

KTM 790 DUKE. MEDIA READY TO RACE

Page 2-21





KTM 790 DUKE. MEDIA READY TO RACE

di Edoardo Licciardello

AFFILATA, POTENTE E DIVERTENTISSIMA, LA NAKED DI MATTIGHOFEN CONVINCE AL PRIMO COLPO. QUALCHE FINITURA MIGLIORABILE



Non possiamo dire che il nuovo bicilindrico di Mattighofen sia stata una sorpresa: era già qualche anno che la voce di un nuovo twin parallelo fosse allo studio nei reparti R&D austriaci.

Per quanto raffinato potesse essere il monocilindrico 690, che nella sua ultima versione ha raggiunto un livello incredibile di prestazioni ma anche raffinatezza, c'era un buco piuttosto importante nella gamma

KTM fra i 73 cv dell'LC4 e i 177 del V2 top di gamma.

Tenendo quindi fede a quella che ormai possiamo considerare quasi una tradizione, inaugurata con il concept "Beast" del 2012, KTM ha fatto debuttare il nuovo propulsore al salone di Milano 2016 sul prototipo della Duke 790, che ha infiammato l'entusiasmo degli appassionati. Una scelta tutt'altro che casuale, quella della famiglia Duke, perché da sempre - o meglio, dal 1994, quando è nata la prima 620 - l'ibrida naked-motard



è una delle moto più apprezzate ed importanti in casa KTM.

E per darvi l'idea dell'importanza di questo modello per i ragazzi di Mattighofen, vi diamo qualche numero: al progetto 790 hanno lavorato 250 persone, che hanno investito ben 111.111 ore uomo, sviluppando motore e ciclistica con oltre 900.000 km di test su strada e 604.800 al banco, distribuiti su 48 motori.

Una media che mancava – appunto – nella gamma di Mattighofen, basata su un motore completamente nuovo, ben più sofisticato e moderno di quello che si aspettava chi l'aveva sommariamente liquidato come una coppia di termiche 390 affiancate. Un motore che non manderà in pensione l'LC4, ormai a modo suo una bandiera se non addirittura un'ammiraglia per KTM, ma che andrà a spingere molte proposte intermedie per chi desidera qualcosa di più rispetto appunto al monocilindrico, ma non ha voglia o disponibilità per affrontare l'impegno prestazionale ed economico delle 1290. E non sarà un caso se Chris Fillmore, che l'anno scorso ha vinto la Pikes Peak in sella proprio ad una 1290, quest'anno correrà in sella ad una 790...



Un anno dopo, ecco la versione definitiva della Duke 790, arrivata ad EICMA 2017, che KTM ci ha invitato a provare alle Canarie a poche settimane dall'arrivo nelle concessionarie.

COM'È FATTA

Inutile nascondersi dietro a un dito: la Duke 790 ha perso un po' di cattiveria nel passaggio da concept/prototipo alla versione di serie, ma era inevitabile: la sempre maggiore invasività delle normative Euro-4 - che non si limitano a tarpare le ali ai motori, ma regolano tantissimi altri aspetti della moto in termini di sovrastrutture, comandi eccetera - ha costretto tecnici e designer KTM a qualche sacrificio. Il risultato ci pare

comunque azzeccato, pur se evidentemente meno essenziale e minaccioso rispetto al prototipo, con linee tese e perfettamente in linea con le estetiche KTM.

Le finiture sono di alto livello per un mezzo di questo genere, con plastiche ben verniciate e coperte da trasparente in diversi punti. E poi vanno citati il faro anteriore a LED, indistinguibile da quello della sorella maggiore Super Duke R, con luci diurne integrate, e il gruppo ottico posteriore - sempre a LED - staccabile per l'impiego in pista. Il cruscotto TFT a colori sta diventando praticamente uno standard in casa KTM, che lo ha introdotto in gamma proprio sull'ultima versione di Duke 690: piacevole alla vista, è chiaro e leggibile. Sto-



na un po' l'assenza della frizione idraulica, presente anche sulla monocilindrica, ma qui sacrificata sull'altare della leggerezza e della semplicità di manutenzione.

Vale anche la pena di segnalare il manubrio da 760 mm, che può essere montato in quattro maniere differenti sulla piastra di sterzo e con tre diversi gradi di rotazione per personalizzare al massimo la posizione di guida. La sella, già che siamo in argomento, è alta 825 mm.

IL MOTORE

Sulla Duke 790 debutta appunto l'inedito bicilindrico parallelo LC8c (Liquid Cooled, 8 valvole, "c"ompatto) visto sul concept che la Casa di Mattighofen aveva svelato sotto forma di prototipo ad EICMA 2016, con distribuzione bialbero composito a quattro valvole per cilindro, comando a catena, accensione monocandela ed alimentazione

ride-by-wire, capace di 105 a 9.000 giri e 87 Nm a 8.000 giri.

Le vibrazioni tipiche dello schema parallelo - in questo caso con fasatura dell'albero motore, monolitico e particolarmente compatto, a 75° - vengono eliminate da ben due contralberi, uno posizionato davanti all'albero motore e l'altro sulla testata, fra i due alberi della distribuzione.

I cilindri sono solidali al carter con schema open-deck; al loro interno troviamo pistoni forgiati a tre segmenti con perno trattato DLC. I carter pressofusi sono divisi orizzontalmente - una prima assoluta per KTM, da sempre legato allo schema verticale più tradizionalmente fuoristradistico - ed ospitano al loro interno una frizione antisaltellamento servoassistita.

La lubrificazione è a carter semi-secco, con un radiatore olio simile a quello utilizzato sugli LC8 di maggior cilindrata.



Lo scarico, in acciaio inox, presenta uno snello silenziatore singolo sul lato destro, con catalizzatore/presilenziatore nascosto sotto la zona del perno forcellone per ottimizzare la centralizzazione delle masse.

LA CICLISTICA

Il telaio è un'unità tubolare in acciaio al cromo-molibdeno, che sfrutta il motore come elemento stressato risultando così più leggero a pari rigidità. Il telaietto reggisella è invece in alluminio ed ospita l'airbox, con un andamento a triangolo che fa il verso al tradizionale traliccio utilizzato da KTM. Lo schema a traliccio viene invece utilizzato per il forcellone pressofuso in alluminio, che fa lavorare il monoammortizzatore posteriore senza interposizione di leveraggi progressivi.

Il comparto sospensioni conta su una forcella rovesciata con steli da 43 mm, molle progressive e funzioni separate dell'idraulica fra i due steli.

Molla progressiva anche per il monoammortizzatore posteriore, unità assistita a gas con regolazione del precarico. Ben nascosto c'è anche un ammortizzatore di sterzo, che impedisce alla Duke di... farsi troppo impegnativa quando si spinge. I due cerchi in lega a dieci razze calzano (inediti) pneumatici Maxxis Supermax ST.

In zona freni troviamo un'unità anteriore a doppio disco da 300 mm, con pinze radiali a quattro pistoncini e pompa anch'essa radiale, e un'unità a disco singolo al posteriore da 240 mm, tutti gestiti dall'ABS cornering di KTM che fa affidamento su una piattaforma inerziale.

GESTIONE ELETTRONICA

Il sistema ride-by-wire offre quattro Riding Mode: rain, street, sport, nell'ordine dalla meno alla più reattiva e prestazionale nella risposta, ed infine track, che permette di personalizzare tutte le impostazioni oltre alla possibilità di sfruttare alcune funzioni specifiche. Nella fattispecie, è possibile disabilitare l'anti-impennata implementato



come sottofunzionalità del controllo di trazione, sfruttare il launch control (attivabile solo dopo il primo tagliando e dotato di contatore per evitare di stressare troppo la frizione), regolare il livello di derapata concesso dal TC e la risposta dell'acceleratore sui tre livelli predeterminati Track, Sport e Street.

La Duke 790 è anche dotata di quickshifter+, ovvero l'assistenza elettronica KTM sia in innesto che in scalata, con una taratura particolarmente curata in maniera tale da poter essere utilizzato con uguale efficacia tanto agli alti che ai medi regimi.

Non finisce qui, perché c'è anche l'MSR (motor slip regulation, ovvero la gestione del freno motore) e l'ABS prevede la modalità Supermoto, ovvero la possibilità di disabilitare il controllo sulla ruota posteriore per poter effettuare traversi a piacimento senza perdere la funzionalità antibloccaggio sull'anteriore.

COLORAZIONI, PREZZO E DISPONIBILITÀ

La KTM Duke 790 sarà disponibile a fine marzo (anche in versione Duke L da 95 cv depotenziabile a 35 kW, per la guida con patente A2, a) al prezzo di 9.550 euro, nelle due grafiche grigio/arancio e grigio/nero. Davvero ampia l'offerta di accessori attraverso il catalogo Power Parts: si va da una serie di particolari in alluminio ricavati dal pieno agli immancabili impianti di scarico (rigorosamente Akrapovic), pedane sportive, comandi a manubrio, ma anche a diverse soluzioni più funzionali e turistiche, come le manopole riscaldabili, la presa USB, l'antifurto e quant'altro. E' anche disponibile una sella ribassata a 805 mm.

IN SELLA

Sulla Duke 790 ci si trova bene, anche perché... sembra di salire su una 300, se non addirittura su una 125.

La sella consente di toccare terra agevol-





mente a chi supera il metro e settanta, e la triangolazione, in generale, accoglie bene anche chi è ben più alto senza costringerlo in posizioni troppo forzate.

Allo stesso tempo, però, l'impostazione in sella stransisce un po', perché nella configurazione di serie il manubrio è molto vicino al pilota, la sella è stretta e spinge a guidare carichi in avanti e le pedane invece sono marcatamente arretrate, come su una sportiva vera. Ci vuole qualche chilometro a farci l'abitudine, ma - ve lo anticipiamo - appena si può spalancare il gas, la posizione si rivela quella giusta per guidare sportivi con il giusto controllo.

Il motore è una piacevolissima sorpresa. Evidentemente caratterizzato da masse volaniche molto ridotte, è sveltissimo a prendere giri e altrettanto rapido a perderli: brillante e nervoso, come si addice al propulsore di una Duke, lascia filtrare qualche strappo fino a 2-3.000 giri se si esagera con l'apertura o nei riding mode più spinti, ma quando si

schiarisce la voce è meraviglioso.

Pulito nell'erogazione, corposo già a 4.000 giri e con un ulteriore impulso sui 6.500, allunga bene e spinge forte senza far trapelare la minima vibrazione.

E poi la voce, che con quella fasatura ricorda quella di un V2: il motore ringhia corposo e viscerale (ancora meglio con il silenziatore Akrapovic optional della nostra prova, che alleggerisce anche sostanziosamente la moto) e - appunto - spinge con quella qualità di erogazione che normalmente si associa ai bicilindrici a V.

Iniziamo naturalmente con la mappatura Street, che si rivela la più versatile ed efficace in gran parte delle situazioni. Pulita, morbida nella risposta sotto il regime di coppia, diventa bella vivace agli alti regimi con un netto cambio di passo attorno ai 6.500. Sul misto stretto e nell'uso disimpegnato - magari in città, perché la 790 è validissima anche nel traffico - è efficacissima, e anche quando si vuole fare sul serio non penalizza affatto la progressione.





La Sport è sicuramente più grintosa ed emozionante: per entrambe la potenza è piena, ma cambia sensibilmente la legge della mappatura di acceleratore e corpi farfallati: se in Street l'apertura viene ammorbidita, in Sport la proporzione è un 1:1 perfetto, e diventa un po' più impegnativa da gestire. C'è qualche strappo "sotto", la risposta è più affilata, e sullo stretto diventa un po' troppa roba da gestire. Altro discorso quando la strada si apre, le velocità salgono: in quel frangente, spalancare il gas diventa una goduria, e si esce di curva come fucilate, grazie anche ad un peso davvero ridotto.

LA TRACK VA ANCORA OLTRE.

A parte la possibilità di regolare il controllo di trazione su nove livelli (per darvi un riferimento, la Rain corrisponde grossomodo al 9, la Street all'8 e la Sport al 7) e di atti-

vare o disattivare tutti i controlli elettronici, la risposta all'acceleratore diventa brutale, trasformando di fatto il gas in un comando rapido. Sicuramente gustoso, ma da riservare all'uso in circuito e con pneumatici in mescola, soprattutto se si vuole scendere sotto il livello 4 del controllo di trazione. E già che parliamo di elettronica, il quickshifter è davvero a punto (si può usare anche ai bassi regimi) e fa da perfetto contrappunto ad un cambio rapido e preciso. E' un po' ruvido ai bassi, ma si fa ampiamente perdonare in alto con un'efficacia da supersportiva.

La ciclistica è uno spettacolo di quelli raffinati, che richiedono un po' di concentrazione per essere apprezzati - all'inizio si resta spiazzati dall'agilità estrema, dalla rapidità nell'inserirsi in curva e prendere la corda della 790. La Duke media è un bisturi, come la definiscono i ragazzi di KTM



nella comunicazione istituzionale, e come tale è uno strumento di precisione estrema che però, per essere padroneggiato, richiede pratica.

Nei cambi di direzione è un fulmine, sul misto stretto è di un'efficacia estrema. Precisa, stabile se si ha l'accortezza di non appendersi al manubrio, fa andare fortissimo limitando lo sforzo a livello mentale: serve concentrazione per sfruttarla, ma se vi impegnate nella guida vi ripaga con un'efficacia sul guidato davvero rara.

Vi basta guardare il punto di corda e siete già lì, le curve sembrano allargarsi. E poi, se vi fate prendere un po' troppo la mano, l'ammortizzatore di sterzo c'è ma non si vede. E si sente solo quando ce n'è bisogno. Il comparto sospensioni è stato oggetto di più di una critica, sulla carta, per l'adozione di unità non regolabili.

Sulle prime è facile cedere alla tentazione di criticarle, perché nella guida disimpegnata appaiono scoordinate: morbida

la forcella, rigido e secco nella risposta il monoammortizzatore privo di leveraggi progressivi. Quando però si inizia a guidare davvero, alzando il ritmo e caricando le sospensioni, facendole lavorare, tutto inizia ad avere un senso e il quadro complessivo guadagna definizione e pulizia nelle tinte (forti) dei componenti.

La natura economica delle sospensioni impone tarature di compromesso: la coperta è più corta rispetto ad unità più raffinate, e a Mattighofen hanno preferito privilegiare precisione e coerenza quando si guida... come si fa con le KTM, rispetto al comportamento urbano e disimpegnato.

L'impianto frenante J.Juan svolge bene il suo lavoro, anche perché la leggerezza della Duke 790 e la velocità con cui sa aggredire le curve gli semplifica non poco la vita. Il comando a leva è meno affilato e tonico rispetto ad equipaggiamenti più pregiati, ma dopo una giornata in sella a ritmi decisamente elevati non abbiamo riscontrato



affaticamenti o perdite di precisione.

Grossomodo la stessa valutazione va espressa per le gomme, quelle Maxxis Supermaxx ST che hanno fatto alzare più di un sopracciglio. Il nostro scetticismo si è dissolto in fretta, perché si sono rivelate rapide ad entrare in temperatura e capaci di assecondare pruriti che poco hanno a che vedere con il concetto tradizionale dello Sport-Touring, destinazione elettiva di questo modello.

Va però detto che l'asfalto di Gran Canaria, levigato ed aderentissimo, non è quello ideale per valutare una gomma - aspettiamo di provarle sui nostri disastrati fondi stradali.

PER CHI È LA KTM DUKE 790?

Stavolta è più facile del solito identificare l'acquirente tipo, anche perché vista la caratterizzazione estetica delle linee Made in

Kiska, la Duke 790 non lascia mai indifferenti. O la si ama, o la si odia.

Farà la felicità di chi ama la guida sportiva e affronta regolarmente un bel misto stretto. Di chi ambisce l'agilità estrema della 690 ma desidera anche un mezzo più versatile e meno... monocilindrico, e magari sta puntando una proposta della concorrenza (giapponese) spinta da un tre cilindri.

Di chi magari ama fare la sparata con gli amici nel fine settimana, però la moto poi la usa tutti i giorni, che troverebbe nella 790 un'ottima compagna di giochi e di vita. Piacerà sicuramente a chi scende dalle maxi o a chi sale dalle piccole, ma anche a chi vede la media di indole sportiva come scelta precisa di una categoria che sa divertire da matti nel mondo reale con prestazioni interessantissime, ma resta accessibile nel prezzo e nelle prestazioni.

Insomma, piacerà a chi ama divertirsi tan-

to nella guida sportiva, ed è disposto a passare sopra a qualche difettuccio tutto sommato veniale se si considera la 790 più vicina ad un attrezzo ginnico che non ad un banale mezzo di trasporto.

Perché la dotazione motoristica ed elettronica è di assoluto pregio, ma nelle finiture c'è qualche piccola caduta di tono.

C'è qualche dettaglio cheap qua e là, qualche piccola caduta di tono dove occhio non vede e mano non sente, e la già citata taratura delle sospensioni la rende un filo meno versatile di quanto non potrebbe essere. Ma con 9.550 euro vi portate a casa una delle moto più gustose e ignoranti che abbiamo guidato negli ultimi tempi, di quelle capaci di farvi tornare a casa dopo un giro sempre con un gran sorriso stampato sulla faccia. E scusate se è poco. ■



KTM 790 DUKE 9.550 EURO

PESO A SECCO 169 Kg

CILINDRATA 799 cc

TEMPI 4

CILINDRI 2

RAFFREDDAMENTO a liquido

AVVIAMENTO elettrico

ALIMENTAZIONE iniezione

FRIZIONE multidisco

POTENZA 105 cv - 77 kw - 9.000 giri/min

COPPIA 9 kgm - 86 nm - 8.000 giri/min

EMISSIONI Euro 4

CAPACITÀ SERBATOIO 14 Lt

ABS Sì

ABBIGLIAMENTO

Casco HJC RPHA 11

Giubbotto Alpinestars Pikes Drystar

Pantaloni Alpinestars Riffs

Scarpe Alpinestars Faster 2

PIÙ INFORMAZIONI

Meteo: Sole, Nuvole

Luogo: Gran Canaria (Spagna)

Terreno: Extraurbano, pista

Foto: Alexander Koths, Marco Campelli, Sebas Romero