

KTM Rally 450 Marc Coma

PREGI ● Potenza del motore e maneggevolezza

DIFETTI ● Non è in vendita...



PROVA RACING

GENESI DI UNA LEGGENDA

In esclusiva italiana abbiamo guidato la moto da Rally più evoluta e titolata al mondo: la KTM 450 di Marc Coma. Vi raccontiamo com'è andata la nostra prova in Spagna e come è fatta la vincitrice della Dakar
di Aimone Dal Pozzo

Sole, caldo, 500 ettari a disposizione, una moto pari a nessun'altra, non manca nulla per il sogno perfetto. E invece è realtà, realtà nella quale Moto.it, in esclusiva italiana, è salita sulla moto da rally più efficace e titolata al mondo: la KTM 450 di Marc Coma e Jordi Villadoms! La particolarità unica di questa moto è il fatto di non essere assimilabile a un'enduro dalle grosse dimensioni, ma il cavalletto centrale posteriore sulla quale è lì ad aspettare, i serbatoi supplementari che sembrano delle carene e le grafiche con il toro rosso che troneggia sulla fiancata la portano in un'altra dimensione, tanto che quando ci sali in sella sembra quasi di essere su una moto da pista. Tale è la precisione, altrettanto è il contrasto, perché passi da scelte tecniche inedite e futuristiche, al rotolo di nastro

americano sul cavo del freno anteriore, segno che in fondo in fondo, più il progetto rimane semplice e più è certo che potrà portare la squadra al successo.

Il reparto corse nasce da una stalla

E' così che Marc Coma ci presenta la sua "caverna di Batman" da dove sono stati creati tanti successi: «Questo locale un tempo era lo spazio dove mio nonno teneva le mucche ed ora invece che mucche ci sono tanti cavalli di razza». Si perché è proprio in questi luoghi nascosta della Spagna che viene sviluppata la 450 Rally e come afferma Marc: «Questa moto ed io siamo cresciuti assieme. Anche io devo lavorare parecchio sulla moto per poterla conoscere e metterci le mani quando sono in gara. Il pilota è sempre coinvolto nel progetto, abbiamo iniziato sulla carta per arrivare al progetto finale. Il vantaggio raggiunto





è una moto con serbatoi grossi ma che di fatto è una moto semplice e leggera. Questa 450 permette a chi guida una grossa tolleranza al limite mentre prima la 690 era molto più impegnativa da conoscere e gestire».

Tecnologia ed esperienza

Questa moto non è solo frutto di tecnologia, ma soprattutto di tanta esperienza e chilometri percorsi con le diverse impostazioni per trovare quella più efficace.

E' servito tanto lavoro per sviluppare questa nuova moto e quindi gli innumerevoli test si sono sommati alle partecipazioni alle diverse gare della stagione, al fine di arrivare a fine anno con un prodotto altamente competitivo. Lo stesso Marc afferma che: «La Dakar è la nostra gara di riferimento, ma essendo molto difficile allenarsi per questo genere di specialità motoristica, mi piace partecipare a tutte le gare possibili perché si ha la copertura e la sicurezza dell'organizzazione della gara».

Che cosa è cambiato

Il primo obiettivo per lo sviluppo di questo bolide è stato il contenimento del peso, ma nelle varie fasi del progetto è stata data priorità a dove il peso stesso è posizionato piuttosto che al suo valore assoluto. Salta subito all'occhio il nuovo frontalino anteriore trasparente che varia totalmente l'esperienza di guida in quanto è possibile vedere la ruota anteriore e questo aspetto dà molta più confidenza al pilota. Il supporto per il roadbook e la strumentazione di navigazione è di per sé un'opera d'arte in quanto è interamente ricavato in carbonio ed ha una linea snella e filante che consente non solo di limitare al massimo i pesi sospesi davanti alla moto, ma anche di avere tutto sotto controllo davanti agli occhi. Da punto di vista di autonomia, queste moto devono raggiungere i 250 chilometri di autonomia e vengono equipaggiate con un totale di 33 litri di benzina. Risultato è un mezzo da 70 cavalli con una velocità massima fissata a 150 km/h ed un peso record di 140 chilogrammi. Altro aspetto





QUESTA RALLY NON È FATTA PER PASCOLARE, PIÙ LE TIRI IL COLLO E PIÙ RISULTA STABILE ED EFFICACE



fortemente privilegiato per questo prodotto è l'affidabilità, esigenza fondamentale per le moto ufficiali, ma soprattutto per quelle clienti che dovranno poi svolgere l'intera Dakar, 8.000 chilometri, con un solo motore. Da qui la scelta di utilizzare le migliori forniture sul mercato come le bielle Pankl (fornisce i team della Formula 1) e la componentistica interna del motore controllata in ogni minimo particolare. Per il propulsore, rispetto alla prima versione del 2011, è abbandonata l'alimentazione a carburatore e sostituita dall'iniezione, che permette non solo di essere gestita elettronicamente ed ottimizzata per le diverse altitudini del tracciato, ma anche di avere uno switch al manubrio per cambiare il serbatoio di utilizzo a seconda delle necessità. (Nella versione a carburatore bisognava attaccare e staccare manualmente il tubicino). Quanto al telaio, sono state provate numerose configurazioni

differenti al fine di rendere la guida più agile. È stato provato anche il telaio delle enduro EXC, ma pur essendo molto rapido nei cambi di direzione, questo era troppo nervoso alle alte velocità, dove di fatto si resta per lunghi periodi. Esteticamente quello scelto in via definitiva è simile al telaio consolidato della 690, ma tecnicamente è tutto nuovo. Le geometrie sono state ottimizzate per un guida più rapida nei cambi di traiettoria senza perdere in stabilità alle alte velocità e l'abbinamento con il nuovo kit sospensioni WP (unica differenza tra la factory e la moto clienti), che vanta un mono più lungo di 32 mm, rende la moto molto più sicura in particolar modo dopo i rifornimenti dove da sempre avvengono i maggiori incidenti. Anche come componentistica troviamo le primarie marche del mercato: freni Brembo, factory per Coma, standard per Villadoms, molto progressivi, ma anche potenti quando servono,

gomme e mousse Michelin, il tutto per limitare al massimo gli inconvenienti perché qualcosa di sicuro succederà alla Dakar.

Come va

Sali in sella e ci trovi un sacco di pulsanti. Roadbook, iko, serbatoi, luci...e poi nascosto trovi l'avviamento. Accendi e senti un rombo che ti fa venire la pelle d'oca tanto ti coinvolge. La posizione è molto comoda in quanto la sella è particolarmente alta e sostenuta. Il manubrio è impostato come una moto da enduro così come tutti i comandi che ricalcano i medesimi delle EXC di serie. Non solo, ma grazie alla staffa in carbonio frontale, tutta la strumentazione è posizionata a pennello per la guida in piedi, tanto che puoi leggere le mille informazioni di bordo con la massima naturalezza. Allo stesso tempo però, la scelta tecnica di un frontale trasparente

permette di avere sempre sotto controllo visivo la ruota anteriore, cosa che prima non era assolutamente possibile. I doppi serbatoi tradizionali sono notevolmente la percezione, d'impatto sono ingombranti, ma come sono posizionati si dimostrano poi strumenti efficienti e utili alla distribuzione dei pesi. Anche quelli integrati nel telaio posteriore si confermano essere molto utili, specie nei tratti veloci dove la rally spazola con estrema facilità, invitandoti ad andare sempre più spedito, con la massima naturalezza. Parti e dai primi metri capisci subito quanto sia leggera e maneggevole, tanto da sembrare fin troppo nervosa. Dopo qualche giro di adattamento è evidente che questa rally non è fatta per pascolare, bensì più gli tiri il collo e più è stabile ed efficace nella guida. Sugli sterratori polverosi della Spagna, dove l'abbiamo guidata, questa 450 scivola che è un piacere su entrambe



le gomme, ma lo fa con un equilibrio pazzesco, tanto che diventa naturale dopo poche derapate. Quanto al motore, la coppia è qualcosa di mai provato prima. Una curva di medio raggio la puoi affrontare in seconda ed il propulsore gira talmente bene in alto che non rimani impiccato. La fai in terza e l'erogazione è talmente lineare che non ti accorgi della reale velocità con la quale stai percorrendo. La provi in quarta e la forza in basso è tale che non accenna neanche un minimo lamento! Cambiano le gare e di conseguenza le esigenze tanto che, mentre qualche anno fa le moto da Dakar dovevano viaggiare ad un buon passo per molto tempo, ora sono diventate delle vere e proprie bestie da speciale. Marc conferma che gli va tirato il collo, ora il rally sudamericano richiede questa guida se vuoi stare davanti, ma il nuovo 450 risulta altrettanto efficace per chi





non guida come Marc (cioè il resto del mondo) in quanto puoi comunque godere dell'impressionante arco di utilizzo che questo motore ti offre. Le sospensioni WP Factory provate vantano una forcella da 52 mm all'anteriore ed un mono con tecnologia Traxx al posteriore e sono rigide e particolarmente sostenute, evidenza che sono fatte per le alte velocità, ma nonostante ciò sono molto progressive e assorbono le imperfezioni del terreno in maniera egregia anche in situazioni più enduristiche.

Questo sempre in funzione dei tracciati per i quali sono state sviluppate, nei quali viene richiesta massima sensibilità sui tratti più tormentati, ma altrettanta stabilità alle alte velocità e sugli sterrati veloci. La nuova KTM 450 Rally si conferma una moto esclusiva in tutto e per tutto, sia dal punto di vista estetico che per le scelte tecniche adottate in quanto studiata per un'esigenza specifica e di altissimo profilo come lo strumento per dare attacco alla sfida più estrema, la Dakar. Benché sia talmente bella da volerla anche solo per andare a prendere il caffè al bar sotto casa, questa arancione non è fatta per stare in garage, ha bisogno di correre, di distendersi e percorrere tanti chilometri. Se siete della seconda opinione potete essere certi che è lo strumento perfetto, ed anche se la vostra meta sarà differente della Dakar non sarete mai delusi. **M**

ABBIGLIAMENTO

Casco: UFO
Occhiali: Thor
Maglia: Alpinestars Techstar
Pantaloni: Alpinestars Techstar
Gaanti: Alpinestars
Stivali: Alpinestars Tech 10 bianchi

SCHEDA TECNICA

450 Rally
Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 449 cc
Disposizione cilindri: Verticale
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E/P
Potenza: 50 cv
Marce: 6
Freni: D-D
Misure freni: 260-240 mm
Misure cerchi (ant./post.): 21" / 18"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 150 kg
Lunghezza: 2178 mm
Altezza sella: 980 mm
Capacità serbatoio: 35 l
Segmento: Enduro

