



WOW 775
ARRIVA IL NUOVO
ELETTRICO ITALIANO

RS e Italia

IL GUZZI VA IN MOTO



Moto Guzzi
V 100

Le prime **NOVITA**
2022

TEST e PROVE

BMW R 18 B Suzuki
Burgman 400 **KTM RC**
390 BMW S 1000 R **SYM**
Symphony ST 200 Zero
Motorcycles FXE **Moto**
Morini X-Cape 650

TUTE ANTIPIOGGIA

SONO INDISPENSABILI
IN AUTUNNO: COME
SCEGLIERLE E
QUALI COMPRARE

LAVORARE CON LA MOTO

LE NUOVE FIGURE
PROFESSIONALI NELLE
CONCESSIONARIE

CLASSICHE ECONOMICHE

BENELLI IMPERIALE 400
E ROYAL ENFIELD METEOR
350 A CONFRONTO



KTM
RC 390



Moto Morini
X-Cape 650
Suzuki
Burgman 400



LISTINO
USATO
EUROTAX



“SPIGOLOSO” MA BEN FATTO

Il nuovo elettrico italiano ha linee insolite e soluzioni interessanti. Stabile e scattante, offre tanto spazio e si carica bene. Comode le due batterie “a vista”

TRE MODALITÀ
DI GUIDA, SCATTO
BRUCIANTE E
TANTA AUTONOMIA

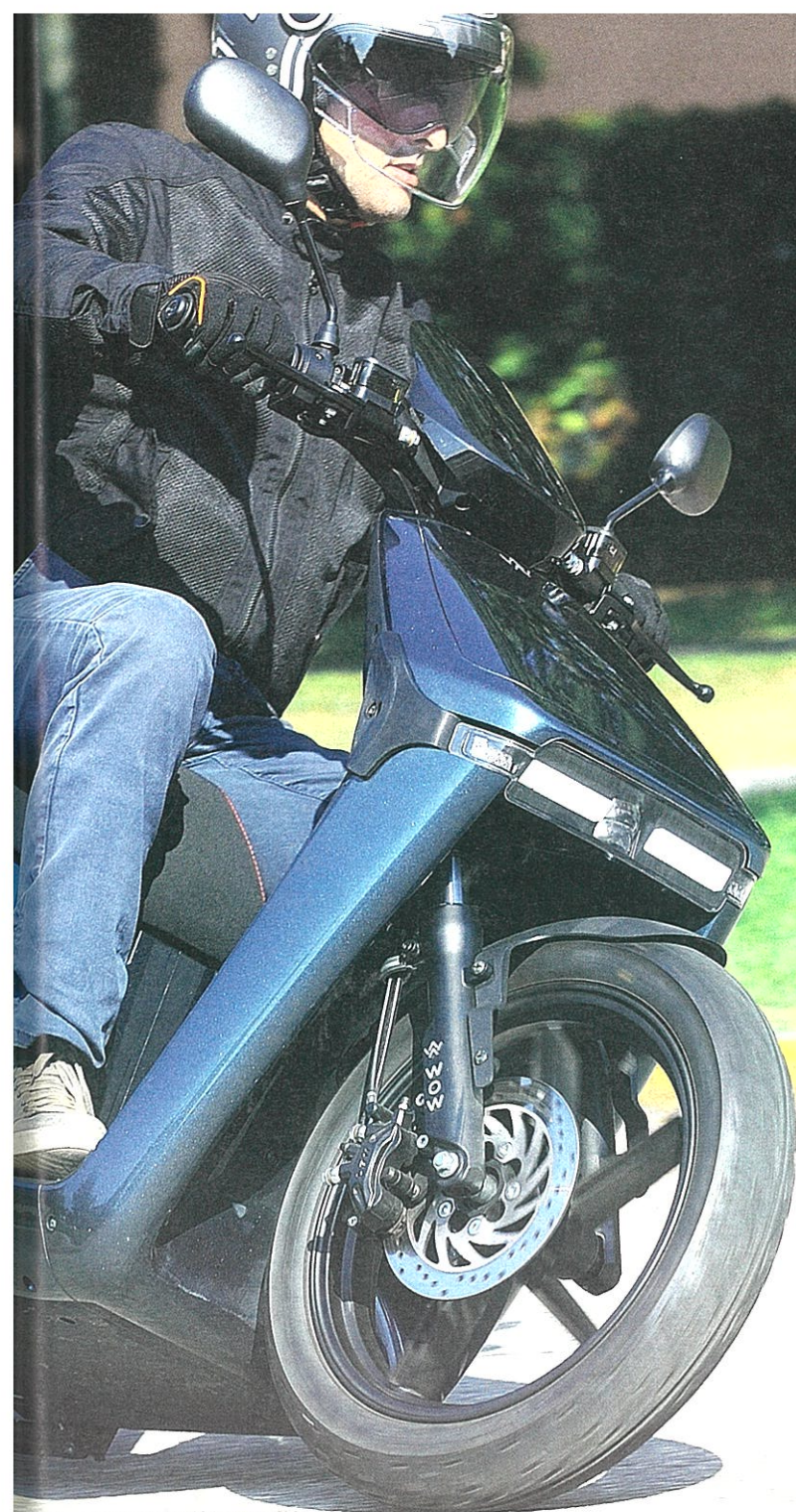


Questo spazioso “ruote alte” dalle linee ben riconoscibili è la prima proposta della startup lombarda WOW e presenta soluzioni intelligenti e innovative. È disponibile in due versioni: 774 omologato L1e (come un cinquantino a benzina) e 775, oggetto del nostro test e omologato L3e (come un 125), riservato a chi ha la patente A1 oppure la B dell'auto. Il motore elettrico asincrono brushless da 4 kW è posizionato centralmente nel forcellone ed è collegato alla ruota posteriore con una cinghia dentata. Originale anche la scelta di montare i due pacchi di **batterie estraibili ai lati del sedile** del passeggero, lasciandoli “a vista”: in questo modo si è potuto ricavare un vano sottosella da 50 litri, che può contenere un casco jet e il caricabatterie.

LEGGERO E POTENTE

Ben fatto e curato, il WOW 775 ha di serie la smart key e un cruscotto digitale (poco luminoso). La sella sdoppiata è abbastanza bassa (79 cm da terra), la pedana piatta è corta, ma lo spazio per le ginocchia è abbondante dietro lo scudo, dove si trovano anche la **presa USB** e quella del caricabatterie, nel caso si voglia “fare il pieno” lasciando le batterie montate sullo scooter. Leggero (113 kg batterie incluse), ha il telaio a doppia culla, sospensioni robuste, ruote “alte” da 16” e freni a disco da 220 mm con sistema di frenata combinata. Oltre ai freni, il WOW può sfruttare per rallentare un sistema di recupero dell'energia che (premendo un pulsante sul manubrio) trasforma l'80% dell'energia cinetica in ricarica della batteria. Disponibile in sei varianti colore, costa 4.990 euro.





DATI TECNICI (Dati)

MOTORE

CAPACITÀ BATT. KW/H

BATTERIA

RAFFREDDAMENTO

TEMPO DI RICARICA H.

CAMBIO

POTENZA CV (KW)

FRENO ANTERIORE

FRENO POSTERIORE

VELOCITÀ MAX KM/H

DIMENSIONI

ALTEZZA SELLA CM

INTERASSE CM

LUNGHEZZA CM

PESO KG

PNEUMATICO ANT.

PNEUMATICO POST.

AUTONOMIA KM.

PER COMPRARLA

PREZZO EURO

CONSEGNA

INFORMAZIONI

www.wowb5coo

QUALE MODELLO

774



Ha le stesse dimensioni e che del 775, ma il motore la velocità massima è limitata a 45 km/h e si può guidare con batterie Stc oppure Plus da 42 Ah (con un 110 km). Il prezzo parte

VA BENE

LA CITTÀ

I LUNGI VIAGGI

LE GITE BREVI

AUTOSTRADE E TANG

ABBIGLIAMENTO

CASCO: Nolan N21, BURNETT
GUANTI: Spidi, MONTALINI, Jipe
PE: TCX X-Street Air

COME VA

La sella sdoppiata è comoda e bassa da terra, lo scudo lontano dalle ginocchia **ripara bene dall'aria** e la pedana piatta è corta ma sfruttabile per caricare. Il 775 si avvia con smart key e ha tre modalità di guida (più la retro) molto differenti tra loro: in Eco la velocità massima è limitata a 45 km/h e l'accelerazione è dolce, in City si raggiungono i 70 km/h, mentre in Sport il motore diventa vigoroso, si toccano 85 km/h con sorpassi fulminei, ma l'autonomia diminuisce parecchio. In strada è ben bilanciato, l'anteriore è leggero e si passa con facilità tra le auto in coda. Le sospensioni lavorano bene, mentre le leve dei freni devono essere "strizzate" a fondo. Ottima l'alternativa del freno elettronico al manubrio, efficace e utile per allungare la carica della batteria. Facile issarlo su cavalletto, un po' corta (ma efficace) la stampella laterale.



**IL WOW 775 È STABILE
E MANEGGEVOLE GRAZIE ALLE
RUOTE ALTE E AL PESO RIDOTTO**

BELLA IDEA

I due pacchi di batterie al litio sono agganciati **ai lati della sella** (ma non troppo alti), lasciando così libero il vano sottosella e la pedana. Ogni pacco batteria pesa 18 kg



COMPLETA, MA SI VEDE POCO

La strumentazione è digitale, ordinata e completa, ma alcuni **numeri sono piccoli** e la luminosità non è granché in condizioni di pieno sole. Le spie invece si vedono bene



TUTTE A LED

Sia davanti che dietro le luci sono a led, sottili e molto potenti. Lo scudo è ampio e **lontano dalle ginocchia**: anche i piloti con le gambe lunghe non rischiano di toccarlo



775 in breve

COMFORT

La seduta è comoda e spaziosa, le gambe sono lontane dallo scudo e la pedana piatta è ben sfruttabile. Le sospensioni fanno il loro dovere, per la tenuta di strada e il comfort

SU STRADA

Il 775 è agile e si guida con facilità, grazie alla corretta distribuzione dei pesi. L'accelerazione (in modalità Sport) è vigorosa e permette di effettuare sorpassi in sicurezza anche fuori città

SICUREZZA

La ciclistica a punto garantisce traiettorie sempre precise, anche ad alta velocità. La frenata è sicura, ma poco modulabile, ben coadiuvata dal sistema di recupero dell'energia

VALE LA SPESA?

Sì, anche senza incentivi, considerando la qualità generale, lo spazio e le prestazioni del potente motore centrale. Comode le batterie "a vista" che lasciano spazio al sottosella e sulla pedana