

KTM RC 125

PREGI ● Motore e ciclistica

DIFETTI ● Vibrazioni agli alti regimi

Prezzo 4.750 €

PROVA 125

UN GIOCO DA RAGAZZI!

La Casa austriaca punta ai giovani con una moto di piccola cilindrata, ma con prestazioni al di sopra delle aspettative: ottimo motore, una ciclistica da pistaiola e c'è anche l'ABS di serie
di Cristina Bacchetti





Dopo il lancio della Duke (modello di successo, nonostante un mercato - quello delle 125 - in calo del 20% negli ultimi 3 anni), KTM torna a parlare ai giovani motociclisti, e lo fa con una moto che tutto sembra, fuorché una 125. Se non fosse per le dimensioni compatte e il peso contenuto, si direbbe di avere a che fare con una sportiva di maggior cilindrata, sensazione confermata anche durante la guida, dove un motore sopra le aspettative e le ottime doti ciclistiche fanno divertire anche chi 16 anni non li ha più. Durante il nostro test (prevalentemente bagnato) l'abbiamo usata sia in ambito cittadino che tra le strade tortuose delle colline austriache, oltre che in un piccolo circuito, dove abbiamo potuto apprezzarne l'indole più sportiva.

Non chiamatela entry-level

Esteticamente potrà piacere o meno (e a noi è piaciuta molto), ma la RC 125 è senza dubbio una moto ben fatta: linea, finiture, dettagli; una entry level, sì, ma realizzata con la stessa cura normalmente riservata a tutta la gamma delle orange bike di Mattighofen. Molto personale e distintivo l'anteriore, un po' fuori dai classici schemi della moto sportiva, col piccolo becco che accoglie le luci di posizione a LED e i due farettoni tondi incassati. Gli indicatori di direzione sono integrati nei grandi specchi retrovisori. Decisamente più classiche le linee laterali e il codino all'insù, che merita una lode per l'innovativa configurazione di "finto monoposto". Vi sembra un tipico codino racing, che sapientemente va a richiamare il colore opaco del serbatoio da 10 litri? Sì, ma... è soft! Tutta la parte superiore e quella laterale

altro non sono che un morbido giaciglio (forse non comodissimo) per accogliere la fidanzata senza perdere il look corsaiolo della moto. La livrea, neanche a dirlo, è "Ready to Race" in perfetto stile KTM: un total black interrotto dai loghi bianchi e da telaio, cerchi da 17" e altri dettagli rigorosamente color arancio. La linea Powerparts KTM offre ovviamente una lunga lista di accessori per personalizzare la RC 125: bello il kit di adesivi "neon" e sempre utili le borse da serbatoio o codino. Per i più votati alla pista ci sono dischi dedicati, sella race, cupolino bubble e, per migliorarne il sound, a dire il vero già bello grintoso, si può optare per l'immane silenziatore Akaprovic.

Cuore a 4 tempi e ciclistica da grande

Il propulsore della RC 125, racchiuso in un telaio a traliccio in tubi di acciaio, è lo stesso che equipaggia la Duke di pari cilindrata: un ottavo di litro

monocilindrico a 4 tempi bialbero, raffreddato a liquido, capace di una potenza di 15 cavalli a 9.500 giri e di una coppia di 12 Nm a 8.000 giri. Le sospensioni sono affidate ad un'importante forcella a steli rovesciati da 43 mm (stesso diametro della 1190 RC8 R), e ad un monoammortizzatore posteriore regolabile solo nel precarico, tutto marchiato WP. L'impianto frenante ByBre (Brand di Brembo) conta su un disco singolo anteriore da 300 mm e uno posteriore da 230 mm, con ABS Bosch a due canali.

La nostra prova: città, fuoriporta e circuito

Una volta girata la chiave di avviamento, la baby RC ci conferma che fa sul serio: la piccola strumentazione completamente digitale ricorda quella delle moto da gara, essenziale nella linea ma completa di tutte le informazioni compresa la spia rossa che consiglia quando cambiare la marcia. Persino i simboli sui blocchetti al





manubrio sono retroilluminati, a sottolineare la cura riservata dai tecnici di Mattighofen ai dettagli, per rendere la RC una moto ben fatta sotto tutti gli aspetti. La seduta è a 82 cm da terra, non pochissimi: ma la sella è molto stretta, e consente di poggiare i piedi a terra in tutta sicurezza, col vantaggio di avere una posizione di guida da vera supersport, col serbatoio che si fa stringere tra le gambe per un pieno controllo del mezzo, anche se il manubrio basso e la posizione molto caricata sul davanti affaticano un po' i polsi e le braccia dopo qualche ora in sella. Sui lunghi tratti anche qualche vibrazione su manubrio e pedane si fa sentire, ma la RC non è certo una moto da viaggio anzi, l'ambito cittadino le calza a pennello, snella e leggera com'è (135 chili a secco), si divincola nel traffico senza problemi e risulta perfetta per il casa-scuola o per i brevi tragitti urbani. Ciò non

tolglie che ci si possa tranquillamente togliere lo sfizio di qualche gita fuoriporta: i percorsi misti e le curve sinuose delle colline austriache hanno tirato fuori tutto il suo potenziale sportivo e la RC sfodera un'andatura brillante, pieghe esagerate e tanto divertimento. Il tutto in sicurezza, grazie ad una ciclistica azzeccata che non mette mai in difficoltà, e soprattutto grazie alla presenza dell'ABS, discreto nell'intervento ma comunque utile nel coadiuvare l'operato del un buon sistema frenante byBre, modulabile e deciso. Persino sul bagnato (non ci siamo fatti mancare la pioggia per quasi tutta la durata del test) non si perde il feeling con la RC, complice anche l'ottima gommatura dal generoso posteriore da 150 mm. Ottimo il lavoro delle sospensioni che, seppur dall'impostazione sportiva, non va ad insidiare il comfort: tombini, pavè e asperità varie del





terreno sono quasi impercettibili e nonostante la sella un po' rigida, non si avvertono colpi o fastidi di alcun tipo al... posteriore. E in pista? Sicuramente la RC è una moto pensata per i piloti di domani e per i giovani appassionati del mondo supersport. Sul piccolo circuito (un percorso appositamente ricavato in un centro di guida sicura) dove abbiamo avuto il piacere di provarla, ha rivelato agilità e disinvoltura. Presa di contatto positiva anche in un ambito racing, quindi, ma che non abbiamo avuto modo di approfondire a causa della pioggia. Siamo curiosi di provarla in condizioni meteo migliori e magari con qualche accorgimento che andrebbe di sicuro a renderla molto divertente ed efficace anche tra i cordoli, visto il bel tiro ai bassi e alla prontezza del motore a tutti i regimi, oltre a tutte le altre qualità già citate. La nuova KTM RC 125 ci è piaciuta sì, e molto. E ci convince anche il prezzo di 4.750 euro, in linea con la concorrenza e comprensivo, ricordiamolo, di ABS Bosch. Quanto agli intervalli di manutenzione, sono previsti ogni 7.500 km. **M**

SCHEDA TECNICA

RC 125 ABS € 4.750
Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 124,7 cc
Disposizione cilindri: Verticale
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 15 cv (11 kW) / 9500 giri
Coppia: 1.22 kgm (12 Nm) / 8000 giri
Marce: 6
Freni: D-D
Misure freni: 300-230 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 135 kg
Altezza sella: 820 mm
Capacità serbatoio: 10 l
Segmento: Sportive

ABBIGLIAMENTO

Casco: X-lite X-802R
Guanti: Spidi STR-2 Lady
Tuta: Spidi Track Wind Pro Lady
Giubbotto: Spidi
Jeans: Spidi Furious
Stivali: XPD XP7-R

