

In strada...

#CiMETTO la TESTA

e Tu?



SHOEI la testa la mette tutti i giorni

Il DDS nell'immagine è il modello J-O Off-White

Ecco perché **SHOEI** non produce caschi, ma **DDS**. I nostri **Dispositivi Di Sicurezza** offrono il grado più elevato di protezione e comfort, con calotte realizzate con un'esclusiva miscela di fibre ad alte prestazioni (fibra di vetro, organica e organica 3D). Le calotte interne a densità multipla, le dimensioni e i pesi contenuti, gli interni interamente personalizzabili e lavabili, l'eccellente ventilazione e l'aerodinamica studiata nella nostra galleria del vento sono solo alcune delle caratteristiche dei **DDS SHOEI**. Scopri il modello più adatto a te. **SHOEI SICUREZZA SENZA COMPROMESSI.**



HORNET ADV

VFX-W



GT-AIR



NEOTEC



NXR



J-CRUISE

J-O **NEW**X-SPIRIT III **NEW**

DDS

DISPOSITIVI DI SICUREZZA

[YouTube](#) [Facebook](#) [Twitter](#) [Pinterest](#) @shoei italia | shoei.it | #CiMettoLaTesta




**RUOTE GROSSE
E LINEE SOTTILI**

A sinistra, la Fat Bike di Fantic e il Gocycle G3, interamente in magnesio. Sotto, il Polini E-P3, motore piccolissimo e batteria integrata nel tubo obliquo. In basso, Wi Bike di Piaggio

Scott: aggraziate e ben rifinite con la batteria alloggiata nel tubo obliquo del telaio, i modelli più accattivanti sono stati i full e front suspended.

Presente anche Benelli con biciclette con motore nel mozzo (Misano il modello più performante), ed Ekletta: **fautrice delle bici con motori nel mozzo (e solo giapponesi Dapu), ha esposto il modello full Dug Up con motore centrale.** Non poteva mancare Piaggio con la sua Wi Bike che rimane un punto di riferimento del settore; molto interessanti, invece, le linee di Gocycle con G3: arrivata alla sua terza generazione, la bici è stata progettata da Richard Thorpe proveniente dal settore auto (McLaren):

telaio in magnesio, due motori sui mozzi delle ruote, tre colori (bianco, blu elettrico e nero opaco), 16 kg di peso e completamente ripiegabile, proposta ad un prezzo tutto sommato accessibile: 4.865 euro.

Da segnalare anche le e-bike di Italwin, Momodesign e Bultaco con Brinco, la moto bike che vuol essere l'anello mancante tra il motociclismo e il ciclismo; Pininfarina, apprezzato designer di auto da sogno, era ad EICMA con la Evoluzione, sua prima e-bike con telaio in carbonio dalle linee squadrate e motore Brose.

Merita un discorso a parte il prototipo esposto da Polini: è probabilmente il progetto più bello, perché la



batteria e il motore si integrano perfettamente con il triangolo del telaio. **E-P3, è questo il nome del prodotto, è composto da un motore (del peso di 2,85 kg) con potenza di 250 Watt (e picco di 500),** dalla batteria che garantisce un'autonomia di 70-120 km (a seconda dell'uso), dai supporti motore/telaio per l'utilizzo road oppure off road, perno pedali, cavalletto, porta borraccia, luci e sensori. Quello che stupisce è l'ingombro: un motore così piccolo e compatto consente di montare la doppia corona (per corsa e MTB) e garantisce una corretta postura, paragonabile ad una bici senza motore.

La famiglia Polini sta lavorando con diversi produttori per commercializzare il prodotto. Lo attendiamo presto. ■



Trofeo Italiano Amatori



INSERISCI LA TUA MARCIA PIÙ VELOCE E PROVA A VINCERE SUI CIRCUITI ITALIANI PIÙ BELLI, PROVACI PROPRIO ADESSO.

Se aspettavi solo una scusa per poter correre sulle piste da campioni, ora te la diamo noi!

Trofeo Italiano Amatori, l'unico campionato che ti offre la possibilità di metterti alla prova, anche senza esperienze precedenti in pista, per diventare un vero pilota o solo per divertirti.

Nel calendario della Coppa Italia (Federazione Motociclistica Italiana) troverai il tuo spazio per crescere e migliorarti, noi opereremo come sempre per garantirti la correttezza delle gare e l'equilibrio tra i concorrenti, questo per dare ad ognuno dei partecipanti la possibilità di esprimersi e puntare alla vittoria.

Potrai organizzarti con il tuo team o individualmente ma sarai sempre il benvenuto qualunque sarà la tua prestazione in pista.

Proverai personalmente quanto può essere importante trovare la prestazione migliore anche attraverso le più piccole migliorie.

Sarai solo tu a decidere la traiettoria che ti porterà sul gradino più alto del podio.



www.trofeoitalianoamatori.it  Trofeo-Italiano-Amatori

www.motolampeggio.it • Info +39 340 2849619



20.000 PIEGHE

9ª Edizione in Piemonte, 28 giugno • 2 luglio 2017

**Segui le tracce,
scopri il percorso segreto,
vivi l'avventura.**

Tu, la tua moto e tanti amici lungo una strada sempre nuova, sempre bellissima, 20.000 Pieghe è una autentica avventura del cuore!

Qualunque sia stata la tua scelta sino ad oggi avrai solo una certezza per il tuo domani, la straordinaria 20.000 Pieghe 2017 ti aspetta nel magnifico Piemonte! Nessuno conosce i percorsi e le strade da attraversare perché rimangono segrete sino alla sera prima di ogni tappa, nessuno potrà dirsi più veloce di te perché qui vince solo l'astuzia e l'abilità a guidare per molte ore ma fermandosi a godere dei luoghi più belli e gustosi. Una storia ancora tutta da scrivere, la tua storia ancora da raccontare o, se vuoi, da custodire gelosamente per chi merita davvero.

"Pensavamo fosse solo un modo suggestivo di dire, 20.000 Pieghe... invece ci siamo presto accorti che era proprio la conta di quante volte avremmo inclinato la moto dal momento dell'avvio per poter arrivare al traguardo dei tre giorni più belli della nostra vita motociclistica!"

www.20000pieghe.it  20000 Pieghe

www.motolampeggio.it • Info +39 340 2849619





Tanti **cambiamenti**, ma la sostanza rimane la stessa: **ottimo** prezzo, eccellenti prestazioni e **qualità** tipicamente "made in **Japan**", anzi in "the **dark** side of Japan"...

DIVERTIMENTO PER TUTTI

Presentata nel 2014, la MT-09 si rinnova sia nella meccanica sia nell'estetica. Alcuni cambiamenti sono stati obbligati per rientrare nelle normative Euro-4 altri sono giustamente pensati per migliorare l'esperienza di guida, il diverso impatto visivo invece è una

precisa scelta da parte di Iwata per ottenere un look più aggressivo e un marcato family feeling con la sorella maggiore MT-10.

Il mercato delle moto nude, anzi "hypernaked", nel quale l'MT-09 si inserisce, vale oltre il 40% del volume di vendite di Yamaha in Europa,

la famiglia MT ormai è una gamma nella gamma: si parte con la entry level MT 125 guidabile con patente A1, a salire la MT-03 per chi ha la A2, e poi via verso le maxi, un programma completo che è destinato numericamente a crescere grazie alla rinnovata MT-09. ►

IN SELLA

Massima prontezza a salire di giri

ACCOLTI dal roco e inconfondibile borbottio del tre cilindri, si rimane subito affascinati da quanto questo motore sia capace di girare tondo, a qualsiasi regime non ci sono mai incertezze, sempre la massima prontezza a salire di giri e mai si viene disturbati da vibrazioni di sorta. Certo rispetto alla versione Euro-3

il sound è ovattato, ma è l'unica rinuncia a cui si deve sottostare, le prestazioni non sono assolutamente inficiate.

Ci sono tre mappe che lasciano sempre piena potenza e che si differenziano solo per la velocità di apertura della farfalla: la "A", quella più aggressiva, è veramente diretta e fa esprimere al meglio il motore, la "standard" è appena più smorzata, in effetti la differenza è avvertibile solo nei primi gradi di apertura, quel minimo di progressione in ►



DA FERMO

Scelte oculate su una base moderna e funzionale

UN'OPERAZIONE di restyling nasconde sempre qualche insidia: gli interventi sulla meccanica sono migliorativi, ma è l'estetica quella che salta subito all'occhio e che può decidere le sorti di un modello. Le scelte devono essere oculate e convincenti, e in un settore come quello delle naked sportive, gli elementi su cui intervenire sono pochi. In questo caso gli stilisti sono partiti da una solida base: telaio e forcellone sono di aspetto moderno oltre che funzionale, il motore estremamente compatto lascia libertà di intervento sulle piccole appendici ai fianchi del serbatoio e del radiatore, così che il lavoro avvolto non è stato di stravolgimento bensì di affinamento. La coda è stata appunto affinata con un telaio appena più corto e snello eppur con una seduta più comoda per il passeggero, sempre nell'ottica di rendere la linea più filante il porta targa è stato posizionato sul forcellone, soluzione invero un po' ardita, e poi è stato inserito un bel fanalino a led proprio in punta al codino.

Più marcati gli interventi nel frontale: il gruppo ottico è stato affinato nelle forme, ma anche ammodernato nei contenuti con l'introduzione della tecnologia full led. La MT-09 è presentata in tre colorazioni, due giovanili ma non troppo appariscenti, e una un po' più estrema, ma eviden-



temente apprezzata visto che viene riproposta negli anni anche su modelli diversi. Ma a chi è destinata la MT-09? Da un lato ovviamente Yamaha cerca di fidelizzare i motociclisti più giovani tramite un "percorso di crescita" all'interno della famiglia MT: i sedicenni inizieranno con la 125 poi ci sarà la MT-03 una volta conseguita la A2 e così via. La tre cilindri per alcuni sarà una moto di passaggio per avvicinarsi alle maxi potenze, per altri invece si rivelerà la moto definitiva, per la sua capacità

di appagare i sensi senza risultare troppo impegnativa. Non impone rinunce perché a livello prestazionale non manca niente, in più il livello di qualità percepita in questa nuova versione è decisamente alto: ci sono le sospensioni regolabili, i fanali a led e un look moderno e personale, ulteriormente arricchibile tramite il completo programma accessori.

Ma la MT-09 si propone anche ad un diverso pubblico, a chi cerca ancora prestazioni e dinamismo, ma non si sente più attratto dalle maxisportive troppo potenti e troppo sacrificate a livello di comfort. Così succede che certi smanettoni ormai passata la soglia degli "anta", iniziano a valutare una sorta di ritorno alle origini: via le appendici superflue, via i cavalli superflui e solo piacere di guida sia per il commuting quotidiano, sia per la gitarella del fine settimana.



FINITURE FLUORESCENTI

La livrea "night fluo" è assolutamente originale, esalta i bei cerchi a razze sottili, e si apprezza anche per le eccellenti rifiniture del serbatoio

LA STRUMENTAZIONE

Originale esagono schiacciato

Display a cristalli liquidi con una forma abbastanza originale, ricco di informazioni che risultano ben leggibili, più una nutrita serie di spie luminose tra cui quella inusuale che segnala lo status del quick shifter. Ci sono i due pulsanti per cambiare la visualizzazione mentre mappatura motore e controllo di trazione si settano dai pulsanti sul manubrio. I blocchetti elettrici sono ben realizzati e i pulsanti comodi da azionare, un po' infelice solo il comando clacson troppo vicino al commutatore degli indicatori di direzione.



SCEGLI COME SEDERTI

A catalogo sono disponibili tre diverse conformazioni di sella: le differenze sono avvertibili. La ciclistica beneficia di sospensioni rinnovate: migliora l'ammortizzatore, ma soprattutto si apprezza la nuova forcella regolabile, con una taratura decisamente indovinata



più che in pratica fa sparire il cosiddetto "on-off" a tutto vantaggio della fluidità di guida in uscita di curva. Decisamente più morbida la "B" che è comunque degna di encomio perché non patisce di quell'effetto ritardo che talvolta si osserva nella varie mappature "rain" o similari di altri modelli.

Il traction control è disinseribile, ma solo da fermo, in movimento si può invece passare tra il livello "2" quello più conservativo e il livello "1" veramente ben tarato, riconosce ogni accenno di pattinamento e taglia a dovere, ma se invece è la ruota anteriore a non accelerare perché momentaneamente non a contatto col suolo, l'elettronica interviene con minore aggressività; insomma

se si decide di giocare il sistema non viene a rompere le uova nel paniere! Bene la frizione con dispositivo antisaltellamento, ad ogni modo il freno motore non è mai esagerato, benissimo il cambio con innesti più che precisi, c'è anche il quick shifter, ma lo si sa solo per le cambiate più veloci, cambiate che volendo possono essere ridotte al minimo stante l'eccezionale elasticità del motore. L'ABS non è disinseribile, il suo intervento comunque è molto ben calibrato, anche perché finalmente la forcella ha un bel sostegno e le affondate con poco controllo della prima versione sono solo un ricordo.

Proprio volendo fare i pignoli a livello di freni si potrebbe cercare qualcosa di meglio per il posteriore,





ma più che un problema di pompa o di pinza a nostro avviso è solo un problema di leva, posizionata troppo in alto, **con un po' di pazienza bisogna intervenire sul registro dell'asta per abbassare il comando** in una posizione più naturale. Abbiamo detto bene della forcella, e adesso di-

ciamo... benino dell'ammortizzatore. Corretta la scelta della molla e del suo precarico, discreto il sostegno in compressione, ma estensione un po' troppo libera, ad ogni modo con un veloce intervento sulla vitina di regolazione portando il registro a quasi completamente chiuso, ►



PASSO AVANTI

Il gruppo ottico anteriore è un passo avanti enorme: dotato di tecnologia full led, offre due fasci luminosi molto uniformi e potenti. Dietro, il telaio è più corto e la seduta più comoda per il passeggero



LA SCHEDA

Yamaha MT-09

MOTORE Tre cilindri in linea, 4 tempi, raffreddato a liquido. Alesaggio e corsa 78 x 59,1 mm; cilindrata 847 cm³. Rapporto di compressione 11,5:1. Distribuzione doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro. Iniezione elettronica e ride by wire. Trasmissione primaria a ingranaggi, finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio con sistema antisaltellamento, cambio a 6 rapporti.

DOTAZIONE ELETTRONICA Traction control a due livelli e disinseribile. Tre modalità di guida. Cambio con quick shift a salire.

CICLISTICA Telaio doppio trave discendente in alluminio. Sospensioni Kayaba: anteriore forcella teleidraulica con steli rovesciati di 41 mm Ø, escursione di 137 mm; posteriore monoammortizzatore idraulico regolabile, escursione 130 mm. Freni Nissin-Advics: anteriore a doppio disco di 298 mm Ø, con pinze ad attacco radiale a quattro pistoncini; posteriore a disco di 245 mm Ø. Pneumatici Bridgestone Battlax S20: ant. 120/70-ZR17"; post. 180/55-ZR17".

DIMENSIONI Interasse 1.440 mm, lunghezza 2.075 mm, altezza sella 820 mm, larghezza 815 mm. Inclinazione canotto di sterzo 25°. Avancorsa 103 mm. Peso in ordine di marcia 193 kg. Capacità serbatoio 14 litri.

PRESTAZIONI DICHIARATE Potenza 84,6 kW (115 CV) a 10.000 giri/min.; coppia 87,5 Nm (8,9 kgm) a 8.500 giri/min.

PREZZO Euro 8.990,00 franco concessionario. Colori nero, blu, grigio. Garanzia di 3 anni. Omologata Euro-4.



abbiamo notato un apprezzabile miglioramento con una moto molto più controllata sulle ondulazioni.

IN MARCIA

Con il sorriso dentro al casco

DOPO tutta questa “premessa tecnica” è il momento di tirare le somme, e lo facciamo con piacere. Sintetizzando al massimo, la MT-09 dà veramente un gran gusto, sarà la posizione di guida azzeccata, sarà l'eccezionale motore o la forcella così a punto, oppure sarà l'assieme a formare una ricetta invidiabile, ma ci siamo trovati per le mani una moto che va bene in tutte le condizioni. Nell'uso urbano sembra di avere a che fare con una piccola naked di media cilindrata: tutto è facile, si passa ovunque grazie agli ingombri ridotti e alla bella sterzata, motore e frizione non affaticano, poi una volta nel misto si scopre il giusto compromesso fra agilità e stabilità e, a costo di ripeterci, si pensa: “che bel motore!”

Letteralmente si guida con il sorriso dentro al casco **godendo ad ogni riapertura di acceleratore sia quando si passeggia per via della spinta piena e pastosa ai bassi regimi**, sia quando si spinge davvero con i tre pistoni che ti sparano letteralmente fuori dalle curve: difficile chiedere qualcosa di più!

Anzi a dir la verità qualcosa ci sarebbe, un poco di protezione aero-

dinamica e qui il piccolo cupolino sport può essere una bella scelta anche perché esteticamente arricchisce il frontale, **e poi un po' di spazio in più per i piedi del pilota, perché quando si guida con le punte sulle pedane** (ma solo in questo caso), i talloni arrivano in contatto con le staffe delle pedane passeggero, un piccolo limite ad ogni modo comune a molte moto di questa categoria. ■



GLI ACCESSORI

impianto di scarico Akrapovic
pedane regolabili
portatarga alto
parabrezza sport
sella piatta
cover radiatore
parabrezza alto
faretti supplementari
paramani
sella comfort
protezioni motore
pedane touring
riser manubrio
borsa serbatoio
leva manubrio CNC



TRE VERSIONI CON TRE PISTONI

Nella pagina a fianco, il line up MT-09 al completo, con la versione Touring, quella standard e la Sport. In basso alcuni degli accessori. La naked Yamaha è divertente e dà gusto in tutte le condizioni: i tre pistoni permettono bei numeri



Primopiano

KTM 1290 Super Duke R

di **Andrea Toumaniantz**



DUKESSA FURENTE

Più agile e potente, si **conferma** una stradale **cattivissima** ma gestibile, per merito di un motore stupefacente e un'elettronica allo **stato** dell'arte

Chi è in cerca di sensazioni forti su strada si può trovare di fronte all'amletica scelta tra una super-sportiva, con carena e semimanubri, o una nuda dal manubrio alto. In molti casi le due differiscono principalmente per il maggior comfort della seconda dovuto alla postura di guida, perché

parlando di potenza e pure emozioni su strada, la differenza è davvero poca. Fin qui nulla di nuovo, ma se invece rovesciassimo il mondo e pretendessimo di fronteggiare in pista una sportiva guidando una naked? In fondo le prime moto che correvano nel campionato AMA Superbike ad inizio ►



anni '80 erano prive di carena, con manubrio dritto e una grande tabella portanumero sull'anteriore, ve le ricordate?

Bene, dopo essere stata tra le prime a credere nel segmento delle nude, KTM ha deciso di aprire una nuova sezione "motorsport" della propria azienda dedicandola alle sole moto preparate per la pista e offerte ai clienti, che inizierà a breve con la RC16 in versione clienti per poi proseguire con tutta la gamma delle naked. La Super Duke è in parte ambasciatrice di questo nuovo corso e pur restando focalizzata sull'utilizzo stradale, dove eccelle per trattabilità e maneggevolezza, è capace di trasformarsi anche in uno

strumento da pista, unico ambiente dove si riesce a sfruttarla totalmente. In effetti parliamo di 177 CV per 195 kg dichiarati a secco e l'unico elemento mancante è la protezione aerodinamica!

Per averla bisogna attendere febbraio e mettere in conto 16.600 € (franco concessionario).

IN SELLA

Una trasferta in buona compagnia

QUESTA trasferta ci ha portati in Qatar, per una prova svoltasi in parte su strade cittadine e per la porzione più importante sulla pista a 30 km

da Doha. Luogo mitico per ogni appassionato, il circuito di Losail ha la particolarità di farti respirare il profumo della MotoGP alla gara di apertura stagione. La possibilità di utilizzare la pista in notturna è molto sensata, visto che anche a metà dicembre nella ore più calde la temperatura diventa impegnativa per moto e piloti. **Su strada e su pista abbiamo sempre goduto della qualificata compagnia di Jeremy McWilliams, ex pilota MotoGP ora collaudatore ufficiale KTM, e Chris Fillmore, veloce pilota americano che corre nel campionato AMA.**

Pur essendo più sbilanciata in avanti rispetto al passato, la postura della Super Duke R resta comoda per la guida stradale, mentre la sella continua ad essere piuttosto alta per una stradale, anche se



UNA FACCIA UNA RAZZA

Il nuovo fanale anteriore a led caratterizza tutte le Duke della gamma 2017. Il telaio posteriore ora è totalmente a vista



ha di buono una forma che permette facili movimenti e discreto comfort. Prima di abituarci al sistema, sbagliamo un paio di volte la procedura di avvio del sistema keyless a causa del pulsante di accensione cruscotto che si scambia facilmente per quello di avviamento. Poco male, perché bastano un paio di fermate e riavvii abiotarsi a non dover maneggiare più la chiave, nemmeno per aprire il tappo serbatoio.

IN MARCIA

Accelerazioni brucianti

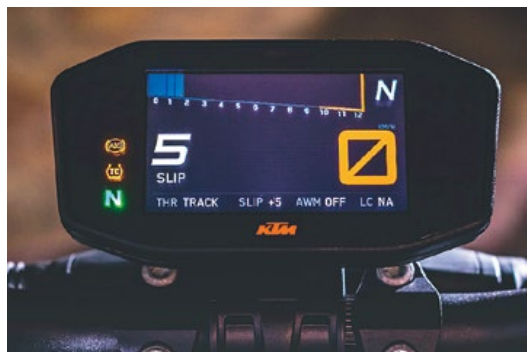
LA FORZA di questo bicilindrico è che pur essendo di grossa



LA STRUMENTAZIONE

Colori adattabili

Il dashboard TFT a colori visualizza ogni informazione con una grafica precisa e leggibile, adattandosi in automatico alla luce ambientale, con tonalità blu su sfondo bianco. Sul lato superiore il contagiri a barre segnala la necessità di cambiata cambiando colore in rosso e poi lampeggiando in modo evidente, con i regimi di segnalazione programmabili. Le barre di livello carburante e temperatura acqua sono sempre visibili sul lato sinistro, mentre sul lato destro appare in grande la velocità. Sul lato inferiore i dati cambiano a seconda del riding mode prescelto, evidenziando le impostazioni dell'elettronica, piuttosto che orario e chilometri parziali. Peccato manchino intere videate dedicate ai riding mode. I comandi sul blocchetto sinistro sono i soliti 4 tasti (entra, esci, alto basso) davvero intuitivi.





DA FERMO

Cattiva come non sei stata mai

L'ASPETTO è quello "ignorante" e aggressivo, perfettamente allineato al carattere della moto, a cui la prima edizione ci ha abituati. La vista laterale resta fondamentalmente simile alla precedente, ma è il nuovo basso e assottigliato fanale anteriore a caratterizzare fortemente la parte frontale, assimilandone la faccia a quella delle sorelle minori in versione 2017. Il fanale è formato da un supporto centrale in alluminio che sorregge i due gusci in plastica nei quali si divide l'impianto full led. La forma della struttura è anche studiata per dissipare meglio il calore generato dai led ed è presente il sistema automatico di luce diurna. Originale anche l'ottica posteriore, che a luci spente si mimetizza totalmente con il codino facendolo sembrare molto racing.



Il serbatoio è più avanzato e superiormente cambia forma per raccordarsi meglio ai convogliatori laterali, mentre, restando in argomento plastiche, queste scompaiono totalmente dal telaio posteriore, lasciando in vista la sua struttura essenziale.

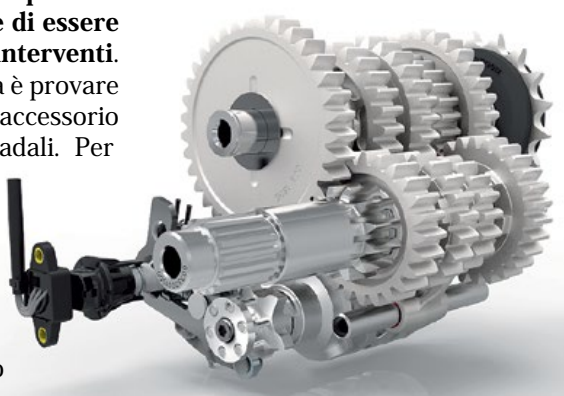
Il manubrio aumenta 20 mm in larghezza e si abbassa di 5 mm, oltre ad essere fissato 18,5 mm più in avanti, con l'intenzione di portare maggior peso del pilota sull'anteriore, avvantaggiando la reattività dell'avantreno. Da notare la

sella Power Parts, con superficie antiscivolo e cuciture arancioni.

Per semplificare l'utilizzo quotidiano ora è presente il sistema key-less, che agisce su messa in moto, bloccasterzo e tappo serbatoio, semplicemente tenendo la chiave in tasca.

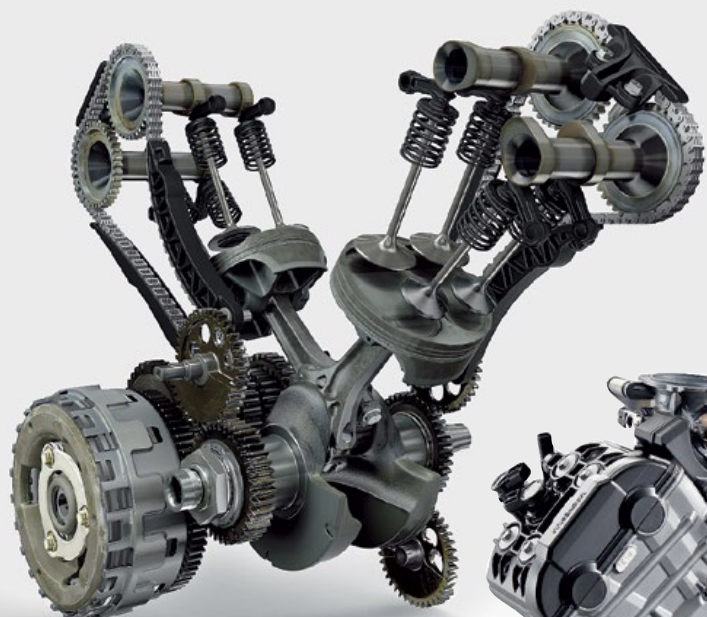
cubatura e potentissimo, quando usato a bassa velocità diventa dolce e facile da gestire, specialmente se in mappa "road", eliminando quasi del tutto strappi e effetto on-off. Questo permette un utilizzo rilassato anche nel traffico e sotto i 50 km/h, quando la 1290 risulta molto rapida dei cambi di direzione e capace di accelerazioni brucianti ad ogni semaforo. **Anche il potente freno anteriore è capace di essere dolce e privo di bruschi interventi.** La nostra grande curiosità è provare il nuovo Quick-shifter+, l'accessorio del momento per le stradali. Per un sistema automatico gestire le cambiate di un bicilindrico molto potente non è facile, specialmente a basso numero di giri. Il sistema della 1290 ha mostrato

qualche strappo sotto ai 4.000 giri, sia in scalata, sia salendo con le marce, mentre a regimi superiori si è sempre comportato perfettamente. Inutile cercare una minima protezione aerodinamica quando si aumenta l'andatura, solo la maggior inclinazione del busto in avanti aiuta ad aggrapparsi un po' meno al manubrio.



QUICK-SHIFTER+

Sopra, in dotazione al pacchetto "Performance Pack" la cambiata assistita anche in scalata, un accessorio molto utile in strada e in pista



LEGGEREZZA

Le nuove valvole aspirazione in titanio risparmiano 19 grammi ognuna. La testata ora adotta nuove camere di risonanza per regolarizzare l'erogazione



LA SCHEDA

KTM 1290 Super Duke R

MOTORE Bicilindrico a V di 75°, 4 tempi, raffreddato a liquido. Alesaggio e corsa 108 x 71 mm; cilindrata 1.301 cm³. Rapporto di compressione 13,6:1. Distribuzione doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro. Lubrificazione a carter secco. Iniezione elettronica Keihin con ride by wire, corpi farfallati di 56 mm Ø. Accensione elettronica digitale. Avviamento elettrico. Trasmissione primaria a ingranaggi, finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio con sistema antisaltellamento, cambio a 6 rapporti.

DOTAZIONE ELETTRONICA Tre modalità di guida sport, street e rain con traction control. Cornering ABS a due canali e cruise control.

CICLISTICA Telaio a traliccio in tubi tondi d'acciaio. Sospensioni WP: anteriore forcella teleidraulica regolabile a steli rovesciati di 48 mm Ø, escursione 125 mm; posteriore forcellone monobraccio con monoammortizzatore idraulico regolabile, escursione 156 mm. Freni Brembo: anteriore a doppio disco di 320 mm Ø, con pinze monoblocco ad attacco radiale a quattro pistoncini; posteriore a disco di 240 mm Ø. Pneumatici Metzeler Sportec M7: anteriore 120/70-ZR17"; posteriore 190/55-ZR17".

DIMENSIONI Interasse 1.482 mm, altezza sella 835 mm. Inclinazione canotto di sterzo 24,9°. Avancorsa 107 mm. Peso in ordine di marcia 203 kg. Capacità serbatoio 18 litri.

PRESTAZIONI DICHIARATE Potenza 130 kW (177 CV) a 9.750 giri/min.; coppia 141 Nm (14,4 kgm) a 7.000 giri/min.

PREZZO Euro 16.600 franco concessionario. Colori nero, bianco. Garanzia di 2 anni. Omologata Euro-4.



LA TECNICA

Elettronica e setting innanzitutto

ESTREMIZZARE l'estremo non è cosa facile, ma in KTM sono maestri, in fondo lo fanno da sempre. La ciclistica presenta un nuovo setting delle sospensioni, con la forcella USD di 48 mm Ø dotata di molle più dure (da 9,5 a 10 N/mm) e con idraulica modificata su forcella e monoammortizzatore. Quest'ultimo è ultraregolabile, mentre sulla forcella manca inspiegabilmente il registro del precarico. Da notare le pinze radiali monoblocco anteriori, che restano le raffinate Brembo M-50 comandate da pompa radiale. Il motore V2 a 75° di 1301 cm³ monta ora cornetti di aspirazione 10 mm più corti che ottimizzano l'erogazione, regalando anche 500 giri in più in allungo. Le valvole aspirazione sono in titanio e risparmiano 19 g l'una, mentre la nuova testa incrementa la compressione a 13,6:1, oltre a presentare nuove camere di risonanza che migliorano la trattabilità. I CV ora sono 177 a 9.750 giri, con una

corposissima coppia di 141 Nm a 7.000 giri. Noto il grafico al banco, dove la lettura minima parte già da 100 Nm! La ricca dotazione elettronica si divide tra quella di serie e due pacchetti aggiuntivi. La base prevede controllo trazione MTC, cornering ABS con modalità supermoto (Bosch 9.1MP), entrambi connessi alla piattaforma inerziale con possibilità di settaggio tramite 3 riding mode e per finire il cruise control.

Installando il Track Pack (349 €) gli orizzonti si ampliano parecchio grazie launch control, anti-wheelie, 9 livelli aggiuntivi di controllo trazione e settaggio risposta del gas.

Se poi si sceglie anche il Performance Pack (549 €) si ottengono Quickshifter+ che assiste anche in scalata, gestione freno motore MSR e connessione Bluetooth "KTM my ride". La scelta dei pneumatici è decisamente sportiva, con i Metzeler Sportec M7.





LA GUIDA IN NOTTURNA SUL CIRCUITO DEL MONDIALE

All'inizio rimani disorientato dalle luci artificiali, che seppur illuminino a giorno, ti scombina parte dei riferimenti togliendo sicurezza e costringendo a maggior concentrazione. Poi ci sono le ombre, che ti sorpassano sempre all'interno mentre stai entrando in ogni curva spacciandoti per una moto vera; ci devi fare abitudine. Per il resto basta un turno per abituarti e farla diventare un'esperienza unica. Come in un videogioco, con il buio intorno, cerchi spasmodicamente i cordoli per trovare le traiettorie migliori, tu, la striscia d'asfalto e la moto, una figata pazzesca!

IN PISTA

Una schiena che fa godere

LOSAIL non è certo il circuito ideale per una naked, con un rettilineo lungo più di 1 km, curve molto veloci e una velocità media piuttosto alta, che mette presto alla frusta un pilota privo di alcuna protezione. Con la 1290 in fondo al rettilineo abbiamo visto i 270 km/h: a quella velocità, col casco spiaccicato sul naso, è impossibile non aggrapparsi al manubrio, ma nonostante questo l'avantreno è sempre rimasto preciso e gestibile. In pista si gode appieno della mostruosa schiena

del propulsore, inizialmente per timore reverenziale si tiene inserito l'antiwheeling, che lavora benissimo limitando ogni impennata, poi però viene voglia di toglierlo per gestire ogni sollevamento dell'anteriore. **Al contrario, come suggerito anche dai piloti KTM, è meglio mantenere il controllo trazione inserito e impostato tra livello 4 e 2**, per poi eventualmente modificarlo in corsa agendo sui pulsanti + e -.

Partiamo con la mappa "sport", che mantiene settaggi stradali, per il primo turno va più che bene, visto che il motore spinge comunque come una bestia e solo saltuariamente in frenata si avverte l'intervento dell'ABS al posteriore. L'incredibile



SOGNO DA CORSA

Gli accessori del catalogo Power Parts trasformano la Super Duke in una vera arma da pista. Prime tra tutte, le sospensioni racing WP, che ne cambiano positivamente il carattere



coppia a disposizione permette di percorrere gran parte delle curve con una marcia in più rispetto alla quadricilindriche. Alla curva 6, la più lenta del circuito, basta tenere la terza per venire sparati nel rettilineo successivo non appena si riapre il gas, mentre con altre moto si farebbe in prima o seconda. La 1290 richiede un buon impegno fisico per restare attaccati alla moto nelle violente accelerazioni e per contrastare una certa tendenza ad allargare la traiettoria in accelerazione, specialmente nelle curve veloci.

Con il tecnico WP siamo riusciti a

migliorare la situazione aumentando precarico e aprendo il rilascio del monoammortizzatore.

Passando alla mappa "track" possiamo impostare l'ABS a "supermoto" in modo da escluderlo dal posteriore, oltre eliminare il controllo impennata. Ora diventa tutto un po' più impegnativo! **Come su strada, anche il pista il Quick-shifter+ diventa uno strumento di cui non fare più a meno, soprattutto in staccata**, quando permette di buttare giù marce togliendoti il problema di pensare alla frizione. Solo alla curva 11, una veloce sinistra da ►

JEREMY McWILLIAMS

Le mappe sono impostate a mio gusto

NATO in Irlanda il 4 aprile 1964, McWilliams è stato pilota di Motomondiale e MotoGP tra il 1994 e il 2007, a fine anni '90 ha iniziato a collaudare le Aprilia, dal 2004 è tester e ambasciatore per KTM e collabora direttamente col reparto R&D.

– **Jeremy, da quanto e come hai cominciato con KTM?**

«Da inizio anni '90 ho sempre vissuto nel modo delle corse (è uno dei piloti più longevi del motomondiale, n.d.r.) e nel 2004, quando ero a fine carriera, non ho esitato all'offerta di collaborazione con KTM».

– **A cosa hai lavorato oltre alla Superduke?**

«Principalmente ho fatto parecchio lavoro con WP sullo sviluppo sospensioni semiattive, poi ho collaborato con Bosch nelle loro sedi di Giappone, Germania e Spagna per dare feedback sulle mappature del controllo trazione, tutto lavoro fatto a porte chiuse in gran segreto. Sulla precedente Super Duke ho lavorato anche sulle geometrie della ciclistica. Gli stati avanzamento progetto generalmente sono tre, io entro sempre al secondo o terzo, quando ci sono da fare verifiche e affinamenti. Anche parecchie parti del "Power Parts" passano per le mie mani...»

– **Hai contribuito a cambiare qualcosa su questa Superduke?**

«Esiste una continua

lotta tra le sensazioni dei tester e le esigenze dell'R&D. Per questa moto sono entrato al terzo livello facendo test della versione praticamente definitiva a Brno e allo Slovakia Ring, modificando le mappe del traction control per la pista, che sono impostate proprio sulle mie sensazioni di guida. Ho insistito anche per avere l'antiwheelie disinseribile, accessorio che in pista non attivo mai, e di cui non era prevista l'esclusione».

– **Detto da un pilota vero, quanto è "ready to race" questa moto?**

«Non puoi pretendere tutto da una street bike che deve funzionare bene su strada: secondo me comunque abbiamo ottenuto il massimo su strada e un livello in pista non certo basso, te ne sarai accorto tu stesso! Poi, basta cambiare sospensioni, scarico e sella per farla diventare molto simile a quella con cui abbiamo corso e vinto qualche

gara. Nella mia lista dei desideri metterei una piccola protezione aerodinamica, utile anche su strada».

– **Cosa usi dell'elettronica in pista?**

«Il traction a livello 1 è buono e lo tengo attivo anche in gara. L'ABS in mappa supermoto non è male, ma in gara non lo voglio, così come tutto il resto, grazie!»



fare tutta in accelerazione inserendo due marce, lo shifter metteva regolarmente in crisi il monoammortizzatore, probabilmente per il tempo di taglio accensione un po' lungo. Per contro, in questa stessa curva capita di vedere lampeggiare la spia del traction senza avere sensazione dell'intervento, questo prova l'ottimo lavoro del sistema, che agisce su anticipo e ride by wire.

Losail non è un tracciato estremamente probante per i freni, ma a nostro avviso in staccata va data una nota di merito a forcella e freno anteriore, la prima per l'ottimo sostegno garantito anche se priva del registro precarico, il secondo per le ottime potenza e modulabilità. **Complessivamente la Super Duke in pista rende se guidata fluida e senza forzarla troppo**, è capace di perdonarti anche marce sbagliate grazie al suo motore infinito e soprattutto è in grado di far divertire il pilota, a patto che questi abbia buona esperienza con moto molto potenti. ■



PIÙ MISURATA

In città sa anche essere tranquilla e facile da gestire grazie al più misurato riding mode "street"

SUPER DUKE RACING

Per fare sul serio serve l'arma giusta

IL RACING resta un elemento chiave a Mattighofen, così come l'ormai ombelicale collaborazione con WP, che ormai non è più un fornitore, ma è parte effettiva della famiglia. WP segue principalmente le sospensioni, ma partecipa anche al design di molti particolari.

A Losail, in un box separato, c'erano 4 Super Duke in versione sport a nostra disposizione. Vederle e innamorarsene è stato un attimo ed è facile immaginare la lotta scatenatasi tra i tester per averle per più di un turno! Addobbate solo con parti del catalogo Power Parts come forcella e mono WP Racing (la forcella è praticamente quella usata sulle Moto2), l'impianto di scarico completo Akrapovic che permette circa 5 kg di risparmio di peso, piastre forcella irrigidite, pedane arretrate con

regolazioni, sella racing più supporto sella racing e altri piccoli particolari. Basandoci sui prezzi di listino abbiamo totalizzato circa 9.000 € di accessori, ma si sa, le prestazioni costano... Per finire, le moto montavano i Pirelli Diablo Superbike slick, oltre ad avere nuove mappature motore adatte al nuovo scarico.

Così allestita la 1290 cambia parecchio, e anche se i 4 CV guadagnati praticamente scompaiono tra i 181 CV totali, la

ciclistica diventa più precisa e reattiva. La differenza principale arriva dalle sospensioni più sostenute e frenate, specialmente al posteriore, dove cala la tendenza del mono a pompare nei cambi marcia e la moto mantiene meglio la traiettoria. Per non parlare del sound di scarico decisamente più coinvolgente!





MOTOR BIKE EXPO

20 21 22 GENNAIO 2017

VERONA



LA FIERA DEDICATA AL MOTOCICLISTA

155.000 VISITATORI - 670 ESPOSITORI



MOTUL



BULLEIT
FRONTIER
WHISKEY



VERONAFIERE