

KTM FREERIDE 350

PREGI ● Leggerezza e versatilità

DIFETTI ● Posizione manubrio un po' bassa per la guida in piedi

PREZZO € 7.250

PROVA OFFROAD

Stile di vita offroad!

di Aimone Dal Pozzo | KTM reinventa il concetto di moto. E questa volta non sono le forme e le caratteristiche tecniche a fare notizia, ma come nasce e viene espresso il nuovo modo di interpretare la moto off-road. Un vero e proprio stile di vita.
Costa 7.250 euro



Partiamo dalle origini: lo stato embrionale di questo progetto prevedeva la realizzazione di una moto specifica per il settore trial. Massime prestazioni quindi, minimo ingombro e l'esigenza di centrare fin da subito il prodotto su un mercato ristretto a una cerchia di capaci intenditori. Parallelamente KTM ha portato avanti il concetto di moto elettrica, la Freeride E (elettrica), che pochi eletti hanno avuto modo di vedere, ma che già preannunciava un nuovo ambito di esplorazione della casa di Mattighofen. Questione di tempo ed ecco che le due iniziative trovano un punto d'incontro nell'idea di proporre una moto che non c'è, a cui nessuno, in tempi recenti, aveva ancora mai pensato. Ma non basta il prodotto; serve ridefinire il concetto di divertimento a bordo di un mezzo tanto facile quanto performante. Cosa che KTM declina, inserendolo in un approccio goliardico quanto avventuroso:

il Freeride. E sebbene oggi, sempre di più, diventi difficile sentirsi liberi di andare in ogni dove alla ricerca dell'avventura, la nuova Freeride non necessita di grandi velocità, spazi e tracciati, perché basta davvero poco per divertirsi a bordo di questo nuovo concetto di moto. E' fondamentale quindi conoscere la filosofia, prima ancora di aver inforcato il manubrio, perché solo così è possibile apprezzarne le vere doti.

Telaio in plastica ad alta resistenza

Molti sono gli elementi che la rendono speciale e unica nel suo genere: a partire dal telaio, completamente nuovo in acciaio al cromo-molibdeno che si interseca con alcuni elementi fucinati in alluminio e che insieme ne costituisce la struttura ossea. Il nuovo concetto geometrico assicura un'elevata sicurezza e stabilità e allo stesso tempo un peso particolarmente contenuto. Non solo, ma l'obiettivo di ottenere una moto estremamente agile ha richiesto anche una maggiore inclinazione del canotto di sterzo e un interasse più corto (forcellone più piccolo). Al telaio centrale si abbina un telaio posteriore in plastica ad alta resistenza che viene avvitato con un robusto collegamento triangolare che crea una zona di inserimento protetta, per i componenti elettronici del sistema di gestione del motore, nella canonica posizione della scatola filtro.

Ergonomia ad hoc

Anche le sovrastrutture sono studiate e disegnate con un approccio completamente nuovo rispetto alle moto classiche. La sella, alta da terra solo 895 mm, è un tutt'uno con la scocca e, grazie all'innovativo sistema di fulcro dei componenti nella zona del canotto di sterzo, è possibile raggiungere il serbatoio e il filtro nella zona sottostante con grande semplicità e con il minimo sforzo, senza alcun bisogno di chiavi. Tutta la zona di contatto con il pilota è snella e allungata e consente una libertà di movimento illimitata e un ottimo comfort sia per la guida da seduto che per quella da in piedi. Per i più pignoli è possibile variare la posizione delle pedane al fine di ricercare la posizione più efficace. Nella zona del parafrangente posteriore sono anche state inserite delle maniglie ergonomiche che consentono di afferrare la moto in modo efficace per manovre strette o quando la ruota posteriore rimane incastrata. Il risultato, in termini di ingombri per il pilota è assimilabile a poco più di una bici e ciò rende gli spostamenti in moto semplici, molto ampi e intuitivi, senza però perdere il comfort minimo della posizione da seduto. Tutti i tricks e i giochi con questa moto sono da fare necessariamente in piedi, non dimentichiamo le origini trialistiche, ma nulla toglie a chi la vuole usare per un'ora nel piazzale

“ Il nuovo **concetto geometrico** assicura un'**elevata sicurezza** e stabilità e allo stesso tempo **un peso** particolarmente **contenuto** ”



dietro casa e poi usarla anche per andare a prendere il gelato in centro città. Anzi, è proprio questo il suo punto di forza, quello di farvi sentire liberi e tranquilli in ogni situazione. A completare la nuova veste estetica e grafica ci sono il nuovo parafango anteriore e il portafaro, anch'essi completamente rivisti. Tornando al sottosella, il serbatoio, realizzato in plastica trasparente è ben protetto tra i due profili superiori del telaio e vanta una capacità di 5 litri e mezzo, più che sufficienti per affrontare oltre 70 chilometri, dati i consumi contenuti del propulsore alimentato ad iniezione che permette di percorrere oltre 20 chilometri con un litro di verde. Nella parte superiore del serbatoio invece è sistemata, in area ben protetta e facilmente accessibile, la cartuccia del filtro dell'aria, la cui posizione alta aiuta considerevolmente a tenerlo pulito e ad evitare infiltrazioni in caso di attraversamenti di guadi.

Il motore. Com'è fatto e come va

Passando ad analizzare il motore, sulla Freeride troviamo il medesimo 350 che equipaggia la EXC-F, ma completamente rivisitato e adattato alla nuova concezione del veicolo. Lo scopo di questo propulsore non è quello di erogare la massima prestazione, ma molto più semplicemente quello di essere affidabile, duraturo e





soprattutto docile. Ne deriva un erogazione precisa al millimetro, lineare e progressiva, che in abbinamento ad una spaziatura del cambio abbastanza ridotta, non incita a ricercare la velocità, piuttosto la trazione su ostacoli che mai si sarebbe pensato di affrontare. Le medesime rapportature però, sebbene particolarmente ravvicinate e ridotte per un uso principalmente trialistico e enduristico, non inibiscono l'uso sugli sterrati più veloci, così come sull'asfalto, arrivando in sesta marcia a velocità di crociera intorno ai 90-100 km/h,

più che decorose per questo genere di utilizzo. Il limite c'è, ma va ricercato nella dotazione iniziale di pneumatici che sono specifici da trial e non offrono né il sostegno laterale adeguato sugli sterrati (dopo una certa inclinazione scartano improvvisamente perché non hanno tasselli sul laterale, soprattutto l'anteriore), né tantomeno la durata necessaria sull'asfalto, essendo di mescola molto morbida si consumano velocemente. Viene eliminato l'avviamento a pedale; il basamento viene realizzato per pressofusione anziché fusione in terra e la respirazione avviene tramite quattro valvole in acciaio anziché in titanio, al fine di garantirne la massima durata ed affidabilità. Contestualmente viene ridotto il numero massimo di giri motore che si attesta sui 10.000 giri al minuto. Gli ulteriori accorgimenti sono il ridimensionamento dell'impianto di scarico e dell'airbox, che portano questo propulsore ad erogare una potenza massima intorno ai 23 cavalli, puntando sulla coppia anziché sulla performance in gara, per avere un motore efficace, ricco di trazione e poco faticoso, soprattutto nel fuoristrada impegnativo. Nel progettare l'impianto di scarico, gli obiettivi sono stati, oltre





che di contenere le emissioni di scarico e di rumore anche di sviluppare una spinta omogenea e dalla coppia potente. I gas di scarico sono convogliati in un collettore centrale sotto il motore per arrivare poi ai due silenziatori posteriori in alluminio, posizionati a destra e sinistra del codino e che grazie ad un catalizzatore ciascuno, riducono efficacemente sia le emissioni di scarico, che quelle acustiche ad un livello ecocompatibile. A questo si aggiunge anche la gestione elettronica dell'erogazione, grazie all'iniezione con corpo farfallato da 42 mm di Keihin, che assicura una risposta sempre efficace e molto pronta al comando del gas. Il 350 reagisce anche al minimo richiamo del pilota in maniera sempre dolce, ma anche immediata sin dai regimi più bassi, supportato dalla corta rapporto di cambio a sei marce. La coppia dai medi fino ai regimi più alti è quella che serve per arrampicarsi ovunque senza fatica, ma risulta sicuramente più efficace lavorare con la giusta marcia, piuttosto che insistere con la stessa dato che il motore si ferma abbastanza precocemente nella distribuzione della coppia ottimale. Ciò che conta particolarmente per questa moto non è solo la modalità di erogazione, ma come questa viene abbinata ai movimenti del corpo. Considerata la leggerezza e facilità di guida infatti, l'abbinamento di certi movimenti porta dei grossi cambiamenti in termini di performance del propulsore. Per parlare in termini pratici, gestire correttamente la posizione in sella porta degli enormi vantaggi in termini di erogazione e spinta del motore. Non serve lanciarsi su per le salite come si farebbe con una vera enduro, ma con un buon bilanciamento sulle pedane si possono affrontare gli ostacoli più ripidi con velocità bassissime e soprattutto con estrema facilità. I sensori a bordo sono in grado di gestire in autonomia anche la compensazione di altitudine e temperatura, nonché l'arricchimento elettronico della miscela per le partenze a freddo. Montando anche l'interruttore map-select disponibile come Powerparts, è possibile attivare anche due ulteriori mappature del motore, una leggermente più soft, altrettanto ideale per il giro in mulattiera, e una un poco più hard, per chi vuole fare qualche sgommata in più. Sulla Freeride troviamo inoltre il nuovo concetto

di frizione già adottato sugli ultimi modelli enduro, ovvero una campana in acciaio resistente all'usura, 8 lamelle su piastre in acciaio e guarnizioni di attrito estremamente resistenti alle alte temperature che vengono precaricate da una molla a tazza. Il tutto azionato da comando idraulico assolutamente inedito, prodotto e sviluppato da Formula appositamente per la Freeride 350 che garantisce una modulabilità eccezionale e una forza di azionamento minima. La medesima ditta fornisce anche gli impianti frenanti che si distinguono per l'ottima capacità frenante e per la modulabilità del comando.

Le sospensioni

Per quanto concerne il pacchetto sospensioni possiamo confermare lo standard elevato della casa Austriaca. All'anteriore troviamo una nuova forcella a steli rovesciati WP da 43 mm con escursione di 250 mm che assicura, un'ottima stabilità e un eccellente comportamento in tutti i tipi di situazioni. Al posteriore è installato un ammortizzatore PDS di nuova concezione imperniato





1 Nel progettare l'impianto di scarico, gli obiettivi sono stati quelli di contenere le emissioni di scarico e di rumore.

2 La sella, alta da terra solo 895 mm, è un tutt'uno con la scocca.

3 Per i più pignoli è possibile variare la posizione delle pedane al fine di ricercare la posizione più efficace.



direttamente sul forcellone con escursione di 260 mm che garantisce il massimo comfort e un'adeguata sicurezza anche sui terreni più impegnativi. Sia forcella che monoammortizzatore vengono tarati particolarmente morbidi, ma sono regolabili in estensione e compressione per ogni gusto ed esigenza.

Pneumatici da trial

Un ultimo elemento, ma altrettanto importante di questo progetto è la scelta fatta da KTM sulla tipologia di pneumatici. A differenza di quanto si possa inizialmente immaginare, ragionando sulle geometrie base della Freeride, essa non viene dotata di pneumatici da enduro, bensì di pneumatici da trial. Quest'ultimi infatti, oltre che a garantire trazione in ogni situazione, lasciano sicuramente una traccia meno "indelebile" sul terreno rispetto a quelli off-road tradizionali. I Dunlop, abbinati ad una coppia di ruote leggere con mozzi lavorati CNC e i cerchi in alluminio Giant top di gamma (da 18 e 21 pollici), sono pressoché insuperabili in termini di peso pur garantendo la massima stabilità e sicurezza. La nuova Freeride dunque definisce un nuovo concetto di moto, che non può in alcuna maniera andare a confrontarsi o sostituirsi né alle classiche da competizione enduro come le EXC, né tantomeno alle specifiche di altre discipline come trial e motoalpinismo, ma si attesta come crossover tra queste due discipline con l'obiettivo di far divertire tutti coloro che fino a oggi non se la sono sentita di fare il grande passo di acquistare una moto racing perché troppo specifica, ma che hanno nell'animo un desiderio innato di tassello e fuoristrada.



Bellissima

Quando l'ho vista quest'inverno in un angolino dello stand KTM all'Eicma me ne sono subito innamorato, e ho pensato che KTM aveva fatto una off-road per persone che non sono dei vichinghi da 2.00m con 80 Kg di muscoli. L'estetica è bellissima e dal vivo passa l'idea di un'ottima qualità; 99Kg di moto poi la rendono una bicicletta a motore. Il video sul sito ufficiale della versione elettrica è incredibile e ti fa venir voglia di averla subito...
Cooper76985 - 30/03/2012

■ Leggi e partecipa ai commenti »



SCHEDA TECNICA

Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 349,7 cc
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Marce: 6
Freni: D-D
Misure freni: 240-210 mm
Misure cerchi (ant./post.): 21" / 19"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 99,5 kg
Altezza: 895 mm
Capacità serbatoio: 5,5 l
Segmento: Enduro

KTM
Freeride 350
€ 7.250

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 \(PDF\) »](#)



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.