

Aprilia Tuono V4 R vs BMW S1000R vs KTM 1290 Super Duke R

PROVA COMPARATIVA

LE INCREDIBILI

Tre moto che messe insieme superano i 500 (!) cavalli di potenza. Eppure su strada sono fantastiche grazie anche all'elettronica. E in pista fanno faville: scopritele con noi

di Francesco Paolillo

Foto di Marco Campelli

Bombardoni, maxi naked, nude sportive o streetfighter. Chiamatele come volete le tre moto di cui scriviamo, non strapperanno unanimi consensi tra i lettori (cosa che a dire il vero capita raramente, o forse mai), ma come siamo soliti pensare e scrivere, c'è spazio per tutti, almeno nel mondo delle moto. C'è chi le troverà eccessive, troppi cavalli e poca carena, altri invece le amano proprio per quest'alone di eccesso e adrenalina che le circonda. Una cosa è certa, comprarsele non offende nessuno, e se non fosse per queste moto che si comprano con il cuore, o meglio con la pancia, il mercato delle due ruote sarebbe un po' più noioso. Cosa ci si può fare con oltre 500 cv in tre? Su strada poco o niente, se non godere pochi istanti adrenalini, se siamo predisposti a rinchiuderci nell'arena,

per l'occasione un autodromo, allora è un altro paio di maniche! Quattro, quattro, due. Non è né uno schema calcistico e neanche lo schema di un impianto di scarico, sono solo i frazionamenti dei propulsori delle moto protagoniste del test. Quattro cilindri, disposti a V per l'italiana Aprilia Tuono V4, altrettanti cilindri, ma disposti uno accanto all'altro in linea, per la teutonica BMW S 1000 R e "soli" due, ma di dimensioni ciclopiche e disposti anch'essi a V, per l'austriaca KTM 1290 Super Duke R. Italiana e tedesca derivano in maniera inequivocabile rispettivamente dalla RSV4 e S 1000 RR, vere e proprie moto da corsa sotto mentite spoglie (ma neanche più di tanto mentite), mentre la KTM è un progetto a sé stante, e non deriva - tanto per capirci - dalla sportivissima RC8R. I prezzi delle tre contendenti sono di 16.790 euro per l'Aprilia, con una dotazione tecnica che si può considerare completa, 12.900



euro per la BMW, che però deve essere arricchita con qualche accessorio tecnico per allinearne la dotazione alle concorrenti, fino a raggiungere il traguardo dei 15.000 euro. Nel mezzo sta la KTM con 15.900 euro e una dotazione di serie già più che completa.

Estetica e Finiture

Aprilia Tuono V4 R 😊😊😊😊

La nuda di Noale ha convinto, sin dal suo esordio nel lontano 2002 (ovviamente col motore bicilindrico, NDR), sotto il punto di vista dinamico e tecnico, ma gli estimatori della sua estetica sono stati meno del previsto. Tutto per colpa di quel cupolino, che seppur funzionale ai fini della penetrazione aerodinamica, ha penetrato meno i cuori dei motociclisti. Purtroppo il protagonista principale delle discussioni legate all'estetica della Tuono è ancora lì e non è cambiato di una virgola, così come il resto della moto, che però

ha risentito meno anche del passare degli anni, e che rende ancora moderna la nuda veneta, in entrambe le colorazioni disponibili Bianca o Nera. Le finiture della Tuono sono di ottima fattura, mentre la dotazione ciclistica è di altissimo livello e non passa di certo inosservata, essendo tutta a vista.

Non si può rimanere indifferenti osservando il telaio a doppio trave in alluminio, e annesso forcellone, anch'esso in alluminio. Forcella e mono sono entrambi Sachs e sono totalmente regolabili, con un'escursione utile rispettivamente di 120 e 130 mm. L'impianto frenante prevede una coppia di dischi da 320 mm con relative pinze radiali monoblocco a quattro pistoncini, Brembo M4-32, mentre al posteriore troviamo un disco da 220 mm, su cui è montata una pinza a due pistoncini. Non manca l'ABS, sviluppato in collaborazione con Bosch, che prevede tre differenti regolazioni, Track - Sport - Rain.


BMW S 1000 R 😊😊😊

La roadster bavarese pur essendo più giovane della Tuono, le assomiglia parecchio, e distinguere a colpo d'occhio, può portare i meno attenti a confonderle. Meno male che escludendo la colorazione Light White, le altre due disponibili, Frozen Dark Blue Metallic e Racing Red, rendono la tedesca più riconoscibile.

La derivazione S 1000 RR è lampante, rimane il caratteristico gruppo ottico con fari asimmetrici, anche se declinato in maniera diversa, mentre il resto della scarsa carenatura, è specifico per la S1000 R. Le finiture sono un gradino sopra quelle della "RR", in virtù del fatto che la quattro cilindri BMW in versione naked perde le orribili plastiche non verniciate montate sulla "RR", mentre si nota una maggiore cura nelle finiture del telaio doppio trave in alluminio e relativo forcellone, e negli accoppiamenti delle plastiche.

Purtroppo rimangono le leve al manubrio di fattura criticabile e il serbatoio dell'olio freni, con "tubone" di gomma, entrambi di difficile digestione, soprattutto perché in bella vista proprio davanti al pilota. La dotazione ciclistica prevede due step, il primo, che definiremmo Base, prevede forcella e mono tradizionali, ampiamente regolabili e con un'escursione utile di 120 mm per entrambi, ma sarebbe un peccato non dotare la naked bavarese delle sospensioni a controllo elettronico DDC, con frenatura idraulica controllata in continuo, cioè in tempo reale, cui si somma il DTC, che ne modula l'intervento in funzione dell'inclinazione. L'impianto frenante monta di serie il Race ABS, che controlla e tiene a bada tanto i dischi anteriori da 320 mm, con pinze radiali Brembo a quattro pistoncini, quanto la pinza a due pistoncini che agisce su un disco singolo da 220 mm.


KTM 1290 SD R 😊😊😊😊😊

Il fatto che la bicilindrica austriaca rappresenti un progetto a sé, e quindi non derivi da una moto precedente come le altre due protagoniste del test, le dà un vantaggio, e cioè il fatto che i progettisti hanno avuto carta bianca in fase di definizione, sia tecnica sia stilistica. Ne consegue che la 1290 SD R appare più ordinata e pulita meccanicamente, mentre l'impostazione generale è meno spinta rispetto alle concorrenti. Quest'ultimo aspetto può essere considerato un pregio da alcuni, e un difetto per altri, fatto sta che nel complesso la KTM appare più street oriented rispetto alle altre due. Ricavata dal pieno, a colpi di scalpello, spigoli e tagli netti caratterizzano questa come altre KTM, particolarità che in questo caso rende molto personale e riconoscibile la 1290 Super Duke R, che piaccia oppure no. Come scritto, la bicilindrica austriaca si

presenta ordinata, e aggiungiamo anche ben fatta. Assemblaggi e accoppiamenti sono ottimi, mentre i materiali sono qualitativamente apprezzabili sia alla vista sia al tatto.

Il telaio a traliccio in tubi d'acciaio al cromo molibdeno spicca per la colorazione arancio, in entrambe le versioni disponibili, Orange e Black, e spicca nei confronti del propulsore color antracite. Il reparto sospensioni si affida totalmente a componenti WP, forcella a steli rovesciati da ben 48 mm (43 per Aprilia e 46 per BMW), che prevede le sole regolazioni idrauliche della compressione e del ritorno con un'escursione di 120 mm, e monoammortizzatore completamente regolabile, con una corsa utile di ben 156 mm. Di pregio il comparto freni, immancabile ABS per la coppia di dischi da 320 mm pinzati Brembo radiali a quattro pistoncini, e discone da 240 mm con pinza a doppio pistoncino.



Strumentazione

Aprilia Tuono V4 R 😊😊😊😊😊

Strumentazione mista per la quattro cilindri di Noale, contagiri analogico e display sul quale si visualizzano innumerevoli informazioni, comprese quelle del completissimo pacchetto elettronico (controllo di trazione aTC – cambio elettronico aQS – Launch control aLC – anti impennata aWC), totalmente personalizzabile e selezionabili attraverso un comando al manubrio. Considerando la tipologia di moto non manca nulla, inoltre è possibile scegliere tra due schermate differenti del display, Road e Race. Difficile pretendere di più.

BMW S 1000 R 😊😊😊😊😊

Anche per la tedesca strumentazione mista analogica-digitale, completa e discretamente leggibile. Come per l'italiana anche la BMW prevede la visualizzazione delle regolazioni dei vari sistemi di controllo dinamici, mappature motore

e DDC, prima di tutto, ma non mancano il livello carburante e i dati relativi al chilometraggio e ai consumi. Anche per lei il massimo dei voti tenendo conto l'estrazione sociale supersport, ha una strumentazione da vera GT.

KTM 1290 SD R 😊😊😊😊😊

L'austriaca sulle orme delle due contendenti, mette in bella mostra una strumentazione anch'essa mista analogica-digitale, ma per non essere +da meno, ha addirittura due display di contorno. Dedicato al contagiri l'indicatore analogico, tutto ciò che riguarda i parametri vitali della 1290 Super Duke R è visualizzato sui due schermi laterali.

La leggibilità soffre la luce intensa più che i caratteri lillipuziani, d'altronde se si vogliono avere tante informazioni tutte sott'occhio e in tempo reale, o andiamo in giro con un tablet al posto della strumentazione o ci dobbiamo accontentare.

Ergonomia e confort

Aprilia Tuono V4 R 😊😊😊

Questi due parametri sono da distinguere per benino sulla naked di Noale, per quanto riguarda l'ergonomia, la Tuono può essere criticata abbondantemente nell'uso quotidiano su strada, la posizione è votata quasi totalmente alla guida sportiva, senza tanti compromessi. Le migliorie apportate con l'avvento della versione ABS, sella più confortevole e assetto delle sospensioni meno granitico, si sentono e sono apprezzabili, ma che il DNA della moto veneta sia votato alla guida sportiva con particolare attenzione alla pista è lampante. Pedane alte e arretrate, busto inclinato e polsi ben caricati, cozzano con la guida quotidiana, se non il tragitto per raggiungere il vostro ufficio non preveda di farsi qualche chilometro di "misto veloce", o sia ubicato all'interno di un circuito. Il rovescio della medaglia, se di rovescio si può parlare, è che la Tuono quando si vuole guidare sul serio, e soprattutto tra i

cordoli di una pista, dove si possono sfruttare tutti i cavalli e i kgm di coppia, è davvero efficace e riesce a soddisfare anche i palati più raffinati.

BMW S 1000 R 😊😊😊😊😊

La naked tedesca rappresenta la via di mezzo tra la sportivissima Tuono e la KTM 1290 Super Duke R, che delle tre è senza alcun dubbio la più comoda e confortevole. La S 1000 R, ha una posizione di guida meno costretta della Tuono grazie a delle pedane più basse e avanzate, mentre il busto è meno caricato sull'anteriore. Manopole riscaldate e cruise control innalzano ulteriormente il livello del confort generale, che non dimentichiamoci, può contare anche sulle sospensioni semi attive, che possono essere regolate a seconda dell'uso che si vuole fare della moto, e delle strade che s'intende percorrere. Passeggero? Deve essere meno votato al sacrificio rispetto all'italiana, ma se rimane a casa è meglio per lui, e anche per chi guida!



KTM 1290 SD R 😊😊😊😊😊

Basta darle una rapida occhiata per capire che delle tre è lei la più accogliente, per pilota e passeggero. Il primo si troverà seduto con una postura di guida più simile a una motardona stradale, che non a una street fighter. Pedane basse e leggermente avanzate, manubrio ampio, sella ben conformata e soprattutto imbottita degnamente, consentono un confort generale insospettabile. A queste caratteristiche si aggiunge anche un set up delle sospensioni che rappresenta un buon compromesso tra guidabilità e performance. Il passeggero è ben accetto, non coccolato, ma neanche torturato come sulle altre due contendenti.

Accessori

Aprilia Tuono V4 R 😊😊😊😊😊

Sono pochini gli accessori non race oriented dedicati alla Tuono V4 R, se si escludono un

cupolino maggiorato, la borsa da serbatoio (grande o piccola) e la sella in gel, tutto il resto degli optional a pagamento è votato al miglioramento delle già ottime prestazioni dinamiche, o all'alleggerimento della moto. Sospensioni Ohlins, ammortizzatore di sterzo e componenti in carbonio a volontà, prima di tutto, ma anche scarichi completi Akrapovic, con terminali in carbonio o titanio, pedane, leve e centralina racing, e tanto per non farsi mancare nulla, cerchi forgiati e kit trasmissione.

BMW S 1000 R 😊😊😊😊😊

Delle tre la BMW S 1000 R è quella che costa meno, ma che di serie ha una dotazione possiamo definire basilica.

Per rendere l'allestimento pari, se non addirittura superiore alle due concorrenti, è necessario mettere mano al portafogli, e scegliere uno, se non entrambi gli allestimenti optional.

Il primo è denominato "Sport" e prevede il cambio elettroassistito, Cruise Control, DTC (Dynamic Traction Control), più due mappature aggiuntive per il motore, Dynamic e Dynamic Pro, che vanno ad aggiungersi alle due di serie (Rain e Road).

Il secondo pacchetto si chiama "Dynamic", e prevede il sistema di sospensioni semi attive DDC, manopole riscaldabili, un puntalino per il motore e gli indicatori di direzione a Led.

In questa configurazione la S1000 R si può considerare davvero completa, ma se non bastasse sono previsti tutta una serie di accessori in fibra di carbonio per la carrozzeria, scarico Akrapovic, leve e pedane racing.

Se l'intenzione è però quella di utilizzare la naked tedesca anche per qualche viaggio a breve o medio raggio, possono risultare utili sia il parabrezza, sia la sella comfort, ma soprattutto le borse, anteriore (13 litri) e posteriore (25/32 litri).

KTM 1290 SD R 😊😊😊😊😊

L'allestimento di serie della KTM 1290 Super Duke R si può considerare completo, ma scorrendo le pagine sul sito KTM riguardanti le Power Parts, si può notare che le possibili personalizzazioni sono parecchie. Oltre alla componentistica in carbonio, l'allestimento racing della bicilindrica austriaca può passare dalle leve e pedane specifiche per l'uso in pista, ammortizzatore di sterzo e scarico completo (o anche solo il terminale) Akrapovic. L'aspetto turistico della 1290 può essere implementato attraverso il montaggio di una coppia di borse laterali, della capacità di 18 litri l'una, oltre che di una specifica borsa posteriore (24/36 litri), disponibile anche in versione di minore capacità (10/30 litri) e di quella da serbatoio (18 litri). Non manca la possibilità di montare le manopole riscaldate e il supporto per il navigatore, ed è possibile equipaggiare la 1290 con sella passeggero/pilota, ergonomica.



Su strada

Aprilia Tuono V4 R 😊😊😊😊

La vocazione da vera sportiva della Tuono V4R è percepibile sin dai primi istanti di guida, compatta e reattiva, prontissima a eseguire senza indugio qualsiasi comando impartito dal pilota, la naked veneta è precisa ed efficace anche solo andando a spasso. Certo il raggio di sterzo non è adatto a fare gli slalom nel traffico, mentre le sospensioni digeriscono solo parzialmente gli asfalti sconnessi, in ogni caso, le sensazioni che trasmette sono di quel genere che appaga l'appassionato. L'erogazione del quattro cilindri a V non soffre certo il trotterello a bassi regimi, mentre i comandi, aiutano il disbrigo della pratica, cambio elettronico compreso, rapido e preciso anche andando a spasso. La frizione potrebbe essere più leggera, ma almeno ha una

modulabilità ottimale. Fuori città e percorrendo strade più adatte ad assaporare il piacere della guida, la Tuono diventa fonte di piacere infinito. È la più pesante del gruppo, 213,5 kg ma questo non va a discapito della precisione ciclistica, e le doti di erogazione ai medi del suo propulsore, oltre che il sound in piena accelerazione, ne fanno un oggetto di grandissimo pregio.

Un avantreno così granitico e preciso le altre due contendenti se lo sognano, mentre nel misto emergono anche le grandissime doti di agilità e il perfetto inserimento del pilota sulla moto. Quelli che nella guida in città o nell'extraurbano a passeggio, potevano risultare dei difetti, vedi pedane alte e busto caricato in avanti, nella guida sportiva esaltano le caratteristiche dinamiche della Tuono V4 R. Inoltre il pacchetto elettronico della naked di Noale a distanza di anni è ancora

il più completo ma soprattutto il più funzionale della categoria.

La possibilità di intervenire in tempo reale sulle regolazioni del controllo di trazione e delle mappe motore, oltre che sulle modalità di intervento dell'ABS, permettono di cucirsi su misura la dinamica di guida.

Il controllo di trazione e l'anti wheeling, sono lo stato dell'arte nel loro genere, e permettono un controllo assoluto, senza andare a disturbare l'aspetto ludico della guida con tagli e interventi troppo bruschi e percepibili. Poi, se proprio non se ne può fare a meno, sono entrambi disinsensibili.

Il calore emanato dal motore si sente, complice anche l'elevata temperatura esterna, mentre le vibrazioni sono minime e poco fastidiose anche viaggiando a velocità sostenuta.





BMW S1000 R 😊😊😊😊

La S1000 R è inaspettatamente confortevole, grazie alle sospensioni semi attive, e anche alla posizione in sella, poco affaticate, tenendo conto dell'estrazione sportiva di questa moto. L'uso quotidiano non gli è precluso, e anche andare a spasso per la città non è poi così difficile. Certo la frizione non è proprio leggerissima, e il cambio elettronico s'indurisce fastidiosamente ai bassi e medi regimi, rendendo quasi preferibile l'utilizzo "classico" del comando, ma per il resto tutto ok. Il potentissimo quattro cilindri è pronto a riprendere da qualsiasi regime, considerando che si porta a spasso soli 206,5 kg (è la più leggera delle tre), mentre il calore del motore si fa sentire tanto quanto sulle concorrenti, così come le vibrazioni. Uscendo dalla città e guidando su percorsi più congeniali a una moto da oltre 160 cv, la S 1000 R, tira fuori la sua vera personalità e soprattutto lo fa il suo incredibile quattro cilindri, sempre pronto a spararvi letteralmente

fuori dalle curve. L'efficacia della ciclistica non raggiunge la perfezione dell'Aprilia, soprattutto per quel che riguarda l'avantreno, meno preciso e comunicativo, ma di certo le sospensioni controllate dal DDC, consentono di poter affrontare con maggiore tranquillità anche gli asfalti meno buoni. La spinta del motore fa emergere anche un perfettibile posizionamento delle pedane, troppo avanzate per guidare in maniera sportiva ed efficace.

Durante le aperture di gas più repentine e consistenti, è davvero difficile poter spingere sulle pedane per contrastare l'accelerazione, e quindi ci si trova letteralmente aggrappati al manubrio, azione che porta ad un alleggerimento eccessivo dell'avantreno. L'elettronica che assiste il pilota nella guida, controllo di trazione e anti impennata, in primis, funzionano a dovere, pur senza raggiungere la raffinatezza di quelli montati sull'Aprilia, ma sono un gradino sopra rispetto a quelli adottati dalla KTM. L'intervento del

controllo di trazione, è meno lineare e più percepibile, mentre "il taglio" di alimentazione che limita il decollo dell'avantreno a volte risulta essere un po' brusco. Nulla da eccepire sul funzionamento dell'ABS, che abbiamo avuto modo di apprezzare in condizioni di aderenza estreme durante la presentazione stampa dello scorso anno, e che conferma ancora una volta di essere indispensabile.

Rientrando in modalità "guida tranquilla", non possiamo che apprezzare la presenza delle manopole riscaldate (inutili in questi giorni torridi d'estate ma perfetti il resto dell'anno) che permettono di guidare con i guanti estivi anche nella stagione fredda, e del cruise control, che seppur poco in linea con questa tipologia di moto, alla fine della fiera si fa apprezzare soprattutto nei trasferimenti autostradali, dove ci si può rilassare senza essere costretti continuamente a guardare il tachimetro, per paura di richiamare l'attenzione del Tutor.



KTM 1290 SD R 😊😊😊😊😊

Con l'austriaca ci si trova immediatamente a proprio agio, la cavalleria esorbitante del suo bicilindrico è impressionante solo sulla carta, mentre nell'utilizzo quotidiano emerge prima di tutto la fluidità con cui vengono erogati i 180 cv, a patto di non maneggiare in maniera impropria la manopola del gas, e soprattutto la coppia esagerata sin dai regimi più bassi, roba da far sembrare poco prestanti i 4 cilindri delle contendenti. Usare tutti i giorni la KTM 1290 SD R non è assolutamente problematico, comoda e gestibile anche in mezzo al traffico, la Super Duke fa valere le proprie doti di naked sportiva non estrema. Un raggio di sterzo che permette di manovrare in spazi anche ristretti, un peso di 211,5 kg ben

bilanciato, comandi precisi e che non richiedono sforzi eccessivi per essere azionati, mettono sin da subito a proprio agio il guidatore, mentre il bicilindrico, capace di prestazioni mostruose, se non viene sollecitato, è capace di portarvi a spasso in pieno relax.

L'assetto standard delle sospensioni è un compromesso più che accettabile per garantire comfort e guidabilità allo stesso tempo, così anche incontrando asfalti rattoppati o sconnessi, non si battono i denti. Spostandosi su percorsi extraurbani la naked austriaca oltre a mettere in mostra le doti di ripresa del suo motore, sempre pronto a fiondarvi letteralmente da una curva all'altra, dimostra di avere una ciclistica molto efficace. Pur senza raggiungere gli acuti di Aprilia, che in

termini di agilità e precisione non è seconda a nessuno, la Super Duke mette in bella mostra un avantreno preciso e controllato anche nei repentini cambi di direzione.

L'elettronica della 1290 è efficace e poco invasiva, fin tanto che si ha una condotta di guida pulita. L'ABS interviene solo sui fondi estremamente viscosi e lo fa in modo controllato e tutt'altro che brusco, mentre il controllo di trazione è perfettibile nella risposta, che in uscita di curva alle basse e medie velocità, tende a dare una risposta telegrafica, poco lineare. Il tutto avviene esclusivamente sugli asfaldi più scivolosi, mentre quando il fondo è in buone condizioni, la Kappa ha grip da vendere e mettere in crisi il retrotreno è davvero a portata di pochi.



In pista

Aprilia Tuono V4 R 😊😊😊😊😊

Le potenzialità della Tuono V4R si erano già percepite nella prova su strada, guidandola in maniera consona, sono più volte emerse doti ciclistiche e dinamiche da vera sportiva, e spostandoci all'interno di un autodromo, per l'occasione quello di San Martino del Lago, l'Aprilia ha confermato le prime impressioni. Ce la siamo passata di mano, quattro tester a confronto, quattro giudizi unanimi, la Tuono in pista non ha davvero rivali. Precisa e stabile al tempo stesso, con un avantreno comunicativo e a prova di bomba, la nuda veneta ha fatto gara a se, lasciando le altre due protagoniste del test a contendersi gli altri due gradini del podio virtuale. Il pacchetto elettronico in dotazione alla Tuono V4R, se durante la prova su strada ci aveva

convinto, nell'uso in pista ci ha sorpreso per efficacia e messa a punto. ABS, controllo di trazione e anti wheeling, funzionano alla perfezione. La Tuono vista da dietro, in percorrenza e uscita di curva è davvero impressionante, in sella alla quattro cilindri italiana si riesce ad aprire il gas prima e in maniera più consistente rispetto alle due concorrenti (è esaltante osservarla da dietro mentre percorre le curve in leggero controsterzo con il pneumatico posteriore che disegna dei gran virgoloni neri sull'asfalto senza che questo metta in crisi l'assetto). In compenso in uscita di curva, l'azione dell'aWC, mantiene l'avantreno alzato da terra quel tanto che basta a sfruttare al meglio l'accelerazione garantita dal quattro cilindri, mentre le pedane alte e arretrate consentono di contrastare al meglio la spinta in avanti, e di caricare in maniera ottimale l'avantreno, con

il quick shift che spara un rapporto dietro l'altro senza indugi. Esaltante. Tutto bene finché si dà il gas, e tutto bene quando lo si deve chiudere, in frenata la Tuono è rigorosa, segue i comandi del pilota alla lettera, e s'inserisce con una rapidità davvero elevata. In caso si esageri, presi dalla foga agonistica, la possibilità di riprendere la corda della curva nel caso in cui si sia arrivati un po' lunghi, è ampiamente alla portata dell'Aprilia, un po' meno sulla KTM, decisamente meno sulla BMW.

BMW S 1000 R 😊😊😊😊😊

Se non fosse per l'Aprilia, la S1000 R sarebbe uscita dal test in pista a testa alta, anche se il confronto con la KTM, in termini di prestazioni, porta a un sostanziale pareggio. La naked tedesca ha tra le sue armi migliori certamente il motore, rabbioso e potente a qualsiasi regime, una

stabilità in percorrenza a prova di bomba, ma soffre l'assetto di guida troppo stradale e le pedane basse, con un avantreno leggero e nervoso quando la guida diventa aggressiva. La S1000 R in pieno rettilineo è un missile terra terra, così come si comporta bene in fase di staccata, con l'impianto frenante che seppur brusco in fase iniziale, garantisce decelerazioni a prova di affaticamento, e un inserimento in curva abbastanza rapido. In percorrenza la BMW si comporta bene e rimane stabile fin tanto che non si riprende in mano il gas. In questo frangente si può sfruttare appieno la buona funzionalità del controllo di trazione, che senza raggiungere la linearità di funzionamento di quello che equipaggia l'Aprilia, permette di aprire il gas senza tanti patemi, ma il fatto di non poter caricare l'avantreno a dovere, a causa delle pedane avanzate e del busto eretto, la rende molto sottosterzante.





KTM 1290 SD R 😊😊😊

La naked austriaca, che tanto ci è piaciuta su strada, una volta messe le ruote in pista segna il passo, ma lo fa in maniera particolare, poiché le prestazioni del motore limitano i distacchi, soprattutto nei confronti della BMW. Lasciamo andare l'Aprilia, che abbiamo già capito essere di un altro pianeta nell'uso in pista, e prendiamo come riferimento la S 1000 R. La Kappona a differenza delle altre due, merita un minimo di attenzione dal punto di vista dell'assetto, per cui ci affidiamo ai consigli dei tecnici KTM, e interveniamo sull'idraulica della forcella e del mono, con la molla di quest'ultimo che viene precaricata adeguatamente. Così settata la 1290 digerisce meglio le sollecitazioni della pista, anche se avremmo preferito intervenire anche sul precarico della forcella, non disponibile, per limitare gli eccessivi affondamenti dell'avantreno in frenata. Luci e ombre caratterizzano la guida della 1290, ci piace il tiro del motore, che fionda fuori dalle

curve e allunga con prepotenza, riprendendo la scia della BMW che aveva guadagnato qualche metro in fase di accelerazione in uscita di curva. L'avantreno rimane preciso e stabile in inserimento e nei cambi di direzione, ma si alleggerisce parecchio sotto la spinta del bicilindrico in uscita di curva, reazione che non si riesce a controllare più di tanto a causa della posizione di guida, con busto eretto e pedane avanzate, per cui il sottosterzo incombe. Il cambio, che nell'uso su strada è stato promosso a pieni voti, quando è sollecitato in pista, non sempre risponde in maniera rapida e precisa, anzi va in affanno e paga anche l'assenza del quick shift. Insomma il DNA stradale della 1290 è difficile da nascondere quando si mettono le ruote in pista, se da una parte con l'austriaca sotto al sedere ci si diverte e anche parecchio, dall'altra per sfruttare appieno le potenzialità del suo incredibile bicilindrico sarebbe necessario lavorare sull'assetto e rivedere il posizionamento delle pedane.

Prezzi

Aprilia Tuono V4 R 😊😊😊😊

Il prezzo di listino dell'Aprilia è in parte giustificato dall'allestimento completo e dall'efficacia dimostrata da esso, ma rimane sempre un "costo importante". È anche vero che navigando tra i vari annunci di vendita, si riesce a trovare in pronta consegna a quotazioni decisamente più basse e in linea con le altre due contendenti, per questo le diamo un voto in più.

BMW S 1000 R 😊😊😊😊😊

Il prezzo della BMW in versione base potrebbe essere davvero allettante, ma è difficile credere che qualcuno possa portarsi a casa una S 1000 R

senza gli allestimenti optional. Inoltre il confronto con le altre due naked sarebbe impari. In questo caso non troviamo su internet sconti degni di nota, e questo va a suo favore soprattutto nel caso in cui la si voglia rivendere.

KTM 1290 SD R 😊😊😊😊

La dotazione della Super Duke è da ritenersi completa, anche se paga nei confronti delle due concorrenti la mancanza del quick shift, un reparto sospensioni e una gestione elettronica meno raffinati (Aprilia), cambio e sospensioni a controllo elettronico, manopole riscaldate e cruise control (BMW). Nessuna offerta speciale su internet anche per l'austriaca.





Motori e prove al banco

Aprilia Tuono V4 R 😊😊😊😊😊

L'Aprilia Tuono monta un compatto quattro cilindri a V di 65°, con distribuzione bialbero. La cilindrata totale è di 999,6 cc mentre viene dichiarata una potenza massima di 170 cv a 11.500 giri, con 111 Nm di coppia massima a 9.500 giri. La Tuono della nostra comparativa, pur dimostrando sul campo di avere prestazioni al top, al banco è apparsa abbastanza stanca, e meritevole di una messa a punto, affermazione che facciamo in virtù dei risultati raggiunti da altre Aprilia Tuono "bancate" in precedenza, che hanno raggiunto potenze superiori. Con la mappatura "Track" abbiamo letto 159,61 cavalli a 11.693 giri, con una coppia pari a 10,9 kgm (107 Nm) a 9.614 giri. 160 sono i cavalli che abbiamo invece letto usando la mappa "Sport", erogati a 11.693 giri, con una coppia massima di 10,9 kgm a 9.614 giri, mentre la più conservativa delle tre mappature, la "Rain" consente al quattro cilindri di esprimere

"solo" 120,9 cv a 10.468 giri con una coppia di 9,1 kgm (89,2 Nm) a 6.274 giri. Prestazioni elevate e interventi di manutenzione con frequenza nella media, essendo previsti ogni anno o dopo 10.000 km. Garanzia di 2 anni

BMW S 1000 R 😊😊😊😊😊

Il quattro cilindri da 999 cc della S1000 R deriva strettamente da quello montato sulla S1000 RR, ma ridimensionato dal punto di vista della potenza che scende da 193 a 160 cv, erogata a 11.000 giri con la coppia massima che si attesta sui 112 Nm a 9.250 giri. Il banco prova ha mostrato valori decisamente superiori per quanto riguarda la potenza massima, 169,3 cv a 11.044 con una coppia di 12 kgm (117 Nm) a 9.360 giri, selezionando la mappa "Dynamic", mentre con la "Road" si arriva a 166,5 cv a 11.109 giri, con una coppia di 11,8 kgm (116 Nm) a 9.447 giri. Conservativa, più per la risposta del gas che non per la potenza erogata, la mappa "Rain" stacca un bel

Condizioni di acquisto e tagliandi

Aprilia Tuono V4 R 😊😊😊😊😊

Prestazioni elevate e interventi di manutenzione con frequenza nella media, essendo previsti ogni anno od ogni 10.000 km: il tagliando dei primi 10.000 km costa mediamente 160 euro; i tagliandi dei 20.000 e 40.000 dovrebbero mediamente costare rispettivamente 260 e 490 euro circa. Garanzia di 2 anni. Non sono segnalate promozioni in questo momento.

BMW S 1000 R 😊😊😊😊😊

Come per l'italiana, anche la tedesca prevede tagliandi ogni 10.000 km o un anno, e garanzia di 2 anni.

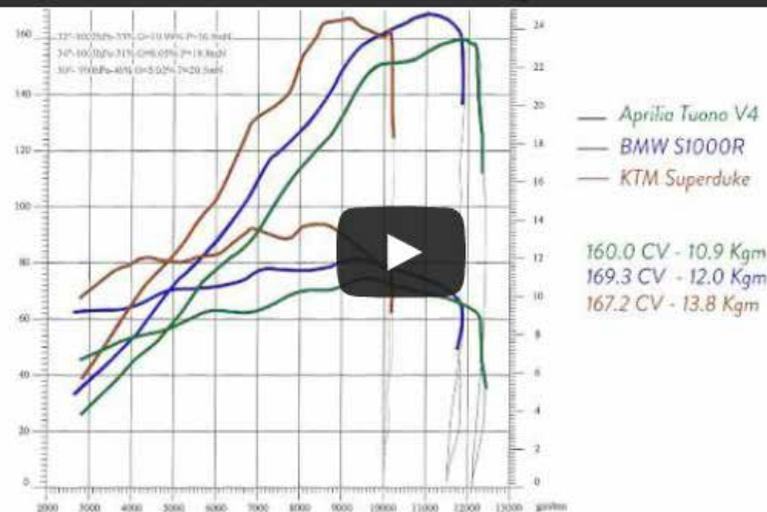
Per la S 1000 R esiste un finanziamento di 60

rate mensili di 155 euro al mese. Anticipo o eventuale permuta di 5.000 euro (TAN fisso 5,99%. TAEG 8,36%. Importo totale del credito 7.900 euro).

KTM 1290 SD R 😊😊😊😊😊

Le notevoli prestazioni del bicilindrico austriaco non hanno avuto ripercussioni sugli interventi di manutenzione, che sono previsti ogni 15.000 km o un anno, mentre la garanzia è di 2 anni. KTM offre diverse forme di finanziamento. "KTM finanziamento standard" ti permette di finanziare l'acquisto della tua KTM, senza l'obbligo di dover anticipare alcuna somma di denaro, con rate mensili di importo fisso e con la possibilità di dilazionare fino a 60 mesi.

Prova al banco Aprilia Tuono V4 R APRC, BMW S 1...





156,4 cv a 11.071 giri con una coppia di 11,8 kgm (112 Nm) a 9.133 giri. Come per l'italiana anche la tedesca prevede tagliandi ogni 10.000 km o un anno, e garanzia di 2 anni.

KTM 1290 SD R 😊😊😊😊😊

Il bicilindrico da 1.301 cc deriva da quello che equipaggia la RC8 e l'Adventure 1190, che però arriva a 1.195 cc, l'incremento è stato ottenuto aumentando l'alesaggio da 105 a 108 mm con la corsa che passa da 69.0 a 71.0 mm. Aumentano anche i diametri dei corpi farfallati che crescono da 52 a 56 mm di diametro. La potenza dichiarata è di 180 cv a 8.850 giri, con una coppia massima paria 144 Nm a 6.500 giri. Il banco ci ha detto che i cavalli della moto in prova erano "solo" 167,2 a 9.139 giri con una coppia di ben 13,8 kgm (135,33 Nm) a 8.499 giri, mentre in mappatura "Street" è migliorata la performance con 168,4 cv a 8.917 giri e ben 13,9 kgm (136,3 Nm) a 8.315

giri. La mappa "Rain" della KTM è la più conservativa tra quelle delle tre contendenti, con 109,8 cv a 8.109 giri, ma con un coppione di 10,5 kgm (103 Nm) a 6.642 giri. Le notevoli prestazioni del bicilindrico austriaco non hanno avuto ripercussioni sugli interventi di manutenzione, che sono previsti ogni 15.000 km o un anno, mentre la garanzia è di 2 anni.

Consumi

Aprilia Tuono V4 R 😊😊😊

Con prestazioni simili a quelle emerse nel corso del test, non si può pretendere anche che consumi poco, e la Tuono non si vergogna certo di essere una beona (da buona veneta...). Le medie registrate nell'uso urbano ed extraurbano si assestano intorno ai 14 km/l, se però si entra in modalità "sport", preparatevi a frequenti soste dal benzinaio, nonostante i 18 litri di serbatoio.

BMW S 1000 R 😊😊😊

strappa un risultato leggermente migliore dell'Aprilia, ma niente di clamoroso, siamo sui 15 km/l nell'uso extraurbano, e circa 14,4 in autostrada, quindi l'autonomia garantita dai 17,5 litri di serbatoio, è paragonabile all'italiana. La voce consumi per una sportiva di rango così passa in secondo piano.

KTM 1290 SD R 😊😊😊

Due cilindri dove ci può passare dentro un avambraccio vanno pur riempiti, e nel nostro caso di benzina lì dentro ne entra parecchia. Se in autostrada è difficile arrivare a 14 km/l, nell'uso extraurbano si riescono a fare in media 15 km/l.

Conclusioni

Ce n'è per tutti i gusti verrebbe da dire. Le tre naked sportive che abbiamo provato possono soddisfare i palati raffinati di chi è disposto a spendere un bel gruzzolo di soldi per parcheggiarsi nel box tre gioielli come questi.

L'Aprilia vince facile se l'idea che abbiamo in mente è quella di una moto sportiva senza compromessi, mentre la BMW tiene il piede in due scarpe, può essere un vantaggio ma il compromesso non sempre paga.

KTM ha fatto una scelta precisa, e antepone la praticità alle prestazioni in pista. E voi che cosa cercate in una naked sportiva? **M**

PRESTAZIONI RILEVATE

Aprila Tuono V4 R

Potenza massima all'albero:	160 cv a 11.690 giri
Coppia massima all'albero:	10,9 kgm a 9.610 giri
Peso con il pieno:	213,5 kg
Peso senza benzina:	199,6 kg
Consumo medio:	14 km/l
Velocità massima:	> 250 km/h effettivi

BMW S1000R

Potenza massima all'albero:	169,3 cv a 11.040 giri
Coppia massima all'albero:	12,0 kgm a 9.360 giri
Peso con il pieno:	206,5 kg
Peso senza benzina:	193,5 kg
Consumo medio:	15 km/l
Velocità massima:	> 250 km/h effettivi

KTM 1290 Super Duke R

Potenza massima all'albero:	168,4 cv a 8.920 giri
Coppia massima all'albero:	13,9 kgm a 8.310 giri
Peso con il pieno:	211,2 kg
Peso senza benzina:	198 kg
Consumo medio:	15 km/l
Velocità massima:	> 250 km/h effettivi

SCHEDA TECNICA

Aprilia Tuono V4 R APRC 16.230 Euro

Tempi: 4
Cilindri: 4
Cilindrata: 997,62 cc
Disposizione cilindri: a V longitudinale di 65°
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 170 cv (125 kW) / 11500 giri
Coppia: 111,5 Nm / 9500 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni: 320-220 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 185 kg
Lunghezza: 2065 mm
Larghezza: 800 mm
Altezza sella: 835 mm
Capacità serbatoio: 18,5 l
Segmento: Naked

SCHEDA TECNICA

BMW S 1000 R 12.900 Euro

Tempi: 4
Cilindri: 4
Cilindrata: 999 cc
Disposizione cilindri: in linea
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 160 cv (118 kW) / 11000 giri
Coppia: 11,42 kgm (112 Nm) / 9250 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni: 320-220 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 207 kg
Lunghezza: 2057 mm
Larghezza: 845 mm
Altezza sella: 814 mm
Capacità serbatoio: 17,5 l
Segmento: Naked

SCHEDA TECNICA

KTM 1290 Super Duke R 15.650 Euro

Tempi: 4
Cilindri: 2
Cilindrata: 1301 cc
Disposizione cilindri: a V di 75°
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 180 cv (132 kW) / 8870 giri
Coppia: 14,68 kgm (144 Nm) / 6500 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni: 320-240 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 189 kg
Altezza sella: 835 mm
Capacità serbatoio: 18 l
Segmento: Naked

ABBIGLIAMENTO

Caschi: IXS - HJC - Premier

In pista:
Tute: Ixon - REV'IT! - Dainese
Guanti: Ixon - Dainese
Stivali: Alpinestars - TCX

Su strada:
Giacche: OJ Skill - OJ Shot
Guanti: OJ Fighter
Jeans con protezioni: OJ

MAGGIORI INFO

Tester: Andrea Perfetti,
 Francesco Paolillo, Marco Agosti,
 Edoardo Licciardello

