

KTM EXC 2012 ENDURO

PREGI ● Maneggevolezza e avviamento elettrico

DIFETTI ● Leggerezza all'anteriore



Generazione di Fenomeni!

di Aimone Dal Pozzo | La rivoluzione si estende anche alle versioni EXC. Arriva sulla gamma Enduro il tanto atteso telaio delle cross 2011, dotato di PDS, e debuttano le 4 tempi a iniezione. Tra tutte svettano la 350 4t e la 250 2t



Ritorno alle origini. Il test delle KTM EXC 2012

Dopo un paio d'anni di difficoltà economica, a seguito della grande crisi che tutt'ora perseguita ognuno di noi, KTM riparte più forte di prima, rilanciando quelle che sono le sue vere origini. Stiamo parlando di off-road e ancora più in particolare del mondo Enduro, laddove la Casa austriaca si è fatta le ossa, ed è diventata quello che oggi rappresenta. Basti pensare che con una produzione prevista di 70.000 moto per l'anno 2012, più di 50.000 pezzi saranno modelli specifici da fuoristrada, per capire quanto Mattighofen abbia nuovamente indirizzato gran parte delle

proprie risorse e strategie verso il settore che da sempre le rappresenta il "core business". Come sempre la gamma EXC propone un modello per ogni cilindrata e categoria, coprendo un ventaglio di possibilità davvero ampio. 125, 200, 250 e 300 sono le propulsioni per la gamma due tempi. 250, 350, 450 e 500 quelli per la quattro tempi. Nuova arrivata la tanto attesa 350 4T di cui ce ne parla subito Johnny Aubert, attuale prima guida dello squadrone KTM enduro in sella proprio a questa inedita cilindrata. Ciao Johnny, ora è da qualche tempo che usi questa nuovissima moto. Come ti sembra e cosa hai provato quando la usasti per la prima volta?

Johnny: "All'inizio non ero molto convinto, di solito a me piace il motorone grosso, ma qui ho trovato un ottimo compromesso. Il nuovo telaio unito al nuovo motore, rendono questa moto davvero agile e performante". Farioli dice che eri sempre l'ultimo a salire sulla moto durante gli allenamenti ed il primo a scendere, ora sei cambiato. Johnny: "Sì, questo è vero, ho lavorato davvero tanto sulla moto questo inverno, anche per riuscire a conoscerla al meglio. Abbiamo avuto dei piccoli problemi tecnici alla prima gara di campionato del mondo Enduro per un guasto elettrico, ma, come si dice: nobody is perfect". La 350 austriaca in realtà era già



“ KTM torna alle origini e come vuole la tradizione, in maniera vincente e sempre più ready to race **”**

presente nel lontano 1987 quando Joachim Sauer ci correva nel campionato europeo, avviando così il primo anno di sviluppo dei 4T. Conquista nel medesimo anno il titolo di Campione Europeo.

Tre anni di sviluppo

A distanza di quasi 25 anni il progetto torna competamente rinnovato. Come ci spiega Barnie Plalzotta, ingegnere capo dello sviluppo: "Abbiamo fatto tanti test qui al Ciocco negli ultimi tre anni, proprio perché in questa location abbiamo trovato tutto ciò che ci serve per sviluppare al meglio una moto da Enduro. Abbiamo trovato sassi e ancora sassi, poi abbiamo provato sui sassi ed infine anche sui sassi. Abbiamo scoperto che ci sono sassi grandi e sassi piccoli, quadrati e rotondi e siamo ora certi che questa nuova moto viaggi davvero bene sui sassi e su tutti gli ostacoli che una moto

da enduro solitamente incontra". Punto chiave è proprio il telaio, simile a quello già presente sulle cross due tempi del 2011, ma in questo caso cambia la piastra di rinforzo triangolare anteriore che diventa di minor superficie ma di maggior spessore, per assorbire meglio le spinte del mono, essendo ora anche il suo attacco, indipendente dalla struttura principale e al centro della moto. Diventano due le geometrie di base, una per le cilindrate più piccole e una per le più grandi, ma ciò che colpisce maggiormente è il fatto che per ogni motore le staffe di attacco sono diverse, questo per ottimizzare al massimo la distribuzione dei pesi e il tiro catena. Cambia anche il forcellone che essendo meno stressato diventa più leggero di 300 grammi, sempre realizzato con la tecnica del die cast. Il mono, di conseguenza diventa più lungo di ben 7 mm da cui, hanno ricavato più progressione. Anche il registo alta velocità

viene cambiato ed è più preciso e facile da regolare. Grazie a questo il nuovo telaio, se pur ancora dotato di sospensione posteriore PDS è molto meno nervoso e il classico puntamento nel fondoschiena diventa pressoché impercettibile, se non addirittura nullo. Quanto alle forcelle ci confermano un gran lavoro sui parapolvere per migliorare la scorrevolezza. La nuova moto diventa estremamente più reattiva



e maneggevole, tanto da far sembrare l'avantreno, in alcuni casi, fin troppo leggero. L'inserimento in curva diventa tanto istintivo quanto efficace, allo stesso modo i cambi di traiettoria avvengono con il solo pensiero. In particolare ho potuto provare le curve in appoggio dove, se prima a metà curva il kappa tendeva a scappare fuori, ora percorre linearmente tutto il bob in maniera davvero naturale.

L'ergonomia delle nuove K

Per ciò che concerne le sovrastrutture, queste sono tutte derivate dal cross,

cambia però il serbatoio che diventa da 9 litri, ma saranno disponibili anche i modelli da 10 per l'America e 13 per l'Europa, inseriti nel catalogo powerparts. Al loro interno viene implementata una nuova pompa della benzina molto più leggera e compatta, con indicatore della riserva. Come per la sorella senza targhe, la posizione in sella risulta profondamente cambiata: sella snella e piatta, grande facilità di manovra e dimensione di guida studiata in ogni suo particolare, rendono i movimenti più semplici e rapidi. Le nuove plastiche non solo le donano un aspetto più slanciato ed accattivante, ma perfezionano le combinazioni sella-serbatoio-fiancate, indispensabili per una corretta mobilità in sella. L'insieme telaio e sovrastrutture di nuova generazione apporta dunque un grandissimo aumento di maneggevolezza e reattività, grazie alle quali le nuove EXC risultano davvero più leggere e soprattutto più istintive. Ci sono anche due maniglie laterali che si sviluppano dall'incontro della cassa filtro con il parafango posteriore a conferma di quanto queste moto siano state studiate anche ergonomicamente. La parte estetica è arricchita inoltre dai nuovi paramani montati direttamente sui bracciali delle leve,

praticamente indistruttibili. Completano il quadro di aggiornamento le nuove componentistiche: nuovi cerchi, nuovo silenziatore per i nuovi regolamenti, ora più voluminoso per ridurre il suono, nuovo sistema di raffreddamento come sulle cross per aumentare il flusso e diminuire di 3/4 gradi la temperatura. Sulle grosse 4T è presente anche il termostato con la ventola.

La gamma 4 tempi. È tempo di iniezione

Ma dal punto di vista motoristico, cosa è stato fatto? Ce lo spiega Seb Zekira, capo offroad engine development. Quali innovazioni sono state apportate per i modelli 2012? Seb: "Diminuire il peso, aumentare la compattezza, abbassare la complessità strutturale, inserire l'iniezione, sono i fattori guida di tutto il progetto, che prendono vita su tre basi ben distinte". Tutti i 4T infatti hanno ora l'iniezione, non soffrono quindi più degli sbalzi di temperatura, delle altitudini, delle cadute, ma soprattutto garantiscono un grande miglioramento in termini di praticità, in quanto scompare il rubinetto e non si perde più benzina per strada. Su ogni moto standard inoltre ci sono due mappature a bordo di default che possono

essere selezionate direttamente dal comando posizionato sul manubrio, in corrispondenza del braccetto della leva del freno anteriore. Una terza è possibile impostarla mediante il commutatore posto sotto alla sella. Con questa importante introduzione sull'intera gamma quattroti, si riduce di molto la prepotenza dei propulsori e le incertezze che in qualche caso il carburatore trasmetteva, a vantaggio di un'erogazione sempre pronta e progressiva. E' inoltre possibile ricercare un'estrema personalizzazione ora grazie allo user setting tool, che consente di allacciare

la propria moto al pc, ottenendo essenziali modifiche delle curve della centralina, cosiccome poter ottenere dalla stessa dati analitici dell'andamento della moto quali temperatura, posizione del gas, accensione.

La prova della EXC 350

Partendo sempre dalla più attesa, i tecnici ci confermano che il nuovo motore 350 nasce già nel 2008 come progetto. Non è solo frutto di una cubatura maggiore ma anche frizione e cambio sono stati ridisegnati appositamente per essere più resistenti. Il risultato è un propulsore molto leggero e potente. Rispetto alla versione cross, provata lo scorso anno, la EXC è più progressiva e vanta una curva di erogazione maggiormente pronta in basso, al fine di avere una coppia iniziale fortemente migliorata. La sensazione è quella di guidare a tutti gli effetti un 250 4T, ma con la schiena iniziale e lo spunto fuori dalle curve più sostenuti, quanto basta per lavorare molto di precisione senza dover chiedere aiuto alla frizione, come diversamente accade con la più piccola. Il limitatore viene di conseguenza riposizionato a 12.000 giri. Riducendo anche le masse oscillanti (pistone, albero) sono riusciti a diminuire le vibrazioni riducendo di molto il peso del contralbero. I rispettivi pesi motore sono per questo motivo invidiabili, dato che fermano la bilancia rispettivamente a 26, 28 e 30 kg. In aggiunta vengono rivisti anche alcuni particolari essenziali, quali le molle delle valvole ora più leggere, il rapporto di compressione viene diminuito e troviamo una diversa corsa del pistone, il tutto in funzione di diminuire il freno motore. Elemento innovativo, come dicevo prima, la frizione completamente fatta in casa. La campana è in acciaio, più duratura e da non sostituire mai, il parastrappi non è posizionato come al solito sulla campana, ma nel mozzo interno, a cui vengono sostituite le molle a favore di una piastra elastica di chiusura. Pure l'accensione viene rinnovata e vanta un maggiore voltaggio che passa da 140 w a 196 w per sostenere la gestione dell'inezione. Il nuovo elemento però scalda abbastanza, rendendo necessario l'inserimento di un raffreddamento del medesimo, mediante getto d'olio. L'avviamento, come per tutte ormai (tranne le piccole 2t) è elettrico, ma rimane il pedale di sicurezza in caso di perdita di potenza della batteria.

La prova delle EXC 450 e 500

Passando alle 450 e 500, l'obiettivo principale è stato quello di ridurre il peso e le dimensioni. Si è infatti tornati al sistema unico di distribuzione dell'olio, contralbero laterale e non più centrale. Cambiano completamente anche i carter, ora fabbricati in die cast



e non più in sand cast, essendo di una nuova lega di alluminio speciale maggiormente duttile, con l'incredibile risultato di aver ottenuto un motore molto più corto e quasi 2 kg più leggero. In questo caso, la riduzione delle masse oscillanti di un 15/20 % circa grazie anche all'introduzione di un contralbero laterale con pompa acqua integrata anziché centrale ha permesso di ottenere un prodotto che si posiziona a quasi 10kg (in meno) dalla concorrenza. Realizzato il nuovo motore (58 cv per il 510 e 53 cv per il 449 che, sulle due moto, sono più che sufficienti per tutti come potenza), l'obiettivo da perseguire successivamente è stato ottenere la migliore guidabilità e potenza ai bassi e medi regimi. Cambiano per questo motivo il tensionatore della catena di distribuzione che ora è meccanico e non più idraulico, i flussi della testa per accogliere l'inezione, migliorano i passaggi dell'acqua e cambia anche la biella, ora sviluppata e prodotta da Pankl, fornitore della Formula 1.







La 450 rimane uno dei mezzi sicuramente più efficaci del lotto arancione, vantando una coppia senza paragoni e una dolcezza d'erogazione invidiabile. La 500 invece è per pochi e buoni intenditori, perché sebbene abbia ricevuto un'importante cura dimagrante, la potenza è tale che buttare anche solo dentro le marce è già un gesto coraggioso.

La gamma due tempi. Siamo al top!

Le medesime innovazioni vengono introdotte anche sui modelli 2T, garantendo una guidabilità completamente ridisegnata. 125 e 200 ricevono il nuovo sviluppo della cassa filtro che garantisce maggiore potenza al motore, stesso discorso per le 250 e 300 che in più, con il nuovo cilindro, beneficiano di una propulsione più fluida e controllabile. Rimane l'alimentazione a carburatore essendo

ad oggi sul mercato la migliore soluzione possibile per le moto a miscela. Se per la piccola 125 ormai è palese quanto sia superiore alla concorrenza e quanto sia un prodotto ormai assolutamente di riferimento per la categoria, diverso è per le più grandi 250 e 300, che a mio parere, sono quasi più divertenti delle 4T in alcune contesti. La 250 è infatti un vero gioiellino, più piccolo e snello, che in alcuni frangenti si comporta quasi come una moto da trial. La 300 vanta maggiore coppia che aiuta nella prima parte di erogazione, ma a mio avviso le fa perdere quel brio divertente ed unico della sorella minore. Completano la gamma la Generazione Sixdays: grazie alla oramai prossima ISDE di agosto, i modelli dedicati alla competizione più importante dell'anno sono già sul mercato e, come sempre richiestissimi. KTM torna dunque alle origini e come vuole la tradizione, in maniera vincente e sempre più ready to race.



Da favola!!!!
KTM era già davanti a tutti....ora lo è ancora di più!!!!
Semplicemente fantastiche!
Una gamma con 8 possibilità di scelta, ma chi ce l'ha?

Franco200863 - 11/05/2011

Bia j.
exc 450...semplicemente il top...enduro vero ciao extrimizzati...
biagio58 - 11/05/2011

Quoto Franco!!!
...Ktm sta diventando sempre più "unica e sola" marca impegnata davvero nell'off... per non parlare del motard! Mitici questi austriaci che hanno risollevato il due tempi, bravi bravi!

Mikele46 - 13/05/2011

Leggi e partecipa [ai commenti »](#)



Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

Moto.it Magazine è un periodico elettronico di informazione motociclistica. È disponibile in formato PDF e viene inviato periodicamente alla tua casella di posta elettronica. I contenuti sono selezionati da una redazione di esperti e coprono tutti i settori della moto: news, prova, tecnica, storia, cultura, sport, mercato, ecc. Il magazine è rivolto a tutti coloro che sono appassionati di moto e desiderano restare aggiornati sul mondo della moto.

Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Massimo Clarke
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini

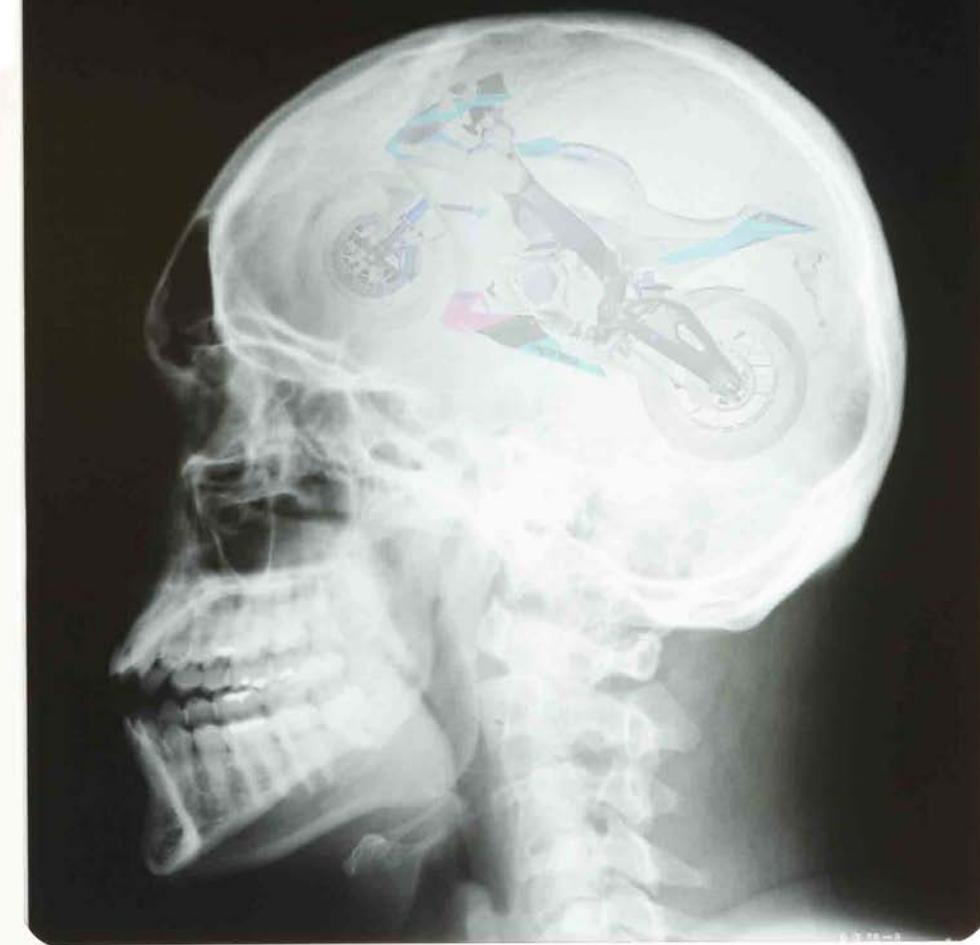
COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.