

KTM 1050 Adventure

PREGI ● Feeling di guida e erogazione del motore

DIFETTI ● Protezione dall'aria in autostrada

Prezzo 13.150 €



PROVA MAXI ENDURO

KTM 1050 ADVENTURE

La gamma Adventure si allarga con l'arrivo della 1050 da 95 cavalli che va a presidiare il segmento delle mille. Il DNA è quello KTM, che assicura prestazioni al top e tanta facilità di guida in ogni situazione. Il prezzo è alto (13.150 euro) e la protezione dall'aria migliorabile in autostrada

di Andrea Perfetti



Siamo tutti pazzi per le maxi enduro. Colpa anche delle Case motociclistiche, che ci stanno ubriacando di versioni in grado di entusiasmare anche il più impallinato dei motociclisti. Ci sono quelle che vanno ancora bene in fuoristrada (come le mitiche endurone degli anni 80), ci sono poi le superbike travestite da tourer, capaci di tenere medie da Frecciarossa sulle autostrade tedesche. L'offerta è cresciuta da matti verso il top di gamma, ma così sono aumentati anche il prezzo, il peso (non sempre a dire il vero) e l'impegno a gestire potenze esuberanti. Di pari passo le aziende hanno iniziato ad ascoltare le richieste dei clienti meno esosi, ma non meno esigenti. Tutt'altro. Sono infatti tanti gli appassionati che sognano moto più pure ed essenziali. Compagne di viaggio, ma anche di

lavoro quotidiano. Perfette quindi per intraprendere avventure in posti lontani, ma anche per andare in ufficio ogni mattina come se fossero un comodo scooterone. I numeri di vendita di BMW F800GS e Triumph Tiger 800 prima, e di Suzuki V-Strom 1000 poi, dimostrano quanto sia vivo questo segmento. Ora si aggiunge la KTM con la sua 1050 Adventure, ma la categoria contempla anche la rivisitata Kawasaki Versys 1000 e la futura Honda True Adventure (che sarà presentata alla stampa nella seconda metà del 2015). La nuova KTM 1050 Adventure colma il vuoto lasciato dalla ancora amatissima 990 Adventure, ma è anche una degna erede della 990 SMT. Rispetto alle due si pone esattamente nel mezzo, come testimonia anche la scelta della ruota anteriore da 19 pollici (la Adventure l'aveva da 21, la SMT da 17). È proposta nella colorazione nero/arancio e ha un prezzo di 13.150 euro, che





la pone sicuramente nella fascia alta di questo segmento. Di serie offre un equipaggiamento più essenziale rispetto alla 1190 Adventure. Non ha il controllo di stabilità MSC sviluppato con Bosch e fa a meno delle sospensioni a regolazione elettronica. Ci sono però l'ABS (escludibile; la modalità offroad è optional), il controllo di trazione TC (settabile su 3 posizioni: street, sport e rain; l'offroad è optional) e il comando dell'acceleratore ride by wire. Degna di nota è anche la componentistica, che spazia dalle sospensioni WP ai freni Brembo.

Motore LC8: numeri da 1190

La 1050 Adventure condivide la base telaistica e motoristica con le tre sorelle Adventure (1190 Adventure, 1190 Adventure R e 1290 Super Adventure). Il bicilindrico a V di 75° di 1.050 cc con

doppio albero e 4 valvole per cilindro è rivisto in diversi particolari. Sono ridotti sia l'alesaggio che la corsa (103 x 63 contro 105 x 65), sono nuove le teste e l'albero motore è più pesante di 2 kg per dare una risposta ancora più fluida ai bassi regimi. Non c'è più il radiatore dell'olio, mentre è confermata l'ottima trasmissione a sei marce, dotata di frizione con antisaltellamento. La potenza è allineata alla concorrenza (95 cavalli), mentre impressionano il regime a cui viene raggiunta (soli 6.200 giri) e la coppia massima di ben 107 Nm a 5.750 giri. Pensate che fino a 6.000 giri le curve di coppia e di potenza della 1050 si sovrappongono con precisione chirurgica a quelle della bestiale 1190. Ma di questo parleremo ancora tra poco, preparatevi a leggerne delle belle. Gli intervalli di manutenzione sono previsti ogni 15.000 km.

Telaio in acciaio, sospensioni WP e freni Brembo

Essenziale non significa povero. Spesso avviene il contrario: le cose semplici e pure sono anche le più belle. È il caso della dotazione tecnica della KTM 1050 Adventure. Sarà anche la piccola di casa, ma ha lo stesso, identico telaio in acciaio delle altre Adventure (ricordiamo che tutte le versioni 2015 sono state aggiornate nell'attacco superiore dell'ammortizzatore). Non mancano lo spettacolare forcellone in alluminio e il telaio posteriore dello stesso materiale (con attacchi per le borse e maniglie del passeggero integrati). Più semplici sono le sospensioni: la forcella WP da 43 mm è priva di regolazioni e ha un'escursione di 185 mm (le altre Adventure superano i 200), mentre l'ammortizzatore è regolabile nel precarico della molla e nel ritorno idraulico e ha un range di 190 mm. I freni sono Brembo con pinze radiali a 4 pistoncini e dischi da 320 mm davanti e 267 dietro. È invece più semplice

la pompa (non è radiale come sulle Adventure più potenti). Il sistema frenante impiega l'ottimo ABS Bosch 9M a due canali (al posto del tipo 9ME combinato, impiegato su 1190 e 1290), che può essere facilmente disinserito dal menu di bordo. I cerchi a raggi tubeless lasciano il posto a quelli a razze in alluminio, che calzano pneumatici Metzeler Tourance Next di sezione ridotta (110/80-19 e 150/70-17). Il peso dichiarato è di 212 kg a secco (5 in meno della 1190 Adventure), il serbatoio ospita 23 litri (3,5 di riserva).

Strumentazione completa, ergonomia su misura

La strumentazione offre la medesima, opulenta lista di informazioni della 1190 Adventure. Il quadrante analogico del contagiri è affiancato dai due display che forniscono tutte le info utili (temperature motore e aria, livello benzina, trip, consumo medio, carica della batteria e altro ancora). La leggibilità è buona, ma peggiora





sensibilmente quando il pilota ha il sole alle spalle. Le leve del freno e della frizione non sono verniciate in nero (come sulle 1190 e 1290), ma lasciate nel colore naturale della lega. Gli specchi sono rotondi, meno ricercati (e meno belli), rispetto a quelli delle altre Adventure, ma ugualmente funzionali. Il manubrio è più largo e la sella più bassa (850 mm), ne deriva una posizione di guida più enduristica che dà un bel controllo della moto. La sella è in un pezzo unico e non è regolabile (esiste ovviamente come optional più alta e imbottita nel catalogo power parts). Il parabrezza è il medesimo della 1190, è quindi regolabile senza l'ausilio di attrezzi.

La nostra prova su strada

"Alla faccia dell'entry level". Siate buoni e pasateci la grossolanità, ma questo è il primo

pensiero che ci stampiamo in testa (e nelle note dello smartphone alla prima sosta tecnica) dopo 10 chilometri in sella alla 1050 Adventure. Diciamo 10 e non 50 volutamente, perché basta davvero un niente per entrare in confidenza con questa KTM. A Mattighofen stanno azzeccando una ciclistica dietro l'altra. La sintonia e il feeling che si instaurano subito con l'avantreno ricordano le migliori Honda (da sempre prese a modello per la grande comunicativa dei loro telai). La 1050 è piccola tra le gambe e molto agile a bassa velocità. D'altra parte solo i cerchi pesano un chilo meno di quelli a raggi e questo si sente alla grande nella guida. I comandi sono morbidi e precisi come su tutte le Adventure che abbiamo provato negli ultimi mesi. La sella non è regolabile, ma risulta comoda e ospitale anche sulle lunghe percorrenze. Non ci sono vibrazioni a



disturbare la guida, mentre la protezione dall'aria lascia scoperte le spalle e la parte alta del casco (la cosa si sente soprattutto se superate il metro e ottanta e indossate un casco con la visiera da cross). Il rumore di scarico è profondo e sportivo come dev'essere con un V2 LC8, mentre è sopra la media la rumorosità meccanica ai bassi regimi. L'erogazione del bicilindrico è stupefacente. Rispetto alla 1190 Adventure sono 55 i cavalli usciti dal recinto. Una mandria! Ma all'atto pratico, dai 2.000 ai 6.000 giri, la 1050 va esattamente come la pestifera parente. Lo dice il banco, lo conferma la prova su strada. Nel range di utilizzo più frequente su strada, le due moto vantano quindi la medesima progressione. C'è tanta dolcezza di funzionamento ai bassi, per

sentire qualche strappo bisogna per forza scendere sotto i 2.000 giri. Da qui a 4.000 l'LC8 corre spedito, dopo arriva anche una bella botta di potenza che proietta in un lampo a 7.000 giri. Si può insistere anche oltre, ma è ai medi che la 1050 fa godere con una spinta sempre piena e corposa. I 95 cavalli ci sono, sono tanti e arrivano presto: difficile chiedere di più anche nella guida sportiva. Il cambio è rapportato bene (a 130 km/h indicati il motore frulla a circa 4.900 giri) e la frizione sopporta bene gli strapazzi. Più avanti calcoleremo il consumo in modo preciso; quello del test è infatti falsato dalla guida esuberante a cui ci "costringono" di frequente i collaudatori della KTM. Con una temperatura esterna di 20° abbiamo notato un po' di calore nella zona dei piedi

(non delle gambe). Nulla di fastidioso, ma non l'avevamo riscontrato il giorno prima, nelle stesse condizioni, con la 1290 Super Adventure (che ha però una nuova schermatura del collettore del cilindro posteriore). Il telaio e il sottosella non lamentano alcun accumulo di calore anomalo. L'equilibrio dinamico della KTM 1050 Adventure la pone sicuramente tra le migliori maxi enduro del momento. È immediata nel comunicare al pilota il contatto degli ottimi pneumatici con l'asfalto, scende in piega con una semplicità disarmante e sopporta ogni tipo di correzione senza battere ciglio. L'avantreno in particolare sembra dotato di poteri magici come i personaggi degli X-Men: non scarta, non allarga, non molla. Mai. Anche dietro non arrivano sorprese: la gomma

da 150 basta senza problemi a gestire i 95 cavalli e, anche escludendo il controllo di trazione, questa resta perfetta per merito dell'ottima erogazione. Le sospensioni hanno una valida taratura di base. La forcella non è regolabile ed è meglio così: i clienti pasticcioni eviteranno di combinare inutili guai. La WP da 43 non sprofonda neanche nelle frenate più brusche e scorre bene. I freni Brembo sono molto potenti e ben modulabili. Anche il posteriore può essere chiamato spesso e con vigore, grazie all'ABS per nulla invasivo. Il comando anteriore, dopo parecchi chilometri ad andatura ready to race, ha preso un po' di gioco ed è diventato spugnoso. Questione di pompa (differente da quella radiale della 1190), ci hanno spiegato gli ingegneri austriaci. La potenza non





è però mai venuta meno e, dopo alcuni chilometri defaticanti, la consistenza della leva è tornata normale.

Nel complesso la KTM 1050 Adventure rappresenta una nuova e gustosa alternativa alle maxi enduro di 800/1.000 cc che conosciamo. Mantiene inalterato lo spirito della famiglia Adventure KTM, che coniuga in maniera esemplare l'attitudine a viaggiare con la libidine della guida sportiva.

La 1050 in più strizza l'occhio anche ai giovani avventurieri: la versione da 48 cavalli (a misura di patente A2) è pensata proprio per loro. **M**



ABBIGLIAMENTO

Casco Suomy MX Tourer
Giacca IXON
Pantaloni Spidi
Guanti IXON
Stivali TCX Boots

SCHEDA TECNICA

KTM 1050 Adventure 13.150 euro
Cilindrata 1.050 cc
Tipo motore termico
Tempi 4
Cilindri 2
Configurazione cilindri a V
Disposizione cilindri longitudinale
Inclinazione cilindri a V 75°
Raffreddamento a liquido
Avviamento elettrico
Alesaggio 103 mm
Corsa 63 mm
Frizione multidisco
Numero valvole 4
Distribuzione bialbero
Potenza 95 cv - 70 kw
Numero marce 6
Capacità serbatoio carburante 23 lt