molto più rilassati in sella, soprattutto longitudinalmente, mentre la F3 di movimenti in pratica.. non ne consente, vista anche la conformazione e la dimensione della sella...), la grande differenza la fa ovviamente il comportamento di motore e telaio: per l'inglese zero vibrazioni, zero reazioni repentine dal nulla (non parlo di comfort delle sospensioni attenzione, quello è giustamente scarso per entrambe essendo viva Dio moto sportive) e meno calore (questo anche dopo aver sostituito sulla F3 il terminale, anzi, giusto come dato, se si mette la mano a 15 cm dallo scarico della F3, dopo pochi secondi bisogna toglierla per evitare ustioni, sulla Daytona, si può tenere la mano praticamente a tempo indeterminato.. sarà per l'Euro 4 della F3..la Daytona è Euro 3 ed è abbastanza più "fresca" a pari condizioni meteo, di vestiario, di traffico, ecc.).

Termino con una riflessione, questa del tutto personale.

Se faccio un'uscita molto lunga, stare fuori anche 2/3/4 giorni in giro per l'Italia, il piacere di guidare una

moto sportiva senza ritrovarsi la sera distrutto ma senza rinunciare a tutte le dinamiche che solo una motocicletta da corsa può regalare (posizione, sensibilità, lo "stare in carena", il sound, lo stile, ecc.), Daytona tutta la vita, senza ombra di dubbio. Mi da anche l'idea di essere più.. non voglio dire "affidabile" attenzione.. però..meno delicata..diciamo così.. oltre a chiedere meno in termini di costi e frequenza tagliandi, attenzioni particolari, ecc.

Del resto la F3 è più..

- bella

- prestazionale

- tecnica (sia per la guida che per la componentistica)

- dotata (sulla Daytona elettronica zero, c'è solo l'ABS settabile su 2 livelli, normal e circuit, ma cambia pochissimo..)

- carismatica..

insomma.. è più.

Ma in definitiva oggi non rinuncierei assolutamente a nessuna delle 2.

Scusate per il "pippone",.. 🙄

"

P.S.: queste due moto hanno in ogni caso un aspetto in cui le Ducati sbk (almeno quelle fino agli anni 2005/2006) eccellevano in modo assoluto.. la facilità e la praticità del fai da te, in particolare, nello smontaggio/rimontaggio di tutte le sovrastrutture (erano davvero assemblate come dei giocattoli, ma in senso ultra positivo).



=====