

KTM 1290 Super Adventure

**PREGI** ● Feeling di guida e prestazioni

**DIFETTI** ● Leggibilità strumentazione

**Prezzo** 18.450 €

PROVA MAXI ENDURO

# KTM 1290 SUPER ADVENTURE

E' la nuova ammiraglia di Mattighofen: è stra-potente, ma si guida con tanta facilità ovunque grazie alla ciclistica sana e all'eccezionale elettronica di bordo. Costa cara (18.450 euro), ma offre una dotazione completa **di Andrea Perfetti**

Foto Sebas Romero e Francesco Montero





**N**on abbiamo ancora smaltito la sbornia del recente comunicato stampa della KTM sui numeri del 2014, chiuso con quasi 160.000 moto vendute, che siamo qui al sole delle

Canarie a raccontarvi come si comporta la nuova ammiraglia della Casa austriaca. Ci pareva già un gran bel prodotto la 1190 Adventure, che infatti resta a listino e anzi continuerà a essere il cavallo di battaglia della famiglia Adventure grazie a un equipaggiamento notevole (150 cavalli, sospensioni elettroniche, riding mode, controllo di stabilità MSC e molto altro ancora). A lei e alla 1190 Adventure R con cerchio anteriore da 21" nel 2015 si affiancano altre due versioni: la 1050 Adventure (a 13.150 euro), di cui troverete presto la prova online, e la 1290 Super Adventure. Sarà

venduta nella colorazione bianca che vedete nelle nostre foto al prezzo di 18.450 euro con una dotazione di serie molto completa, che sotto diversi aspetti fa di lei un punto di riferimento nella categoria delle maxi enduro più lussuose e prestazionali. L'autonomia bestiale (garantita dai 30 litri del serbatoio) la pone in concorrenza a muso duro con un'altra Adventure, la BMW R1200GS. Rispetto a questa però la KTM vanta una dotazione di serie più ricca (ci sono le sospensioni semi attive, la sella e le manopole riscaldate, il controllo di stabilità, i fari adattivi in curva). La potenza esagerata di 160 cavalli la mette invece sullo stesso, incredibile piano prestazionale della nuova Ducati Multistrada, che vanta in effetti la medesima cavalleria. KTM crede moltissimo nel progetto 1290 Super Adventure perché, al di là dei clienti che saprà conquistarsi nel mondo,







rappresenta oggi il biglietto da visita dell'azienda e mostra di cosa sono capaci gli ingegneri e i progettisti che lavorano a Mattighofen. Con lei la famiglia Adventure consta di quattro modelli che condividono il motore LC8 V2 di 75° (declinato in tre versioni: 1050 con 95 cavalli e disponibile anche depotenziato per le patenti A2, 1190 con 150 cavalli e 1290 con 160 cavalli), il telaio a traliccio in acciaio (rinforzato dal 2015 nel punto di attacco superiore dell'ammortizzatore) e il forcellone in alluminio. Cambiano invece la dotazione elettronica, gli allestimenti e le sospensioni.

### Motore: numeri record

La KTM 1290 Super Adventure è una moto di lusso, non ci piove. Non fa sognare le chilometriche derapate su terra della Adventure R, ma viaggi in business class accompagnati dalle prestazioni esagerate del bicilindrico che tocca qui quota 1.301 cc. Rispetto al 1190 crescono sia l'alesaggio che la corsa, l'albero motore è più pesante e la sesta marcia è molto lunga per consentire

medie autostradali elevate a bassi regimi. Ci sono anche nuove teste e camere di combustione riviste. Il tutto porta a una potenza di 160 cavalli a 8.750 giri, con una coppia di 140 Nm a 6.750 giri, ma pensate che a 2.500 giri si hanno già oltre 10 chilogrammetri a disposizione. L'elettronica integra quella della 1190 con ulteriori innovazioni. Troviamo i riding mode (sport, street, rain, offroad) per il motore, il controllo di stabilità MSC che lavora con l'ABS e il controllo di trazione MTC; in più ci sono anche il cruise control, il sensore della pressione delle gomme e soprattutto le sospensioni WP semi-attive e i fari a LED adattivi, capaci di orientarsi in direzione della curva. Quando la moto si inclina di 10°, si accende un LED; a 20° due LED e a 30° la parte interna della curva è illuminata da tutti e tre i LED. Arriveranno invece come optional l'assistenza alla partenza in salita e il sistema MSR che apre leggermente le farfalle e aumenta la coppia per contrastare la tendenza al bloccaggio della ruota quando si inserisce ad esempio un rapporto troppo basso.

In pratica agisce come un controllo di trazione, ma al contrario. Anche il comfort è al primo posto, con l'aggiornamento del plexiglass (ora più grande e regolabile dal pilota utilizzando una mano sola) e con l'aggiunta di sella e manopole riscaldate (sottolineiamo che quella del passeggero è più grande e comoda su tutte le Adventure 2015). Il serbatoio da 30 litri offre un'autonomia superiore ai 500 km (dato dichiarato dalla Casa).

### Telaio collaudato e sospensioni semi attive

Come abbiamo anticipato, il telaio non presenta grosse novità. Con la 1190 ha già evidenziato un ottimo feeling di guida. E' in acciaio e pesa solo 9,8 kg; la parte posteriore è in alluminio e ospita gli attacchi per le valige. Le maniglie per il passeggero sono posizionate in modo diverso rispetto

ai modelli 2014, per ospitare una sella più larga e comoda. La 1290 Super Adventure ha un sellone doppio, riscaldabile (di serie) separatamente e ben imbottito. La parte del pilota può essere posizionata su due tacche che portano l'altezza a 860 o 875 mm da terra. Il peso senza carburante è di 229 kg, col pieno non supera i 250 kg. Le sospensioni sono WP semi attive, capaci cioè di adattarsi autonomamente allo stile di guida e alle condizioni della strada. Il pilota deve solo settare il precarico e il damping mode preferito in base ai suoi gusti (street, sport, confort, offroad), la centralina provvede poi in tempo reale a calibrare perfettamente la risposta idraulica della forcella da 48 mm e del mono, entrambi con 200 mm di escursione. Il sistema elettronico offre di fatto anche un effetto anti dive che evita in modo netto la compressione della forcella in frenata.







La 1290 Super Adventure adotta i bei cerchi a raggi della 1190 di tipo tubeless con pneumatici Continental Trail Attack 2 nelle misure 120/70-19 e 170/60-17. La frizione impiega una pompa idraulica Magura, mentre i freni sono marchiati Brembo. Davanti lavora la pompa radiale sulle pinze (anch'esse radiali) a quattro pistoncini, i dischi sono da 320 mm (267 dietro).

### Strumentazione: tante info, leggibilità migliorabile

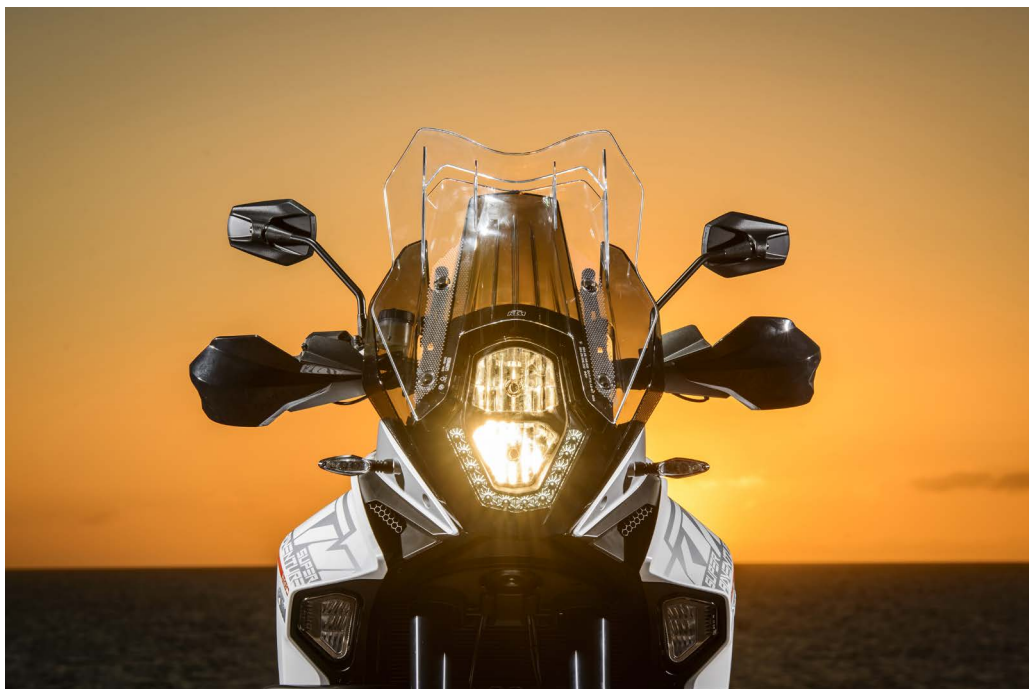
La strumentazione presenta due grandi display e un quadrante analogico col contagiri. In KTM hanno fatto un grande lavoro: ci sono tutte le informazioni di viaggio e sulla moto che possiate desiderare, non manca davvero nulla. La strumentazione ha però un'inclinazione che non ne agevola la lettura quando il sole è alto

o alle spalle del pilota; una piccola palpebra o una diversa inclinazione potrebbero migliorare la situazione. Il manubrio e i comandi sono ben fatti. Sul blocchetto elettrico di sinistra ci sono i tasti che selezionano i vari mode del motore e delle sospensioni, il riscaldamento della sella e delle manopole, le info del computer di bordo. Su quello di destra si trovano i comandi del cruise control, molto intuitivi e semplici. Il grande parabrezza offre una protezione eccellente anche alle alte velocità e si regola senza attrezzi. Chi scrive è alto 185 cm e non ha dovuto alzarlo neanche nel test in autostrada.

### La nostra prova su strada

La KTM 1290 Super Adventure da fermo incute un minimo timore reverenziale. Le sue forme sono abbondanti, ma anche ingannevoli: la





moto rivela infatti quasi la medesima, ottima accoglienza della 1190 Adventure. Solo le gambe sono un po' più aperte per via dell'enorme serbatoio da 30 litri. Nel complesso si è inseriti molto bene e si ha da subito un gran controllo. Le vibrazioni al manubrio ci sono, ma non disturbano mai, la protezione dall'aria è eccellente. Nella marcia cittadina si avverte un po' di calore nella zona dei piedi, ma c'è un buon isolamento grazie alla copertura del collettore posteriore. La nuova sella ha una imbottitura piuttosto dura; nei primi chilometri del test pare persino eccessiva, ma a fine giornata (dopo qualche centinaio di curve) le nostre chiappe l'hanno ringraziata. Degno di nota anche lo spazio riservato al passeggero, che dispone di due comode maniglie. I vari comandi sono molto leggeri e altrettanto precisi nell'azionamento. Il cambio a sei marce è ottimo,

ha innesti leggeri e immediati a ogni regime. E altrettanto bene si comporta l'acceleratore elettronico ride by wire. Il bicilindrico di oltre 1.300 cc (record del segmento maxi enduro) è davvero un bel motore, che si presta come pochi altri agli usi più diversi. Sa piegarsi alla guida turistica del cumenda, scende infatti a 2.000 giri anche coi rapporti lunghi e permette di viaggiare nel misto con la quarta inserita, dimenticandosi del cambio. Vanta una fantastica erogazione di potenza, sempre facilmente gestibile grazie all'ottima gestione elettronica del controllo di trazione. A 4.000 giri cambia carattere e diventa una autentica bestia che spara la Super Adventure come un proiettile ogni volta che si gira - anche poco - il polso destro. Fino ai 7.000 giri la nuova KTM è già diventata un vero animale da misto, velocissima nel collegare le curve e far sparire i

rettilinei. Oltre, e fino al regime di potenza massima, bisogna cercare spazi aperti: il rumore di aspirazione anticipa la furia dei 160 cavalli che danno alla 1290 il primato delle prestazioni nel segmento della maxi enduro da viaggio. Prestazioni che si sposano bene con l'attitudine al viaggio: a 130 km/h il motore riposa a meno di 5.000 giri in sesta, da qui basta sfiorare il gas per chiudere i sorpassi con grande sicurezza. Ci riserviamo di calcolare i consumi nella classica prova strumentale, quando la moto sarà disponibile in redazione. Il peso in più rispetto alla 1190 si sente solo nei cambi di direzione, quando il serbatoio è pieno. Altrimenti la differenza (solo 10 kg tra i due modelli) rende la dinamica della 1290 incredibilmente simile a quella delle Adventure che conosciamo. La ciclistica è infatti molto equilibrata e dà subito confidenza al pilota; si

tengono medie elevatissime tra le curve con un ridotto impegno fisico e mentale. La 1290 Super Adventure sembra davvero una moto a prova di errore di guida, il merito va all'assistenza elettronica dell'ABS, del controllo di trazione e del controllo di stabilità, tutti tarati in modo esemplare. La vera differenza arriva dalle sospensioni semi attive che si adeguano allo stile di guida e al fondo stradale in modo repentino. Ne abbiamo apprezzato il funzionamento in particolare in frenata, quando la forcella reagisce all'affondamento con un evidente effetto anti dive. Su strada la selezione street è il miglior compromesso sia per il motore che per le sospensioni (ricordiamo che hanno una gestione separata). La modalità sport rende il primo sin troppo reattivo, mentre le seconde diventano rigide, restituendo un minore feeling con l'avantreno. L'asfalto perfetto









della Spagna (beati loro!) non ci ha consentito di verificare la risposta della forcella e dell'ammortizzatore sullo sconnesso, ma ricordiamo che in questo frangente anche le sospensioni a regolazione elettronica della 1190 Adventure funzionano assai bene.

L'impianto frenante regala una grande potenza e un'ottima resistenza alla fatica: un pregio non da poco, vista l'esuberanza prestazionale della nuova ammiraglia austriaca. **M**



**SCHEDA TECNICA**

**KTM 1190 Super Adventure 18.450 euro**  
**Tempi:** 4  
**Cilindri:** 2  
**Cilindrata:** 1301 cc  
**Disposizione cilindri:** a V di 75°, longitudinale  
**Raffreddamento:** a liquido  
**Avviamento:** E  
**Potenza:** 160 cv (118 kW) / 9500 giri  
**Coppia:** 140 Nm / 2500 giri  
**Marce:** 6, cambio meccanico  
**Freni:** DD/D  
**Misure freni:** 320/267 mm  
**Misure cerchi (ant./post.):** 21" / 18"  
**Normativa antinquinamento:** Euro 3  
**Peso:** 229 kg  
**Capacità serbatoio:** 30 l  
**Segmento:** Enduro Stradale

**ABBIGLIAMENTO**

**Casco:** Suomy MX Tourer  
**Giacca:** IXON  
**Pantaloni:** IXON  
**Guanti:** IXON  
**Stivali:** TCX Boots