

KTM Freeride E-SX E-XC

**PREGI** ● Grande divertimento e guida facile

**DIFETTI** ● Costo del pacco batteria elevato

Prezzi da 11.360 €



PROVA OFFROAD

# DIVERTIMENTO PURO, ZERO EMISSIONI!

La Casa austriaca apre una porta sul futuro e mette in vendita la sua prima moto elettrica. Due le versioni (cross ed enduro), pronte per l'uso e fonte di grande divertimento. Regalano un nuovo modo di fare offroad, che ci ha conquistati. La E-XC costa 11.660 euro e ha un'autonomia discreta. Scopriamo qual è il loro utilizzo ideale

**di Andrea Perfetti**

Foto di Marco Campelli e Sebas Romero





## Una nuova utenza

La KTM Freeride E non vuole catturare i clienti che oggi guidano una moto da cross o da enduro tradizionale (anche se tanti ne vorranno una attaccata alla spina del garage dopo averla provata!). Lei, la simpatica austriaca che si arrampica e impenna nella quiete del bosco, piace a chi non ha mai pensato a una moto prima. Si guida con la patente A1 già a 16 anni ed è di una facilità disarmante. Fai 5 metri e inizi a giocare. Non c'è il cambio, si comandano solo i due freni (come sulla mountain bike) e l'acceleratore. Il resto lo fa il pilota: la Freeride E si guida infatti col corpo, muovendosi in sella, copiando o anticipando gli ostacoli. La sua agilità pazzesca è anche molto furba. È il perfetto trait d'union tra le bici (in particolare quelle da down hill), il moto alpinismo e l'enduro. Non è un caso se KTM ha scelto il campionissimo di bici trial Danny MacSkill come testimone; il mondo dei biker è davvero vicino alla Freeride E. C'è la potenza che serve per giocare (11 kW, pari a 15 cavalli, con un picco massimo di

16 kW a 4.500 giri; una coppia di 42 Nm a 0 giri, superiore addirittura a quella della EXC 250F), sospensioni WP, freni idraulici a disco e un peso di circa 106 kg per la cross e 108 per l'enduro. La batteria al litio contiene 360 celle (fornite dal partner Samsung) e dispone di una capacità di 2,6 kW/h. L'autonomia è di circa un'ora (50 km), mentre la ricarica avviene in 80 minuti (ma dopo 50 minuti si ha l'80% di carica disponibile). Il pacco batteria si toglie con semplicità dalla moto (è sotto la sella) e consente 700 ricariche (ma anche dopo questa soglia ha una capacità di carica residua dell'80%) e ha un costo di circa 3.000 euro (al suo interno c'è la centralina di gestione). Il motore raffreddato a liquido ha una manutenzione prossima allo zero (si cambia solo l'olio ogni 50 ore) e la ricarica della batteria costa pochi centesimi di euro. Facendo due conti, questi risparmi di gestione rendono accettabile il prezzo di acquisto: la KTM Freeride E costerà 11.360 euro in versione SX e 11.660 in versione XC. Chi la comprerà allora? Per rispondere a

**L**a trazione elettrica è sempre più presente nella vita di tutti noi. In città le piccole auto elettriche e le bici a pedalata assistita sono una realtà acquisita; Tesla e BMW hanno dimostrato che l'auto elettrica (o ibrida) può competere con una Porsche 911. Anche nel pianeta offroad si sono viste le prime moto, come la Tacita provata di recente da Moto.it. Oggi si aggiunge un altro, fondamentale tassello a questa silenziosa crescita. KTM, che negli ultimi anni è diventata una delle principali realtà industriali del mondo moto in Europa, mette in produzione (e in vendita, da subito) la sua prima moto elettrica sia in versione cross (E-SX) che in quella da enduro (E-XC). Entro l'anno arriverà poi la prima moto stradale austriaca a

emissioni zero, la E-SM che abbiamo anticipato nelle scorse settimane.

La KTM Freeride E non è soltanto un modello inedito, rappresenta infatti un nuovo modo di intendere il fuoristrada e dimostra le capacità ingegneristiche della Casa austriaca. In tale senso Thomas Kutruff (KTM) è molto esplicito: "KTM, grazie agli ottimi risultati nelle vendite anche nel 2014, può investire grandi risorse nella ricerca. Al progetto Freeride E lavorano venti persone, si tratta infatti del primo passo dell'azienda verso la mobilità elettrica. Seguiranno altre importantissime novità. La Freeride E è una moto elettrica, ma conserva tutto lo spirito ready to race di KTM. Per ottenere questo risultato abbiamo realizzato internamente tutto, dal propulsore al telaio e alle sospensioni".







questa domanda bisogna uscire dai soliti schemi. La sceglierà chi avrà la fortuna di usarla in montagna, sui sentieri o sui percorsi aperti alle bici, ma senza l'incubo della risalita in seggiovia. Grazie a lei stanno nascendo inoltre diversi moto park in luoghi sino a ieri vietatissimi alle moto da cross. Pensiamo ai centri abitati e alle zone verdi dove la KTM Freeride E potrà girare senza disturbare persone o animali. KTM ha già creato delle partnership in Austria, in Germania e in altri Paesi del Nord Europa. C'è da sperare che qualcosa si muova anche da noi. Come abbiamo visto nel corso della prova, basta un piccolo appezzamento di terreno per creare un tracciato o delle difficoltà trialistiche a misura di Freeride E. Questa piccola, grande moto non è infatti un gioco o un esperimento, ma un prodotto funzionale che può aprire una nuova strada alla moto da fuoristrada. Non è un'alternativa alla moto tradizionale, ma ne amplia sicuramente l'orizzonte.

### La nostra prova

Le moto da enduro e da motocross sono il nostro pane quotidiano. Un po' per lavoro, un po' per passione il tassello riempie le nostre settimane da diversi anni. Eppure la Freeride E ci emoziona parecchio, e lo fa ancor prima di partire. Il motivo è chiaro. Grazie al suo pulitissimo (e silenzioso!) motore elettrico possiamo esplorare le montagne intorno alla cittadina di Saalbach-Hinterglemm, celebre meta sciistica nel Salisburghese. Qui, come in tutte le Alpi, le moto sono vietate. Tra i pascoli d'alta quota si incontrano solo escursionisti, ciclisti, mucche e cavalli. La nostra Freeride E-XC parte dal centro del paesello con il sibilo del motore che attira gli sguardi e i sorrisi della gente. La moto austriaca prende velocità in un attimo, la progressione in basso è davvero entusiasmante, mentre la velocità è autolimitata a 72 km/h, che bastano e avanzano. Le quote ciclistiche nascondono il peso già







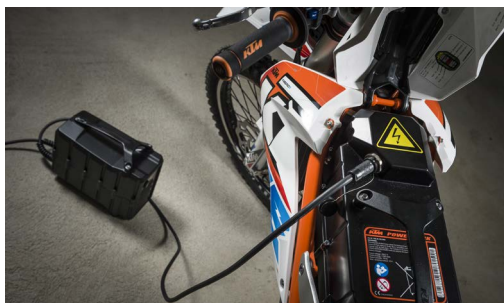
basso e rendono la Freeride E maneggevole come nessun'altra moto. Abbandoniamo presto l'asfalto e iniziamo a giocare tra i sassi bagnati del fiume (motore e batteria sono impermeabili fino a un metro sott'acqua). La trazione è stupefacente, merito del pneumatico enduristico e soprattutto dell'erogazione del propulsore. C'è tanta coppia disponibile subito, ma la gestione dell'acceleratore è pura fantascienza: si riesce a centellinare il gas – pardon, l'elettricità! – con una precisione chirurgica. Affrontiamo così le pendenze austriache giocando con la coppia e col nostro peso. La Freeride E si comporta come una vera moto da trial, solo che è molto più comoda (oltre che più facile). Il nostro test ci porta a guidarla nelle condizioni più sfavorevoli per la batteria; ci inerpiamo infatti per pendii molto

ripidi e lungo le piste da sci. Il responso in termini di autonomia è sicuramente interessante. I led sull'autonomia residua ci dicono che KTM non ha raccontato storielle ottimistiche, riusciamo a guidare la Freeride E per un'ora senza restare a piedi. La centralina offre tre riding mode (eco, normale e sport), quello intermedio è sicuramente il migliore nel conciliare la giusta potenza col risparmio di corrente. La moto elettrica austriaca ci ricorda per cosa è stata progettata quando la portiamo sul campo da cross ricavato sul pratone e lungo le discese di down hill. Qui la Freeride E è un autentico spasso! Tra i bob e gli appoggi delle bici da discesa regala una confidenza assurda, nettamente superiore a quanto sappia fare la sua cugina da enduro EXC. La Freeride E è intuitiva, leggera, incredibilmente facile.









Le sospensioni assorbono anche i salti più audaci e i freni sono sempre immediati nell'arrestare la moto prima delle svolte più strette. Il copione viene replicato fedelmente anche sul campo da cross. La Freeride E ha bisogno di spazi ristretti, dove esalta il pilota con la sua incredibile maneggevolezza. È molto rapida in uscita di curva, ma scarica i cavalli in modo sempre civile e garbato. Per la cronaca, abbiamo impiegato due ricariche per giocare con la nostra Freeride E in montagna e nel fettucciato. In pratica basta un'ora di pausa – il classico pranzo – per ricaricare la moto e partire per un'altra sessione di allenamento fatta di tre manche da circa 20 minuti l'una. Utilizzata in questo modo la KTM Freeride E evidenzia un'autonomia sufficiente per il tipo d'uso a cui è destinata. Il vantaggio è che lei vi porterà a esplorare posti sino a oggi preclusi a ogni mezzo spinto da un motore a scoppio. **M**



ABBIGLIAMENTO

Casco Airoh  
Completo UFO  
Guanti UFO  
Stivali TCX