

KTM SX 2016

PREGI ● Leggerezza ed agilità

DIFETTI ● Taratura morbida sospensioni

PROVA CROSS

KTM SX 2016

Le KTM da cross nella loro versione 2016 vengono radicalmente riviste sotto ogni punto di vista. Telaio, sospensioni, motore, estetica le proiettano ancora più nel futuro pur essendo moto già disponibili

di Aimone Dal Pozzo

Foto Marco Campelli



Joachim Sauer, storico Product Manager KTM, non ha dubbi nel presentare la nuovissima gamma cross KTM "Le nuove KTM, modello cross anno 2016 sono state riviste da capo a piedi e di fatto sono per il 90% di nuova realizzazione". A questo aggiungiamo che il progetto è già vincente in quanto ha da poco vinto il campionato americano più ambito, il Supercross ed è in testa alla classifica del National. Sauer prosegue confermandoci che "Stiamo potenziando il reparto ricerca e sviluppo in America e questo ci permette di raccogliere una grossa mole d'informazioni tecniche che completa quelle già ottenute in Austria dal feedback dei piloti europei come Antonio Cairoli e Jeffrey Herlings. Il settore Motorsport è in continua espansione tanto che stiamo costruendo un nuovo capannone

apposta per loro. Stiamo investendo in tanti ulteriori settori ma il motocross e le corse rimangono il cuore della nostra azienda." Infatti, da quando è uscita la prima rivoluzione della moto "moderna" ovvero, il modello Everts (2011), sono stati vinti tanti campionati e dopo un enorme piano d'investimento è stato raggiunto il risultato anche in America con Ryan Dungey. E proprio sullo slancio di questi risultati KTM sforna, ancora una volta, un progetto completamente nuovo, con il chiaro intento di fare un ulteriore balzo in avanti nell'interpretazione della moto da cross del futuro. Punti focali del nuovo sviluppo sono la riduzione di peso, la maneggevolezza e la potenza massima. Per la prima volta dopo lungo tempo i tecnici di Mattighofen hanno potuto agire contemporaneamente su telaio e motore contemporaneamente, ottenendo da entrambi il massimo in termini di sinergia. Partendo dal



fulcro delle masse, l'albero motore, hanno costruito attorno ad esso tutta la moto, riposizionando la struttura e la componentistica secondo questo criterio. Anche il pilota è stato "ricollocato" secondo questa logica dato che ormai pilota e moto pesano quasi uguali (90 kg pilota vestito e 100kg la moto) e questo ha comportato una mole enorme di test sia con piloti di livello amatoriale che con i professionisti come Stefan Everts. Il concetto di base del telaio rimane il medesimo, aggiornato ed implementato con tutti i consigli dei piloti e delle riviste specializzate. I portanti sono stati allargati ed ora sono tutti formati ad acqua, il canotto è stato raddrizzato e chiuso di 0,4 gradi accorciando la moto di 10mm, al fine di ottenere una maggiore guidabilità e maneggevolezza e mantenendo, allo stesso tempo, la stabilità grazie ai punti di maggior spessore. Il forcellone è totalmente nuovo, sono

infatti cambiati gli spessori interni per dare più flessibilità longitudinale e meno laterale. Sono da vera favola le nuove pedane no dirt che, pur essendo più larghe, non si bloccano mai chiuse. Il cinematismo del leveraggio della sospensione posteriore vanta una nuova geometria al fine di aumentare la progressione dall'inizio della corsa fino alla massima estensione, abbinandolo contestualmente ad un nuovissimo ammortizzatore WP. Il nuovo mono vanta delle dimensioni esterne ridotte a vantaggio della camera interna ora più ampia che ne migliora il raffreddamento sotto sforzo. Il pistone ha un nuovo anello di tenuta e sono stati progettati ed inseriti nuovi passaggi dell'olio. Ma la vera protagonista sulle nuove KTM è senza dubbio l'inedita forcella ad aria AER da 48mm che risulta essere 1,4 kg più leggera della versione tradizionale. La nuova forcella ha lo stelo di sinistra caricato ad aria specifico per



la compressione, mentre quello di destra ha i classici click tradizionali ed è relativo al setting del ritorno. Sempre sull'anteriore sono cambiate le piastre di sterzo che ora sono più rigide, al quale sono stati introdotti anche i supporti del manubrio montati su silent block, minimizzando di fatto la percezione delle vibrazioni al pilota. Le sovrastrutture sono state riviste in maniera integrale, sia per fini estetici (a titolo personale troviamo gli interventi ben riusciti) sia per scopi tecnici, con il chiaro obiettivo di abbassare la sella nella parte posteriore e di migliorare i punti di contatto tra la moto ed il pilota. La zona di presa con gli stivali è ora una superficie ampia e ben rastremata con l'attacco del telaio al telaio ed offre un'ottima tenuta e percezione anche nelle situazioni più brutte. Sono stati inseriti anche alcuni elementi pratici come un nuovo disegno del

parafango posteriore che ne limita l'accumulo di fango e le due maniglie ricavate dal nuovo disegno dello stesso, utili per spostare il posteriore della moto quando non si è in sella. Vengono sostituiti anche i radiatori, sempre WP ma con un +15% in più di efficienza di raffreddamento, così come per le relative protezioni. Cambia la cassa filtro e la sua funzionalità di utilizzo che elimina ogni possibilità di errore di montaggio del filtro, come capitato più volte sulla versione precedente. Il nuovo collettore dell'impianto di scarico ha un disegno molto particolare per migliorare l'erogazione ed il silenziatore, grazie alla nuova cassa filtro può ora essere più corto e compatto, tanto che è stato spostato di ben 10 cm verso il baricentro della moto. Tutta nuova la posizione di guida: nuovo manubrio con una piega più bassa, nuovo comando del gas direttamente

prodotto dalla casa madre e che arriva in dotazione con due diverse camme. Di serie anche la selezione delle mappature al manubrio con la novità fantastica di avere anche una mappatura specifica per il launch control, fondamentale per le partenze e che si attiva facendo due click con il tasto e si ottiene conferma d'inserimento dalla luce del controllo iniezione. La componentistica resta fedele alla qualità degli anni precedenti, troviamo infatti marche top di gamma come Dunlop GeoMax MX32 per il treno gomme, pompa e pinza freni Brembo, piastre forcella ricavate dal pieno e manubrio Neken, abbinato a manopole innovative che prendono spunto dal mondo delle mountain bike e sono vulcanizzate direttamente su un tubo di plastica che viene fissato al manubrio con una brugola. Nuova anche la batteria, di produzione Samsung che ha per-

messo di ottenere un risparmio di peso di 1 chilo, così come il nuovo corpo farfallato anch'esso più leggero di 100 grammi.

Le quattro tempi

SXF 250 e 350: La gamma benzina dispone di nuovi motori dalla testa ai piedi. Il motore precedente andava già molto bene, come conferma Andy Mayer (responsabile dei motori 4T) e quindi è stato mantenuto il disegno di base ascoltando le richieste dal reparto telaio e spostando l'albero motore indietro. Altro aspetto molto importante è che la frizione è più alta ed ora non gira più nell'olio ottimizzando così gli attriti tra i componenti. La biella è più corta ed è stato svolto un gran lavoro sulla testa per ottimizzare i punti di contatto sulle valvole e sulle camme. Cambiano gli attacchi del motore al





telaio che donano stabilità e riducono le vibrazioni. Il cilindro è più corto ed il postone forgiato è 100 gr più leggero. La frizione è sempre di tipologia CSS, ma viene rimpicciolita in quanto ora ha solo 7 dischi. Il cambio è rimasto a 5 velocità ma è stato implementato un sensore elettronico che dona la giusta potenza ad ogni marcia. Nuovo l'impianto frizione, sempre Brembo e migliorato nella leva che ha risolto il problema di bloccaggio riscontrato sui modelli precedenti. Il risultato è che le nuove KTM 250 e 350 hanno guadagnato potenza su tutta la curva di utilizzo, ma in particolare modo sulla parte iniziale di erogazione. Le potenze massime sono ormai numeri da far girare la testa se si pensa che in poco più di 5 anni i tecnici KTM sono riusciti ad aumentare mediamente i cavalli di 8 unità, arrivando a 46 cv sul 250 e 58 sul 350. La base di partenza in termini di performance è già ai massimi livelli per entrambe le

cilindrate e le innovazioni introdotte per i modelli 2016 hanno portato ulteriore 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. La maggior differenza la fa la forcella ad aria che oltre che ad essere di grande comfort ha il pregio di non gravare sulle braccia, rendendo l'indurimento delle braccia un lontano ricordo. In ordine di marcia sembra quasi di essere protagonisti del film "Avatar", con la mente collegata direttamente alla moto tanto è istintivo l'inserimento in curva. Pensi di curvare e sei già a centro curva senza nemmeno accorgertene.

SXF 450: Dopo tre anni dall'ultimo aggiornamento il motore 450 viene ripreso e ripensato. Per prima cosa viene eliminato più di mezzo chilo dai carter motore che ora vantano dei coperchi con finitura a pelle d'oca che ne minimizzano i

segni di usura dati dallo sfregamento dello stivale. Poi, avendo anche in questo caso aumentato di parecchio la potenza, si è reso necessario rivedere il disegno dell'albero motore aumentando il diametro ma alleggerendolo contemporaneamente. Cambia totalmente la testa ed i disegni dell'aspirazione e dello scarico. Rimane la frizione con tecnologia dds e l'azionamento idraulico Brembo. Il cambio è stato rivisto per togliere più peso possibile e la versione europea ha solo 4 marce (arrivando ad una velocità massima di 130 km/h) mentre quella americana ne ha una in più per l'utilizzo nel cross country. La potenza massima è cresciuta di 4 cv arrivando a toccare quota 62. Il nuovo bilanciamento di questo propulsore, benché decisamente più potente, lo porta ad essere molto più libero e leggero, tanto che questo aspetto influisce positivamente di

parecchio sulla sensazione di guida, in particolare modo nei cambi di direzione, nei salti ed in maniera imbarazzante, negli inserimenti in curva. Il risultato è che pur avendo un'infinità di cavalli sotto al sedere, questi sono facilmente e millimetricamente gestibili, tanto che questa 450 diventa una moto molto più accessibile a tutti rispetto alla precedente che richiedeva tecnica e forma fisica impeccabili anche solo per avvicinarsi al suo potenziale.

Le due tempi

SX 125: anche sulla piccola 125 il motore è stato completamente rinnovato ed i punti focali sono lo spostamento dell'albero motore di quasi 4 cm e della frizione di 3 cm, con una riduzione di peso generale di un chilo e mezzo che, su un totale di 17, sono davvero tanti. Il nuovo cilindro viene





dotato di un'innovativa valvola sullo scarico che ne ottimizza l'erogazione a metà e la nuova trasmissione e cambio a 6 marce permettono una riduzione di peso di ulteriori 200 gr. Non solo, ma grazie a queste modifiche ora è possibile montare il cilindro 150 sulla 125. Il comando frizione ora è Brembo anche su questo modello.

SX 250: La 250 a miscela rimane l'unica dell'intera gamma cross 2016 con tutte le specifiche dell'anno precedente. Questa scelta lascerebbe intendere un grande stravolgimento del progetto per il prossimo anno, magari in occasione dei modelli targati dove la 250 due tempi è tra le moto più gettonate in assoluto. Ad ogni modo la quarto di litro si difende sempre bene grazie alla sua leggerezza e dinamicità. Nel terreno pesante di Maggiore 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. La due tempi si conferma essere una moto divertente da guidare, soprattutto perché di gran lunga meno impegnativa da guidare delle sorelle "senza miscela". In termini di prestazioni massime non penso abbia speranze contro le 4T, ma per un sano divertimento è il mezzo ideale. A listino sono sempre presenti le 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 è già disponibile presso tutti i concessionari della rete di vendita, e la nuova generazione di SX sarà senza dubbio un successo non solo nelle competizioni, ma soprattutto sul mercato. **M**



ABBIGLIAMENTO

- Casco Thor
- Occhiali Ariete
- Maglia Alpinestars
- Pantaloni Alpinestars
- Guanti Alpinestars
- Stivali Alpinestars Tech 10