

KTM Freeride E-SM

PREGI ● Agilità, facilità e gusto di guida

DIFETTI ● Autonomia e prezzo

Prezzo 11.960 €

PROVA ELETTRICA

KTM FREERIDE E-SM

La famiglia delle elettriche KTM si completa con la versione motard. Agile e divertente, è a suo agio nei Bike Park come nei piccoli spostamenti urbani. Limitante l'autonomia nell'uso extraurbano

di Edoardo Licciardello
Foto Sebas Romero



Piaccia o meno, la propulsione elettrica è sempre più presente nelle proposte del mercato, nel traffico di tutti i giorni e ormai anche nei mezzi da divertimento puro. La stretta delle normative antirumore ed antiinquinamento sta imbavagliando ed imbrigliando in maniera sempre più pervasiva i nostri giocattoli preferiti. Lasciando da parte considerazioni sulla reale efficacia di queste normative sull'inquinamento globale, ci conforta pensare che – con un certo pragmatismo – i ragazzi di KTM stiano pensando a come continuare a farci divertire in barba a chi inorridisce davanti alla musica e al profumo delle offroad tradizionali. La più innovativa delle proposte alternative viene infatti da Mattighofen, e non c'è da stupirsi: durante la presentazione Thomas Kutruuff (PR Manager KTM) ha

snocciolato i risultati 2014. 158.760 moto vendute, con una crescita del 29,6% delle vendite e del 26,7 del fatturato. Ma quello che colpisce maggiormente è l'investimento di ben 85 milioni di euro nel solo anno appena concluso, e l'attenzione allo sport, che impegna la Casa di Mattighofen con rapporto paritario rispetto alla produzione. Inevitabile che un certo tipo di proposte di mercato venga da una casa che pone il divertimento come obiettivo imprescindibile nella definizione dei suoi modelli. I ragazzi di KTM, dopo aver aperto ad una nuova fetta di mercato con la Freeride endotermica ha pensato bene di allargare la famiglia verso la propulsione elettrica attraverso le Freeride E-SX ed E-XC. Per non lasciare proprio nessuno a bocca asciutta, la piattaforma E ora propone anche la declinazione motard con l'identico spirito Fun. Un mezzo che non punta, evidentemente, a risolvere problemi

di mobilità urbana (se non quelli di un ridotto numero di persone) né a proporsi come alternativa alla vostra moto – motard a benzina compresa – ma piuttosto a rappresentare un giocattolo a metà fra la bici e la moto, che attiri magari anche una clientela normalmente estranea al motociclismo. Facendo un parallelo nautico, immaginatevi un jet-ski. Non vi servirà per andarci in vacanza né per attraversare il mare, ma vi garantirà giornate di divertimento allo stato puro, e magari vi potrà portare a quella caletta un po' nascosta che vi piace tanto. Insomma, un giocattolo che permetta di divertirsi a chiunque un po' ovunque. Anche dove i vicini hanno naso e orecchie molto sensibili.

Base comune

La base motoristica, dicevamo, è la stessa delle altre Freeride E, con un propulsore elettrico

a magnete permanente e motore sincrono con rotore a disco. Un'unità più che sufficiente per divertirsi, capace di erogare una potenza massima di 22cv a 4.500 giri (per le peculiarità della propulsione elettrica si considera però come potenza media quella di 11kW/15cv). Come sempre capita con i propulsori elettrici, è però la coppia il valore più interessante: data la sua natura, il valore di 42Nm (superiore a quello vantato dalla EXC 250F, KTM tiene a sottolineare) è erogato già a 0 giri. La curva d'erogazione dei motori elettrici è infatti perfettamente lineare, e la coppia massima è in realtà disponibile subito e a tutti i regimi. L'alimentazione è garantita da una batteria al litio di produzione Samsung da 360 celle che garantisce una capacità di 2,6kW/h ed offre un'autonomia quantificata in circa un'ora o 50km. La ricarica completa si effettua in 80 minuti, ma già dopo 50 la batteria dispone già



dell'80% della sua carica. La durata della batteria è stimata in 700 cicli – ma anche oltre questa soglia la capacità di carica residua rimane attorno all'80%. Insomma, non è tassativo sostituirla, e visto il prezzo (attorno ai 3.000 euro, visto che contiene al suo interno la centralina di gestione) c'è da tirare un sospiro di sollievo. La manutenzione del motore è praticamente azzerata, dal momento che l'unico intervento richiesto è costituito dal cambio dell'olio ogni 50 ore. La sostituzione della batteria è comunque un intervento velocissimo: basta svitare quattro prigionieri e sfilarla grazie alla maniglia integrata. Avendo due batterie (considerazioni sul prezzo a parte) è possibile ricaricarne una mentre si gira con l'altra. Ma attenzione, vi serve un impianto con almeno 3kW/h, e non vi consiglieremmo di attaccare la lavastoviglie o il forno mentre caricate la

Freeride... La base ciclistica è invariata rispetto alle E-XC ed E-SX, con un telaio composito alluminio-acciaio al Cr-Mo, forcellone in alluminio e telaietto reggisella in plastica iniettata. Invariato anche il comparto sospensioni (naturalmente tutto WP), che conta su una forcella rovesciata da 35mm stretta da piastre in alluminio ricavate dal pieno e un monoammortizzatore PDS, entrambi completamente regolabili. Identici anche i freni a disco con pinze radiali, le differenze iniziano ad emergere quando si osservano i cerchi. Forniti da Giant, le due unità sono naturalmente da 17" con canale da 2,5 e 3,5" rispettivamente all'avantreno e al retrotreno, ed ospitano pneumatici Pirelli Diablo Rosso II nelle misure 100/80 e 130/70. Diversa naturalmente anche la rapportatura, allungata rispetto alle sorelle da fuoristrada. Il peso è contenuto in 110kg, naturalmente in

ordine di marcia non essendoci benzina da inserire nel serbatoio. La Freeride E-SM sarà disponibile presso i concessionari a partire dal mese di maggio, nell'unica livrea che vedete nelle foto, ad un prezzo di 11.295 euro Franco Concessionario.

The sound of silence

E' il titolo di una celebre canzone di Simon & Garfunkel, ma si adatta alla perfezione alla strana sensazione che si prova nei primi momenti in sella alla Freeride E-SM. Girata la chiave sullo stelo forcella, il quadrante sul serbatoio si illumina mostrando l'autonomia residua (attraverso tre "tacche" verdi più una arancione) e la mappatura selezionata. Premete il pulsante di avviamento e... sentirete un "beep" e null'altro. Vi basterà ruotare la manetta, però, per sentire la moto iniziare a muoversi in avanti con diverso vigore a seconda della mappatura. La prima mappatura è riservata all'uso urbano (le

prestazioni sono paragonabili a quelle di uno scooter 50), la seconda offre potenza piena ma una curva d'erogazione dolce e progressiva mentre la terza risponde in maniera realmente aggressiva. Vi verrà da sorridere pensando alle potenze in gioco, ma vi assicuriamo che la coppia disponibile vi porta da zero a cinquanta all'ora in un batter d'occhi, e nelle svolte la mappatura tre è in grado di mettere facilmente in crisi l'aderenza del pneumatico posteriore se il fondo non è in condizioni perfette. In città si sguscia nel traffico che è un piacere. Il peso praticamente nullo, unito alla prontezza della risposta del propulsore, fa sì che la E-SM in città diventi un'arma letale per affrontare il traffico e dimezzare i vostri tempi di trasferimento. La ciclistica è svelta ed asseconda qualunque manovra, i freni offrono la potenza giusta – quello che è sconcertante, non avendo il rumore del motore, è il sentire tutto quello che vi accade attorno, poter chiacchierare con la





persona accanto a voi al semaforo senza sgolarvi. C'è un lato negativo, però: gli altri veicoli non vi sentono arrivare, per cui occhi aperti e pollice sinistro sul clacson. La sella – a 900mm – è alta ma non impossibile. Complice la sua snellezza anche chi scrive, che non passa il metro e settantadue, non si è mai trovato in difficoltà nel poggiare almeno un piede a terra. E già che parliamo di posizione di guida, l'assenza di gommini sulle pedane non si percepisce: se non ce l'avessero fatto notare in conferenza stampa, data la totale assenza di vibrazioni forse non ci avremmo fatto troppo caso. Per capire meglio la E-SM, la nostra prova ha compreso una sosta in uno skate park – che sarebbe forse il luogo d'elezione per una moto del genere, non fosse che si tratta di un mezzo a motore e che quindi probabilmente finireste arrestati dopo mezz'ora – per giocare un po'. Anche in questo frangente la Freeride

elettrica si dimostra giocosa e divertente, e su spazi ristretti non fa mai rimpiangere la propulsione endotermica. Parliamo di spazi ristretti perché invece, dopo la digressione, abbiamo puntato verso la periferia di Barcellona su un bel misto di montagna. Sulle curve di raggio e velocità contenute la E-SM è di un'efficacia micidiale: l'assenza di rumore affina tutti gli altri sensi e si percepisce molto meglio il lavoro di pneumatici e sospensioni. Però non appena gli spazi si fanno più ampi e le curve più veloci emergono i limiti di un motore che perde giocoforza smalto quando la velocità si avvicina a valori a tre cifre, e di una ciclistica pensata appunto più per l'agilità che non per la stabilità e la coerenza sul veloce. Poco male, perché non è certo l'extraurbano l'impiego per cui è stata pensata la E-SM. Prova ne sia che in questo frangente, quando la manetta resta aperta per lunghi periodi di tempo, abbiamo

letteralmente prosciugato una batteria in una ventina di minuti. KTM non lascia mai nulla al caso nelle sue presentazioni stampa, per cui il lancio della E-SM ha compreso anche una digressione su quello che rappresenta forse la miglior applicazione per la propulsione elettrica: un paio d'ore sulla E-XC in un bike park che simulava un percorso Enduro. In questo frangente, in questa declinazione, la Freeride E ci ha conquistato senza riserve. L'autonomia si allunga notevolmente, tanto da superare quella del pilota medio, e non si vorrebbe mai scendere.

A chi è destinata?

Per chi è quindi la Freeride E-SM? Difficile dare una risposta diversa da quella indicata in apertura: è per chi vuole e può permettersi un giocattolo bellissimo, alla stregua di altri mezzi del

genere che non possono né vogliono soddisfare le esigenze di mobilità quotidiana o del fine settimana – di fatto, l'uso urbano si limita a spostamenti molto brevi e prevedibili, tipo il tragitto casa-scuola dello studente di buona famiglia (la Freeride E si guida con patente A1) o quello casa-ufficio di chi non deve cambiare comune quando si reca al lavoro. Il prezzo è importante, perché 11.000 e passa euro mai come oggi sono davvero una bella somma – il fatto che i costi di rifornimento e manutenzione siano praticamente azzerati dalla propulsione elettrica costituisce un palliativo solo parziale a quella che rappresenta comunque una barriera all'ingresso sicuramente importante. Per contro, pensiamo ad un futuro potenzialmente brillante in quelle regioni dove esistono strutture – parchi adatti all'uso della Freeride ma anche alberghi e simili – dove il







noleggio di mezzi del genere potrebbe fare furore e contribuire in maniera consistente alla diffusione di questa Freeride E nelle sue varie declinazioni. Un po' per imitare il modello di business di giocattoli analoghi – i jet-ski e moto d'acqua citati in apertura – un po' però anche perché dopo averla provata vi assicuriamo che vi inizieranno a girare strani pensieri per la testa. Paradossalmente, farci provare la Freeride E-XC nel suo ambiente più congeniale – un bike park – è stato forse un grave errore da parte di KTM, perché se è vero che abbiamo comunque apprezzato molto la E-SM (che non a caso ne condivide il DNA) è nel fuoristrada vero che, a nostro avviso, il progetto Freeride E trova realizzazione più completa e soddisfacente.

Data però la doppia omologazione, avere la possibilità di dotare una E-SM di una seconda coppia di cerchi tassellati la rende, di fatto, un meraviglioso giocattolo di una versatilità unica. Senza volerci sbilanciare, vi preannunciamo che anche in Nord Italia dovrebbe aprire a breve un bike park dove poter provare le Freeride E. Non andateci, o di colpo 11.295 euro non vi sembreranno più una cifra tanto irraggiungibile... **M**



ABBIGLIAMENTO

Casco X-Lite N53
Strada:
Giubbotto Rev'it GTR
Guanti Alpinestars GP Air
Jeans Alpinestars Helix
Scarpe Alpinestars Fastlane WP
Offroad:
Maglia Thor Core
Pantaloni Thor Core
Guanti Thor Core
Stivali Thor Blitz
Pettorina Alpinestars

SCHEDA TECNICA

KTM Freeride E-SM 11.960 euro
Motore sincro a magnete permanente con rotore a disco
Potenza 15 cv - 11 kw - 5.500 rpm
Coppia 42 nm - 0 rpm
Emissioni Euro 6
ABS No
Pneumatico anteriore 1.60 x 21"
Pneumatico posteriore 19 pollici
Peso in ordine di marcia 110 Kg