

KTM RC390

PREGI ● Rapporto qualità/prezzo e dotazione

DIFETTI ● Potenza freno anteriore

Prezzo 5.750 €

PROVA SU STRADA

LEGGERMENTE CATTIVA

La domanda di moto leggere e di piccola cilindrata continua a crescere e la serie Duke, nelle cilindrata 390 e 125 in particolare, sta vendendo molto bene. Con la RC390, KTM lancia una sportiva carenata "globale", venduta in tutto il mondo. In vendita a 5.750 euro, ABS compreso

di Francesco Paolillo

Foto di Milagro

Piccola di cilindrata ma grande per importanza e numeri di vendita, al momento solo potenziali, la KTM RC390 è per la casa austriaca una moto di notevole importanza. Le risorse dedicate a questa moto non sono inferiori a quelle che hanno ricevuto le sorelle di cilindrata maggiore, così come l'impegno che i tecnici hanno profuso nella sua realizzazione. Il DNA sportivo delle KTM viene confermato nella RC390 (il motto di famiglia è "Ready to Race"), grazie a un look corsaiolo enfatizzato dal telaio a traliccio in acciaio, e anche al design profilato e sfuggente delle carene. La mano di Kiska, vulcanico designer che da anni collabora con la casa austriaca, si intuisce nella definizione delle linee, in cui emerge il taglio netto dei volumi, e negli spigoli vivi che sono presenti in po' ovunque su questa

KTM. Due particolari emergono per originalità, il primo è certamente il cupolino con l'ampio plexiglas che fa anche da carenatura, abbracciando tutta la parte anteriore e lasciando spazio solo al doppio gruppo ottico, il secondo è il codino/sella, che porta ai massimi termini il concetto di forma-funzione, essendo la sella integrata e dello stesso materiale del codone. Pur senza mai perdere d'occhio il rapporto qualità/prezzo, di importanza fondamentale per questa tipologia di moto, soprattutto su alcuni mercati (ricordiamo che la R390 viene venduta senza modifiche specifiche su tutti i mercati mondiali ove è presente il marchio KTM, mercati occidentali e asiatici), le scelte di compromesso per alcuni particolari, come i supporti delle pedane o le leve dei comandi al manubrio, non disturbano più di tanto, così come appare accettabile qualche cablaggio elettrico a vista. Anche la dotazione ciclistica seppur



di compromesso, non si può certo criticare. Se da una parte troviamo un impianto frenante con disco da 300 mm e pinza radiale a quattro pistoncini marchiata Bybre (dietro monta un disco flottante da 230 mm con pinza a due pistoncini), il tutto "moderato" da un sistema anti bloccaggio ABS, dall'altra il reparto sospensioni prevede una forcella WP a steli rovesciati da 43 mm, priva di regolazioni con una corsa utile di 125 mm, e un mono, fornito dal medesimo costruttore, con il solo registro del precarico molla, e un'escursione di 150 mm. Il motore della RC390 è un moderno monocilindrico da 375 cc, bialbero quattro valvole, raffreddato a liquido, che raggiunge una potenza massima di 44 cv a 9.500 giri, con un rapporto peso potenza, che oltre a essere il migliore della sua categoria, lo rende adatto ai possessori della patente A2. La coppia massima raggiunta dal mono austriaco è di 35 Nm a 7.250 giri. Il motore è incastonato in un telaio a traliccio

in acciaio, che deriva da quello della sorella Duke, ma che si differenzia per la minore inclinazione del canotto di sterzo (meno aperto di 1,5°), e da un telaio reggi sella diverso studiato appositamente.

Come va su strada

Le modifiche all'ergonomia rispetto alla Duke si percepiscono non appena si sale in sella alla RC390, il busto è decisamente più inclinato in avanti, e fa sì che i polsi risultino più caricati. Nel complesso però non ci si trova niente male, certo la sella ha l'imbottitura ricavata da un blocco di marmo di Carrara, ma viene compensata da un assetto delle sospensioni che filtra discretamente le sconessioni dell'asfalto. Facile e reattiva come ci aspettavamo, la RC390 è intuitiva da guidare e l'erogazione del monocilindrico si sposa molto bene con la filosofia di questa superbike in scala ridotta. Il quattro valvole è pur



sempre un mono, e in quanto tale digerisce malvolentieri le piene aperture di gas ai bassi regimi, quindi per evitare di sentirlo strappare e annaspere, meglio aprire una volta che si è varcata la soglia dei 3.500 giri. Oltrepassato tale traguardo, il motore sale lineare fino a 7.000 giri, regime oltre il quale prende coraggio e spinge affievolendosi solo all'approssimarsi del taglio del limitatore, poco oltre i 9.500 giri (una spia rossa sul cruscotto ci avverte pochi istanti prima che avvenga il taglio dell'alimentazione). Su strada, naturalmente, non si sente il bisogno di tirare il collo al motore, mantenendolo tra i 6/8.000 giri si viaggia spediti e contenti, mentre la ciclistica agile e leggera consente di pennellare le curve a piacimento. Due appunti negativi ci sentiamo di farli a proposito della frenata, e del pneumatico posteriore. La prima soffre di una certa mancanza di mordente della pinza anteriore, che

richiede uno sforzo sopra la media per restituire una decelerazione solo più che discreta, mentre il pneumatico posteriore, soffre il fatto di essere montato su un cerchio troppo stretto per le sue dimensioni. Questo particolare che rende il profilo più "chiuso", o a pera che dir si voglia, riduce l'area di appoggio del pneumatico, l'ottimo Metzeler Sportec M5, durante le pieghe più accentuate. Niente di trascendentale, l'utente medio di questa moto difficilmente si troverà a spalancare il gas a moto completamente sdraiata, però a noi un profilo più aperto e quindi un appoggio maggiore non dispiacerebbe. Le qualità della piccola RC390 permettono di guidare, anche in maniera brillante, con il minimo dell'impegno, fisico e mentale, la potenza limitata ma più che sufficiente almeno nell'utilizzo su strada, permettono al suo pilota di concentrarsi sulla guida, e soprattutto sulle traiettorie da

percorrere, senza fare troppo caso a come si manovra il gas. L'idillio è a volte disturbato dalla presenza di vibrazioni, sia sulle pedane sia sulle manopole, soprattutto in fase di accelerazione dai bassi regimi - a velocità costante tendono a scomparire -, d'altronde il motore è pur sempre un monocilindrico, e in quanto tale le vibrazioni contenute non sono il suo forte. L'assetto standard ci ha soddisfatto, la forcella copia bene le asperità pur rimanendo sempre "sostenuta" quanto basta, mentre il mono, pur risultando, almeno sulle prime, leggermente sfrenato in compressione ed estensione, alla fine si merita un buon voto anch'esso. Guidando nel misto, rimanendo concentrati nella guida, si ha difficoltà a consultare la strumentazione, per altro davvero completa, visto che prevede la visualizzazione del consumo medio e istantaneo, autonomia

e rapporto inserito, che vanno ad aggiungersi ai soliti tachimetro, contagiri e spie varie (c'è anche l'avviso di raggiungimento dell'intervallo di manutenzione ogni 7.500 km). Le dimensioni da smartphone obbligano a usare caratteri lillipuziani che i normodotati, parliamo di capacità visive, faticano a mettere a fuoco. Quello che si legge bene è di certo il consumo, che stando alla strumentazione, difficilmente scende sotto i trenta chilometri con un litro di benzina. Niente male, e i soli dieci litri di capacità del serbatoio, non sono di certo un problema.

In pista ci si diverte

Il DNA della RC390 è sportivo, e il fatto stesso che sia protagonista di un campionato monomarca ne è la riprova, quindi la seconda parte del test si è svolta sul tortuoso tracciato

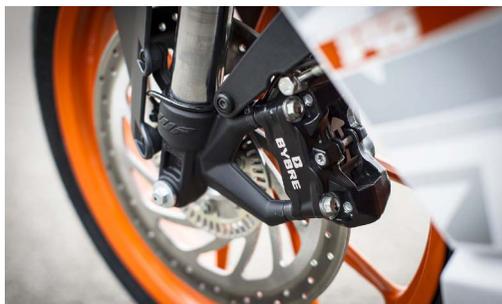




dell'Autodromo di Modena. Come ne è uscita la piccola austriaca? Ci viene da dire più che bene. I problemi di appoggio in curva e di scarso mordente del freno anteriore, permangono, e in certi casi si accentuano, ma ciò non toglie che la piccola RC sia divertente e soprattutto che permetta di apprendere i segreti della guida in pista e fare pratica. Si impara a disegnare traiettorie pulite e rotonde, in modo da sfruttare fino all'ultimo dei cavalli disponibili, mentre i freni vanno usati il meno possibile. L'ABS, funzionale e sempre utile su strada, pur essendo disinseribile, è talmente efficace che anche tra i cordoli e nella guida più aggressiva, abbiamo deciso di lasciarlo inserito. Al termine dei giochi cosa dobbiamo dire a riguardo di questa nuova KTM R390? Il segmento delle due ruote sotto i 500 cc si è allargato parecchio negli ultimi anni, e la percentuale sul







venduto raggiunta dalle moto di piccola cilindrata è in crescita. Con questa nuova moto KTM non fa che arricchire la propria offerta, e lo fa con un prodotto dall'ottimo rapporto qualità prezzo, con un look sportivo e moderno che di certo farà gola a molti giovani appassionati, e secondo noi anche qualche "meno giovane", potrebbe essere affascinato da una moto sportiva e divertente sì, ma senza impegno, anche per il portafoglio. **M**



SCHEDA TECNICA

KTM RC 390 ABS 5.750 Euro
Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 373.2 cc
Disposizione cilindri: Verticale
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 44 cv (32 kW) / 9500 giri
Coppia: 3.75 kgm (35 Nm) / 7250 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni: 300-230 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 147 kg
Altezza sella: 820 mm
Capacità serbatoio: 10 l
Segmento: Sportive

ABBIGLIAMENTO

Casco: X-Lite X-802R
Giacca: OJ Skill
Guanti: OJ Fighter
Pantaloni: OJ Sole
Tuta: Spidi Track Wind Pro
Guanti: Spidi Carbo Tec 3
Stivali: Alpinestars