

KTM SX 2015

PREGI ● Leggerezza e agilità

DIFETTI ● Spugna sella morbida

Prezzo da 7.631 €



PROVA CROSS

LA SERIE DIVENTA FACTORY

Le SX 2015 sono ancora più vicine a quelle dei campioni non solo nell'estetica grazie alla livrea Factory, ma anche nella tecnica: l'esperienza USA si sente eccome a livello di setup
di Aimone Dal Pozzo



made in Austria siano quasi troppo belle per essere strapazzate nel fango e nella polvere di un campo da cross. Per farla breve, ti bastano due adesivi in più sui parafanghi e puoi stare certo di poterti vantare nell'aver la moto di Tony nel tuo box. Passiamo ai dettagli tecnici. Le nuove SX si basano in maniera sostanziale sull'impostazione dell'anno in corso, ma ricevono importanti modifiche e miglioramenti di setup che derivano in gran parte dall'esperienza competitiva oltreoceano. Il gruppo di lavoro di De Coster non è mai a riposo e il continuo feedback tra loro e la casa madre ha portato interessanti cambiamenti all'assetto della moto. Elemento determinante di questa evoluzione è il nuovo leveraggio della sospensione posteriore che è stato interamente rivisto nelle misure vitali e nella modalità di realizzazione (ora è ricavato dal pieno), così

come la bielletta e i leveraggi. La nuova geometria della sospensione porta le K a stare leggermente più sedute, creando un assetto più carico sul posteriore, privilegiando di conseguenza la stabilità rispetto alla reattività. Le modifiche al sistema ammortizzante posteriore hanno portato con sé anche una completa rivisitazione della sospensione anteriore e delle sue misure. La forcella resta di costruzione WP a cartuccia chiusa, ma riceve nuovi piedini con chiusura frontale ed un nuovo perno ruota più sottile, che passa dai precedenti 25mm agli attuali 22mm. Questo approccio è in controtendenza rispetto alla logica recente di salire con le misure (forcelle più grandi, piastre più spesse ecc.), ma di fatto permette di ottenere un'anteriore molto meno nervoso e più semplice da inserire in curva (complice anche la variazione dell'offset da 35 a 33mm) in

Come ogni anno KTM tira fuori dal cilindro qualche chicca, qualche miglioramento inedito destinato a moto che, già nei modelli conosciuti, sembrano giunte alla piena maturità. E ogni volta - terminata la prova - ti ritrovi a pensare "cavoli, come va meglio la nuova". Questa filosofia di base, perseguita con determinazione in ogni fase dello sviluppo di qualsiasi moto arancione, è finalizzata al miglioramento costante, con il risultato che KTM può vantare per il 2013 vendite record con ben 127.000 modelli immessi sul mercato, tanto che, l'obiettivo di Pierer di arrivare a 200.000 moto vendute entro il 2017, non pare poi così lontano. I risultati del primo semestre 2014 confermano in maniera ancora più consistente

questa tesi, la casa Austriaca registra un +16% rispetto allo scorso anno e un entusiasmante +2,84% rispetto al budget prefissato. Segmento trainante per l'affermazione di KTM è senza dubbio il mondo delle competizioni off-road al quale Mattighofen presta da sempre la massima attenzione e il 2015 infatti porta con sé interessanti novità per tutta la gamma SX. Per prima cosa c'è una livrea factory. Da diverso tempo le K racing sono sempre state molto simili alla versione di serie, hanno sempre mantenuto solo l'unicità del telaio arancione che, in qualche modo, solo i pilotoni potevano guidare. Ora l'intera gamma cross è stata vestita con i colori factory. Anche l'occhio vuole la sua parte e in questo caso l'accostamento cromatico dell'arancione del telaio con il bianco predominante nelle plastiche ed il nero dei cerchi Excel, fanno sì che le nuove cross





quanto meno rigido e soprattutto permette di limitare i colpi secchi alle braccia che affaticano più velocemente il pilota.

Sotto il profilo del setting, la forcella 2015 è più progressiva e in certi casi più morbida, ma il nuovo equilibrio individuato con il mono-ammortizzatore è di gran lunga più efficace, non solo in termini di sensibilità, ma anche di mantenimento della performance nel tempo, grazie anche ai nuovi passaggi dell'olio che ne ottimizzano la temperatura di funzionamento a parametri più contenuti.

Cambiano anche i parasteli che tornano, dopo parecchi anni, ad essere di tipologia aperta, ai fini di una più semplice manutenzione. La componentistica resta fedele alla qualità degli anni precedenti, troviamo infatti marche top di gamma come Dunlop GeoMax MX52 per il treno gomme, piastre forcelle Neken ricavate dal pieno, manubrio Renthal 827 abbinato a manopole dal nuovo disegno ed impianti frenanti Brembo di ultima generazione.

La prova

SX 125: Ktm ormai è rimasta una delle poche case a proporre ancora questa piccola cilindrata e meno male perché se non esistesse bisognerebbe assolutamente inventarla! Non importa che tu sia cadetto o senior, su questa ottavo di litro non puoi fare altro che divertirti e, con i tempi che corrono, anche con un occhio di riguardo al portafoglio. Sali in sella, tiri un calcio e lei parte subito con un ronzio da zanzara ormai diventato una rarità sui campi da cross. Quando dai gas però scopri che ha ben poco da invidiare alle sorellone a benzina perché oltre al peso pressoché impercettibile, ha dalla sua una progressione dell'erogazione che non si allontana molto dai quattro tempi. Certo, non puoi pretendere la coppia di un dueemmezzo, ma qui sta il bello perché devi essere tu l'artista del gas. Grazie alla nuova curva di accensione ottimizzata, se apri al momento giusto e le chiedi potenza puoi stare tranquillo che non ti tradirà, se invece aspetti e poi dai la manata è scontato che rimarrai al palo.



È la miglior moto per i giovani per imparare ed altrettanto per i meno giovani per re-imparare.

SX 250: stesso discorso fatto per la piccola vale per la quarto di litro con il vantaggio, in questo caso, di avere uno zaino pieno di cavalli in più. Qui il gas bisogna iniziare a dosarlo per bene perché quando chiedi potenza questo motore te ne da e non si ferma. Nel terreno pesante di Ottobiano la mancanza di trazione in uscita di curva, rispetto ai grossi 4T era ampiamente compensata dalla maggiore agilità e leggerezza nei cambi direzione e nella guida nei canali di fango, andrebbe valutata se anche su altri tipi di terreno è altrettanto efficace. Dalla sua sicuramente che è divertente da morire, che non impegna come un 450 e che in fondo in fondo magari giri leggermente più piano, ma certamente ti diverti il

doppio e ti sfoghi a dovere senza avere il timore di mettertela per cappello.

SXF 250: qui iniziamo a fare sul serio. Questi sono i veri ferri del mestiere ovvero le armi letali con il quale qualsiasi pilota talentuoso può tentare la scalata alla vetta del motocross. La base di partenza in termini di performance è già ai massimi livelli e le implementazioni introdotte per i modelli 2015 hanno portato maggiore feeling e stabilità. Dal punto di vista ciclistico l'anteriore rimane più alto e galleggia sulle buche alle alte velocità, pur non essendo troppo rigido ed impegnativo da inserire nei canali. Il motore ha un range di utilizzo talmente ampio che già lo scorso anno è stata abbandonata la sesta marcia e la progressione ai bassi e medi è quanto di meglio si possa trovare. L'estrema attenzione



di KTM al peso inoltre, ci mette nell'ottica di idee che in Austria ormai hanno un approccio al motocross molto simile alla precisione maniacale tipico del mondo delle moto da GP, tanto che 100 grammi in meno di qui e 200 di là, alla fine la differenza diventa importante.

SXF 350: la mitica cilindrata di mezzo, che solo qualche anno fa veniva considerata una pazzia quando venne introdotta sul mercato, continua imperterrita a mietere vittime. Certo, alla guida c'è un certo Tony Cairoli, ma tanti amatori l'hanno scelta per le proprie conquiste oppure semplicemente per divertirsi senza fare troppa fatica. La coppia ed i cavalli in più permettono di girare con marce più alte rispetto alla sorella minore e soprattutto di non dover guidare sempre impiccati, senza però perdere l'enorme vantaggio del peso e della sensazione di leggerezza e

reattività che la contraddistinguono da sempre. Sulla MY 15, così come per la 250, viene introdotta una campana frizione più leggera, abbinata ad un set di molle più sostenute per garantire la massima prestazione anche in condizioni di sovraccarico come sui terreni pesanti e l'utilizzo prolungato.

SXF 450: come sempre alla regina bisogna darle del Lei. La struttura profondamente differente del motore (il 450 è un SOHC single over Head camme) porta questo propulsore monoalbero a girare molto bene in basso e questo gli consente di sprigionare una coppia imbarazzante. Il risultato è che puoi schizzare fuori dalle curve con un semplice filo di gas ad una velocità incredibile tanto da far fatica a rimanere in sella a volte. Di contro sono molto più evidenti le masse in movimento e se non vuoi smettere di girare dopo







due giri occorre dosare bene gas ed energie. In questo caso la coppia è tale che KTM ha deciso di inserire la tecnologia della molla a tazza sulla frizione, così da non perdere cavalli nel trasferimento di potenza.

A listino rimangono confermate anche le piccole minicross, a partire dalla piccola 50 Sx monomarcia, fino ad arrivare alla 85 da competizione e che, grazie alle doti tecniche ed immagine da moto grande, sono l'assoluto riferimento per il mercato che va dai 4 ai 15 anni di età. La gamma cross KTM SX è già disponibile presso tutti i concessionari della rete di vendita. **M**



ABBIGLIAMENTO

- Casco:** UFO Predator
- Occhiali :** Scott
- Ganti:** Ufo Micron
- Maglia:** Ufo Micron
- Pantaloni:** Ufo Micron
- Stivali:** TCX 2.1