

ENSAYO

Por: ALAIN KULIGOWSKI

Fotos: JOSE MARIA y
JAIME ALGUERSUARI

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com

Hoy llega a las páginas de SOLO MOTO una de las motos que más expectación ha levantado a escala mundial tras sus arrolladores triunfos en el fuera carretera venciendo a lo más granado de la industria mundial de esta especialidad: la KTM.

Campeones del Mundo 1974 de Moto Cross, Campeones de Europa de todo terreno, título renovado de nuevo este año 1975 por medio del excepcional italiano Gritti, Campeones de Italia (más de 5000 unidades se vendieron el pasado año en este país, siendo la más cara del mercado del fuera carretera), Campeones de Francia, en fin, no hace falta extenderse más en la presentación de esta montura, que está perfectamente radiografiada en este ensayo por nuestro corresponsal en Francia Alain Kuligowski y probada en España por el experto «six days men» Ernesto Abad, que han utilizado para este ensayo la primera unidad del último modelo de la fábrica austriaca que llega a España cedida para este efecto por la entidad «24 HORAS», importadores exclusivos para España.

Ahora sólo resta entrar en el fascinante mundo de KTM. ¡Adelante!



¡¡¡una BO

LA RABIOSA CAMPEONA DE EUROPA

LA GRAN RIVAL "DE LAS ESPAÑOLAS"

KTM: SOLO PARA EXPERTOS

Me hace cierta ilusión escribir estas líneas, porque a mi edad (no lo digáis a nadie, pero soy el más veterano senior del Campeonato de España TT) el TT, una especialidad maravillosa de la que por desgracia todos han oído hablar pero que muy pocos saben en qué consiste, me ha dado muchas alegrías y ésta, la de probar una moto de mi especialidad y dar mi punto de vista en una revista como SOLO MOTO, en la que se trata de experto a ex-

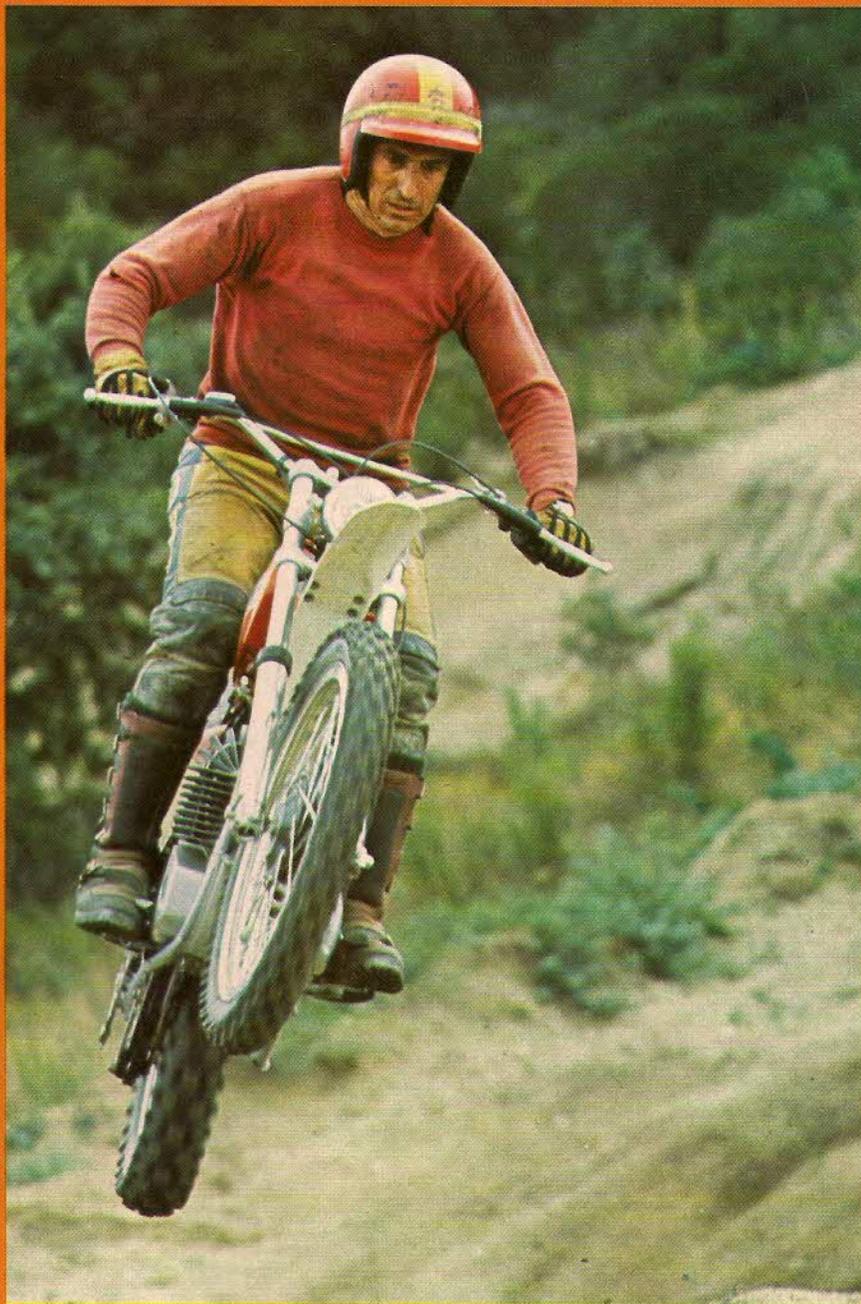
perto, se suma a mi fantástico baúl de los recuerdos del deporte que más quiero.

Cuatro años consecutivos corriendo TT me han dado cierta experiencia en esta modalidad, toda vez que también son varios los «6 Días Internacionales de Campeonato de Europa» a los que he asistido.

Por eso, probar en esta ocasión la moto puntera en Europa de esta especialidad, prácticamente imbatible en manos del fenómeno italiano Gritti en 250, despertaba en mí cierta curiosidad por saber realmente en qué consiste este avión que hace volar a Gritti (yo les he visto, tanto a él como a Testori y son unos «tiros») y si en realidad se ganan esos campeonatos de Europa más por las manos de los «divos» que por las excelencias mecánicas de la marca austriaca.

Una mañana y parte de la tarde ha sido suficiente para saber qué es una KTM 250 última versión, a la que yo añadiría la coletilla de «Carreras cliente».

A pesar de llevar el cambio a la izquierda y la falta general de acoplamiento a la moto, el primer contacto fue idéntico que el abrazo de un viejo amigo conocido de siempre, y una vez en marcha poco se tarda en comprobar que la KTM es un punto y aparte, pero... ¡ojo!, no voy a engañar a nadie.



mba de 34 CV

Quien lleve una KTM debe de mentalizarse como el que compra una Yamaha TZ bicilíndrica de velocidad por primera vez; la moto quiere siempre «volar» y hay que llevarla en la zona donde el motor «grita» por debajo hay muy poco par y utilizando el cambio de seis marchas hay que buscar en caso de apuro la primera, pero aún así, su golpe es brutal y puede subir una pared, pero siempre con gas; la KTM no permite dormirse.

Creo que es una moto para iniciados o mejor dicho, para expertos.

Aprender el TT con una KTM es duro, pe-

ro podéis estar seguros que es el mejor abecedario.

Sobre chasis, frenos, amortiguadores, horquilla, todo queda dicho por las marcas que los garantizan; qué decir de unos Koni, que además y gracias a un estudio de la fábrica pueden montarse en 5 posiciones distintas; es decir, desde el ángulo de 90°, como la Frontera, hasta el de 45° como el de la Enduro, pasando por 3 ángulos intermedios, fijándolos en los anclajes previstos en el basculante y en el chasis. Horquilla delantera, una Ceriani: simplemente OK; frenos en magnesio, que

además frenan. En fin, todo un caballo de carreras.

Llevar en montaña 34 CV, moviendo una moto de 98 kg, es un compromiso fantástico, pero para el que se ha de estar preparado.

Cuando subía la moto en el remolque, después de esta primera toma de contacto, empezaba a comprender por qué va tan deprisa este condenado de Gritti; evidentemente la KTM no es una moto más de Enduro, es una carreras cliente de Enduro.

No sé por qué, pero algo me hace pensar en un 76 KTM en España...



Quizás una de las mejores cualidades de la KTM y a la vez la condicionan para los no expertos son sus salidas «cañón»; en la foto vemos una «despegada» en 2.ª que puede durar hasta la 6.ª, con la moto «planeando»; la tracción no viene de golpe y luego se acaba, sino que se abre el gas, la rueda tracciona y tras esperar unas décimas el motor entra en par y luego...

Campeonato de Europa de Enduro: el 60 % de los pilotos inscritos ruedan sobre KTM. ¿La razón? La ignoré hasta el momento en el que he realizado el ensayo de la KTM 250. He descubierto en este momento la naturaleza de excepción de una de las máquinas que marcan época en el todo terreno, como para ser recordadas siempre, al igual que la BSA 500, la CZ 250, o la Sherpa 250 y Cota-250. La KTM es antes de todo una

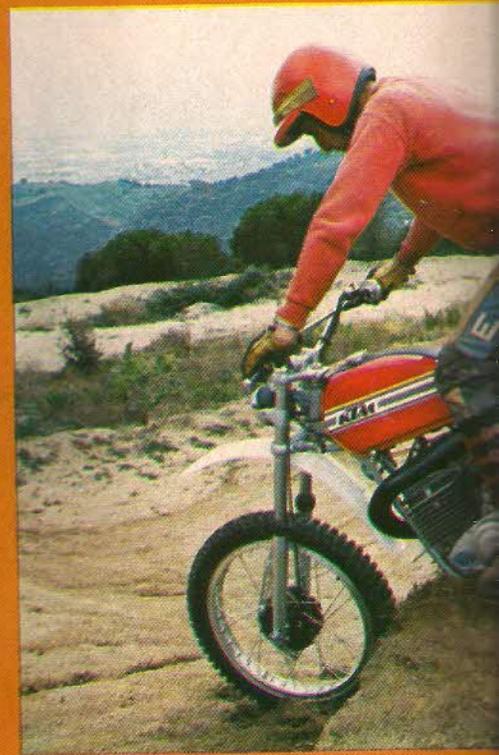
pelota de nervios y un carácter diabólico. Pero también es un ingenio en el que la concepción da la pauta en materia de motos de Enduro. A saber, un motor y un chasis muy próximos a las ideas de Moto Cross. Elaborando este tipo de máquina la firma austriaca no ha hecho más que anticipar la evolución de la competición a escala mundial. Los que siguen el Enduro de cerca, se dan cuenta que este deporte está a punto de perder su denomina-

ción oficial, ya que en hechos se ha pasado de la regularidad-trial a la regularidad-cros.

EL VESTIDO ROJO

En el Campeonato de Europa y en casa de nuestros diferentes vecinos (Italia, Alemania, Suiza, etc.) se ven KTM de todos los colores: 250 azules, rojas, blancas, verdes...

Estéticamente, la 250 KTM no ha cambiado en estos últimos años. Nos encontramos con su silueta agresiva y con un aire de competición más que pronunciado. Con el macizo escape en la parte derecha, el conjunto parece voluminoso. Pero sobre la báscula en vacío no sobrepasa los 107 kg. Esto representa un peso interesante para una máquina estrictamente de serie. Si la comparamos con sus rivales, sólo es batida en este campo por la Ossa 250. Todas las demás: Montesa, Beta, Bultaco, son más pesadas. El reparto de peso sobre esta moto está hecho del siguiente modo: 47 kg adelante y 60 sobre la rueda trasera. Esta distribución tiene la ventaja de dar ligereza a la dirección, pero no demasiada para evitar las «guilladas». Asimismo los efectos de este reparto hacen que el tren propulsor se encuentre placado en el suelo. El resultado es excepcional, en aceleración la rueda delantera se levanta prácticamente con cada velocidad, pero la adherencia de la rueda trasera se encuentra aumentada y gracias a todo esto no derrapa el neumático trasero,



a excepción hecha de la carretera; dicho neumático transmite toda la potencia, la cual es además muy generosa. El chasis doble cuna tubular, es naturalmente la nueva versión; el basculante permite seis posiciones para los amortiguadores. Estos son Koni. La mejor posición para Enduro con un piloto experimentado de 70 kg es la derecha (recta), con el anclaje en el penúltimo agujero delantero del basculante. Los amortiguadores son regulables interiormente como todos los Koni y además tienen tres reglajes de tensión de los muelles. Miel sobre hojuelas para los «manijas». El recorrido de la rueda trasera puede variar, según el reglaje escogido, de 130 a



Ernesto Abad, uno de nuestros mejores senior de TT no oficiales, sometió a la KTM a todo tipo de «torturas» sin sentirse desplazado en ningún momento por el cambio de conducción entre la «austriaca» y su inseparable Frontera. Nuestro habitual probador, Eduardo Rubio, zumbó de lo lindo a esta moto, que sin rodaje previo (se ruedan en banco en la fábrica) ofreció todo su rendimiento.



180 mm. Delante, la suspensión está confiada a la nueva horquilla Ceriani, con un recorrido de 180 mm.

Se nota que el chasis doble cuna ha sido conscientemente reforzado. El acero empleado tiene un alto porcentaje de cromo molibdeno. Por otra parte la columna de dirección ha sido reforzada, al igual que el basculante. Además, la parte central del chasis tiene estructura mixta, tubular y embutida, robusta.

Las llantas Akron del anterior modelo, esto es, con perfil en U, están calzadas con neumáticos Metzeler «Enduro Cross», 300 x 21 delante y 450 x 18 detrás. El frenado está asegurado por tambores mono-leve montados

en bujes de magnesio. Delante el buje es cilíndrico. El diámetro del tambor alcanza 130 mm con zapatas de 30 mm de anchura.

Detrás encontramos un buje cónico en magnesio con un diámetro de 180 mm, pero las zapatas son de 25,4 mm de anchura. Naturalmente el freno posterior está mandado por un triángulo en el pie derecho. Hay mucho poliéster en esta moto, sin duda con el fin de aligerar al máximo el conjunto. Así están hechos el depósito de 10 litros de mezcla al 5 %, los flancos laterales, sobre todo el de la derecha que tiene como misión la de ser pantalla calorífica, sin olvidar tampoco la caja del filtro de aire en la cual tiene su sitio un cartucho twin air. Los guardabarros están modelados en A.B.S. blanco. Hace falta señalar que el fondo del sillín que era anteriormente en poliéster está hecho ahora de aluminio, a fin de evitar los crujidos que afectaban a los anteriores modelos.

El acabado del conjunto, al nivel de la elección de los equipos, es de muy alta calidad. Así se puede observar que el tapón del depósito está mantenido por una pequeña cadena para evitar toda fuga desagradable del contenido. En el manillar encontramos bonitas empuñaduras Magura con las manetas concebidas para la mejor caída en manos. Todos son dobles, cosa fundamental en Enduro. Además se da juntamente con la moto una caja de herramientas, realmente muy completa, que permite prácticamente proceder a todas las operaciones externas sobre vuestra moto. Un sólido protector de motor en aluminio la protege de las proyecciones nefastas. Ciertamente no es un cárter integral, pero garantiza al menos una buena protección. A señalar una robusta guía de cadena revestida de caucho resistente.

Por el contrario, el acabado al nivel de las pinturas, no es formidable. El gris metalizado de un chasis salta con facilidad y el poliéster envejece rápidamente. No omitamos el mencionar la mala forma y posición del faro y del cuentakilómetros. Ahí está uno de los últimos vestigios de la antigua producción KTM. El faro no está ni tan siquiera montado sobre silent-blocs. Es de mucha importancia para el renombre de KTM que el constructor austriaco reemplace estos elementos, sobre todo el faro. Este podría dejar su sitio a un conjunto placa delantera-faro, como vemos en las motos de fábrica oficiales.

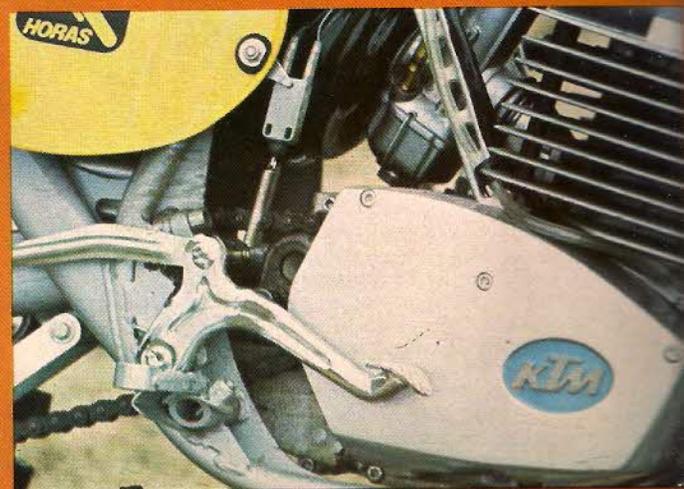
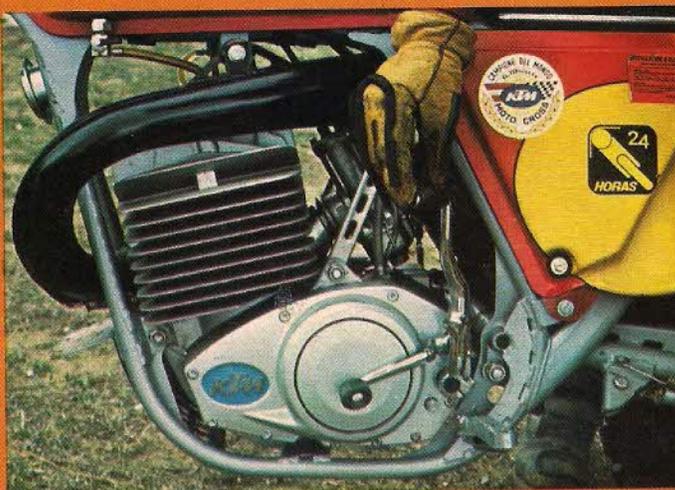
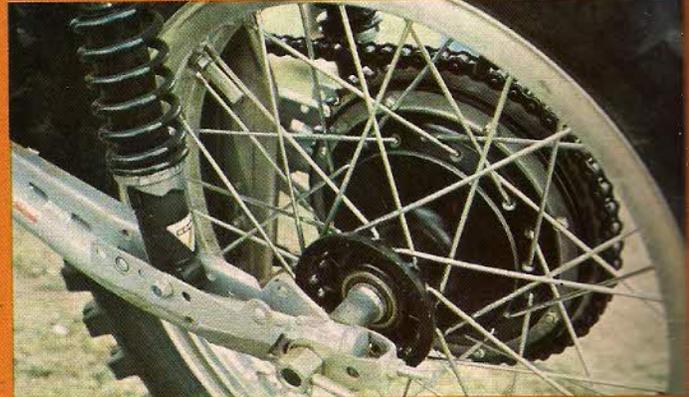
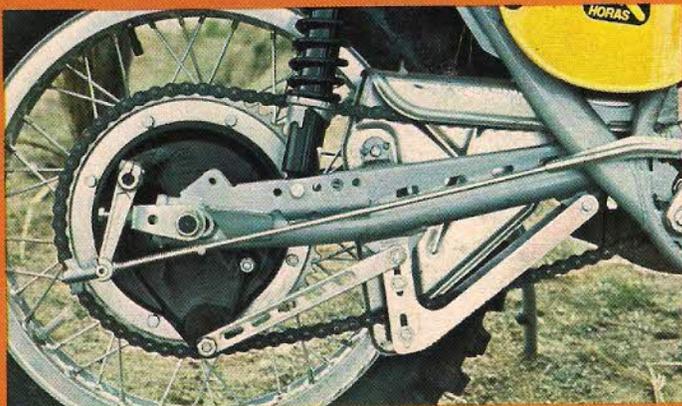
SEIS VELOCIDADES, EN MAGNESIO: ¡¡QUE MOTOR!!

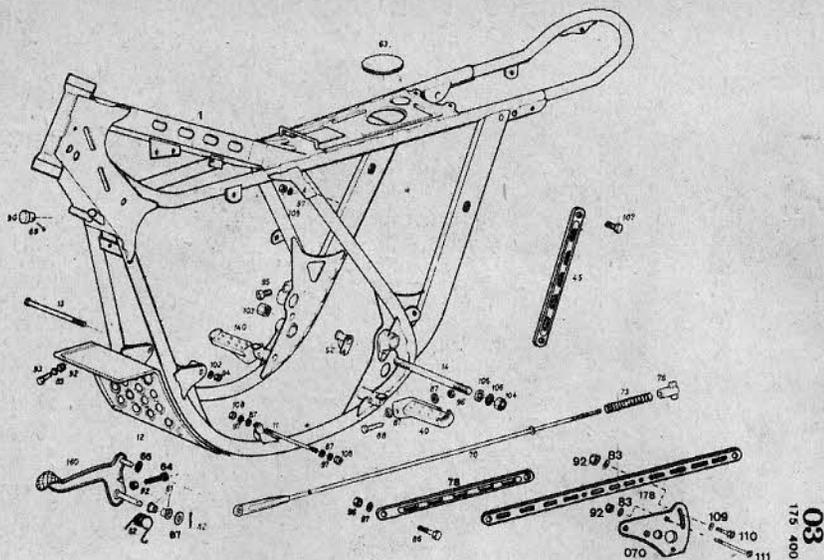
El motor es indudablemente lo mejor de la KTM. ¡Qué mecánica! Mirad, todos los cárteres son de aleación de magnesio. La fundición es bella. La caja de cambios es de seis velocidades. La transmisión primaria es por engranajes rectos. El embrague se compone de siete discos en baño de aceite. Digamos que el cárter contiene la bagatela de 1200 cc de aceite ATF o SHE 90. Naturalmente, el mando de velocidades está a la izquierda, siguiendo las normas habituales: primera abajo y las demás arriba. Con una cilindrada de 246 cc, el motor de la KTM 250 está estrechamente derivado del modelo de cross campeón del mundo el pasado año. Comprimido 12,5 a 1 y alimentado por un carburador Bing de 36 mm Ø, ese bloque da una potencia de 34 CV a 7400 rpm. El diámetro por carrera es de 71 x 62 mm y el cilindro es de aluminio. La culata muy aleateada garantiza un excelente enfriamiento. El encendido ha sido confiado a un volante electrónico Motoplát. El motor está protegido y como el escape ocupa la posición superior la protección es eficaz. Digamos también que el escape está realizado en dos partes y embutido.

Una serie de detalles mecánicos de la KTM.
El cubrecadenas en aluminio es muy envolvente y el tensor de la misma incorpora un reglaje (por guía corredera) para condicionar la holgura de la cadena según la posición que quiera darle al amortiguador el propietario de la moto (viene detallada una escala con los reglajes de fábrica para cada una de las posiciones posibles).
Detalle del cubo trasero en magnesium y la guía de anclaje



del amortiguador. Vista del motor por el lado izquierdo, en el que se aprecia la palanca de puesta en marcha, que se abre y se cierra por la mitad gracias a una rótula intermedia a su recorrido; otra vista de la parte opuesta en la que vemos el Bing de 36 mm y la generosa tobera de admisión con un ángulo muy inclinado de entrada al descomunal cilindro; se ve el sistema de stop y la racional palanca de freno.
En la «volada» de Abad se aprecia todo el carácter de la KTM, como dice nuestro corresponsal Alain Kuligowski: una pelota de nervios.





DATOS SEGUN LA POSICION DE LOS AMORTIGUADORES TRASEROS

	Juego cadena	Recorrido máximo
1	45 mm.	125 mm.
2	55 mm.	131 mm.
3	60 mm.	138 mm.
4	60 mm.	146 mm.
5	65 mm.	155 mm.
6	75 mm.	178 mm.

EN LAS MANOS: UNA BOMBA

A despecho de la importante comprensión y de la cilindrada, la KTM arranca sin dificultades. En frío conviene utilizar el enriquecedor que se encuentra en el manillar. En caliente este accesorio es superfluo y con un sólo golpe de pie basta.

El kick se pliega en la mitad del brazo por medio de una rótula. Sin embargo, esto fastidia un poco los tobillos hasta que uno se ha acostumbrado, cosa que ocurre rápidamente. También se acostumbra uno al codo sobresaliente del escape a la derecha. Este escape es eficaz y la sonoridad está atenuada en buenas proporciones. El motor vibra un poco cuando es nuevo y estas vibraciones se propagan en el manillar y en el chasis. Pero después de algunos centenares de kilómetros los elementos mecánicos entran en su sitio y el espectro del vibrado desaparece.

En seguida nos encontramos con este temperamento que no puede pertenecer a otra que no sea la KTM. Los caballos llueven. En aceleración tiene patada sobre todas las marchas. En sexta todavía buscamos velocidades. Es muy difícil sobre esta mecánica saber si vas en 4.ª, 5.ª o 6.ª. La rueda delantera se levanta de igual modo. No hace falta ser un campeón para hacer «wheeling». En aceleración la rueda delantera se levanta sola, con dulzura. En cuanto a la potencia está superservida, hace falta ser un valiente para utilizar esta caballería en todas circunstancias y sobre todo tener una excelente salud. De todas formas el debutante apreciará esta reserva de caballos disponible en todas las circunstancias. De hecho, la KTM no es una fiera. Acepta igualmente ser conducida en toda suavidad. Pero entonces hace falta rodar en primera. Hay unos ciertos bajos, los indispensables para rodar en fango, por el contrario, la verdadera potencia se desarrolla a alto régimen. Lo que significa que hace falta llegar a menudo rápido a las dificultades para pasarlas velozmente. Si el régimen cae, debemos de reducir a primera y pasar dulcemente. Pero

sobre la primera velocidad, se tiene la impresión de poder escalar no importa qué, hasta los árboles si hiciera falta. Confieso que he tenido un supremo placer al manillar de esta KTM, me gusta este tipo de motor, potente, vivo, nervioso y petardeante. Ciertamente hace falta atención, pero en competición esto os obliga a ir más rápido y a pilotar mejor. Por otro lado, esta bomba está bien concebida para la competición. Los cárteres son estancos. Mejor todavía, el filtro de aire respira por orificios hechos en el chasis bajo el depósito. La caja de cambios participa grandemente en las prestaciones de este motor. La selección es dulce y, sobre todo, precisa. Nada en común con un Sachs. Las marchas pasan fácilmente, con o sin embragar, y además tiene seis marchas, lo que es, según mi parecer, una cualidad fundamental en Enduro.

Todo esto permite tener una primera muy corta para los pasos de tipo trial y paralelamente, se dispone de una quinta y una sexta suficientemente larga para poder tomar los senderos a todo gas, sin fatigar el motor. De este modo, con la desmultiplicación secundaria de origen, la 250 Enduro llega a los 120 Km/h, lo que es muy apreciable en carretera o en caminos rectos. El escalonamiento de la caja de cambios es perfecto. No hemos constatado ningún agujero, además hace falta decir que con esta potencia tan bárbara es muy difícil encontrarlos.

Así, pues, el motor y la caja de cambios son perfectos, tenemos una mecánica moderna, brillante y con toda evidencia fiable. Lo único que se le puede reprochar es una falta de bajos a pocas revoluciones que se hace sentir cuando la adherencia es precaria.

CHASIS DE CROS; ¡¡OK!!

KTM no se ha ido por los aires: motor de tipo cros, entonces el cuadro debe ser de la misma materia. Consecuencia, en los agujeros, cortados, caminos, senderos, valles, montañas, llanos, praderas, ríos, bosques, prados, sobre la tierra, hierba, roca, polvo, barro la KTM se aguanta como ninguna otra. El nuevo cuadro aporta un extraordinario progreso con respecto al viejo modelo. No se puede decir más que una cosa: la KTM es una moto segura. El cuadro ha dado pruebas de una rigidez imposible. A fondo no importa en qué terreno, la moto conserva su trayectoria. Las suspensiones juegan un importante papel en esta adherencia. La horquilla Ceriani amortigua con suavidad y sin retransmitir las irregularidades del suelo en los brazos del piloto. Como máximo le reprocharíamos una cierta sequedad que aparece en las secciones del tipo muy onduladas. Sin duda se ganaría si reemplazáramos el aceite por uno un poco más fluido. Por contra, los amortiguadores traseros Koni me han seducido grandemente, no tienen ningún defecto. El tren propulsor es perfecto conservando siempre su adherencia, aunque, claro está, si damos al gas demasiado fuerte en la curva, la moto se nos atravesará, pero todo y así, el cuadro y las suspensiones efectúan todo su trabajo, acelerando y haciendo contramanillar la máquina vuelve a su

trayectoria rápidamente, con la rueda delantera en el aire, por favor.

Una cosa, sin embargo, la concepción de esta KTM exige que se maneje con el cuerpo. Imposible quedar sentado y dejarse guiar. Hace falta muy a menudo conducir de pie y moverse alternativamente de delante a atrás, en resumen, formar un cuerpo con la moto. Por contra, simulando esta particular manera de conducir, que es la forma cros, se puede hacer lo que uno quiera. La KTM 250, se vuelve dulce o furiosa, tranquila o viva. En curva, en los pequeños ángulos, se vira corto con mucha facilidad. La dirección es muy precisa, ligera, con la condición de poder inclinar la máquina. En las secciones 100 por ciento trial, lo que hereda del cros, la hace sentir una pesadez y lentitud en las reacciones que te hacen perder algunos segundos al lado de los minutos que se ganan en otras partes.

Atención, yo no quiero decir que no se pueda hacer trial con esta moto. En las secciones más difíciles, la KTM siempre brilla a la altura, quizá, sin embargo, un poco menos que en el resto del recorrido.

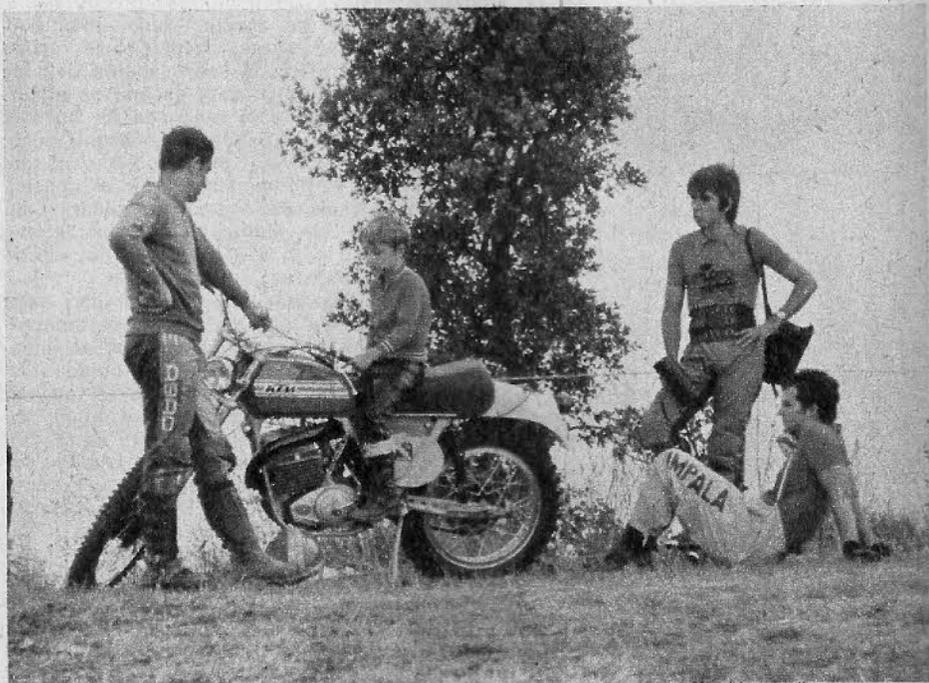
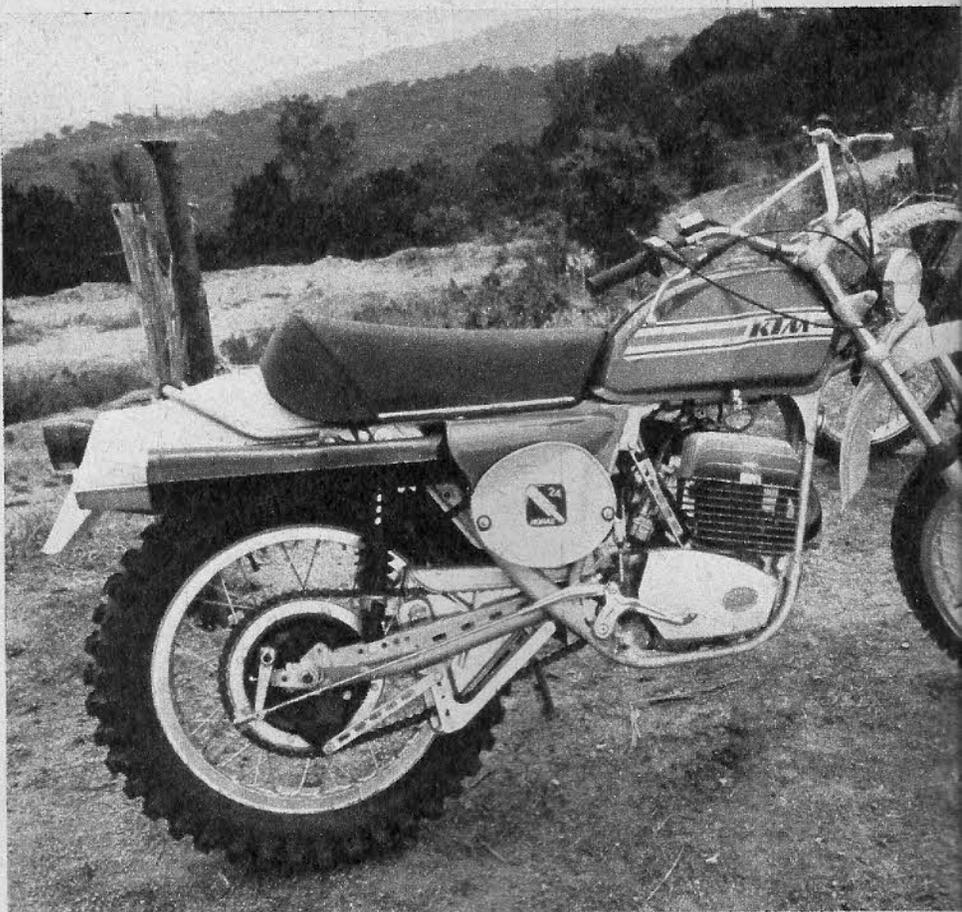
El frenado merece una atención particular. Primer punto, los bujes son muy



Los probadores de Sólo Moto cambian impresiones una vez finalizado el test. En la foto vemos de izquierda a derecha, a Ernesto Abad, a su «experto piloto Sólo Moto e hijo» Tito Abad, a Jaime Alguersuari y al «vago» de Eduardo Rubio. Una bella perspectiva de la KTM y al fondo la gloriosa Frontera de Abad laureada en varios six days. Sería bonito ver el próximo año en Campeonato de España a la KTM contra Bultaco, Montesa y Ossa, ¿no?

Detalle del trasero de la austriaca, nada supérfluo.

estancos y las zapatas se secan tan sólo unos segundos después de su paso por agua profunda. Por otro lado, los tambor-



res son potentes y garantizan las desceleraciones rápidas, pero sin blocajes intempestivos. Es muy fácil dosificar el frenado, tanto el delantero como el trasero. Este último va comandado por una palanca que cae muy bien bajo el pie derecho y que se regula muy fácilmente. Tan sólo hay dos defectos a notar en esta KTM, uno de ellos es la estrechez del sillín y su falta de grosor, también

encontramos a falta un caballete central. A todo esto debemos añadir su precio un poco elevado, pero esto no es más que el reverso de la calidad.

Como he dicho en la introducción, nosotros tenemos algo de excepción, una moto fuera de lo común. Esta 250 cliente es una serie rival para las máquinas de fábrica y ahora sé por qué; la KTM le hace a uno sentirse piloto oficial.



Finales: 22,3; 15,7; 12,75; 9,2; 7,83; 6,63, respectivamente.

Chasis: doble cuna tubular en acero cromo molibdeno.

Suspensión: del. Ceriani, recorrido 180 milímetros; tras.: Koni, recorrido: de 125 a 180 mm.

Reglaje de dureza: 3 posiciones.

Frenos: del. y tras. tambores en magnesio simple leva (130 mm y 180 mmØ).

Llantas: Akron en V.

Neumáticos: del. 300 x 21; tras. 450 x 18 (Metzeler Enduro-cros).

Dimensiones: largo: 2,180 m; ancho: 0,940 m; alto: 1,160 m.

Distancia entre ejes: 1,460 m.

Altura al suelo mín.: 0,260 m.

peso en vacío: 107 Kg.

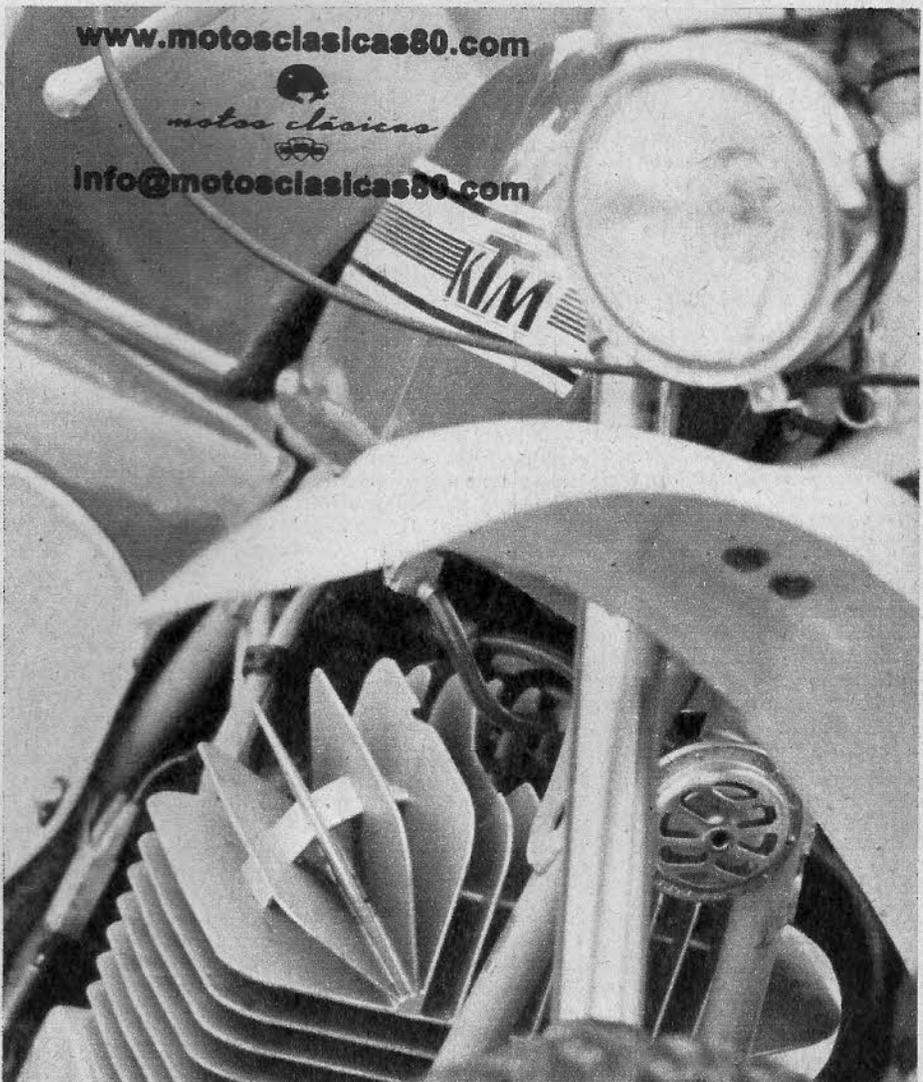
Depósito: 10 litros.

Cárter: 1.200 cc de aceite SAE 30/40.

Precio: ?

Detalle de las mantaes y puño de gas Magura que monta de origen y el mando de aire, indispensable para arrancar en frío.

Realmente impresionante las dimensiones del cilindro de la KTM.



Ficha técnica

Motor: monocilíndrico dos tiempos refrigeración por aire (tipo de cil. 54).
Diámetro carrera: 71 x 62 mm; cilindrada: 246 cc.

Compresión: 9 a 1.

Potencia: 34 CV a 7.400 rpm.

Encendido: electrónico Motoplat.

Fuente de energía: volante bobina 6 volt.
Batería: no.

Lubricación: por mezcla 4/5 por ciento.

Carburador: Bing concéntrico 2/36/102.

Arranque por kick.

Transmisión: caja de seis velocidades con embrague en baño de aceite multidisco primaria: por engranajes; desmultiplicación: 25:69; secundaria: por cadena.

Caja de cambios: I 14:36; II 18:32; III 21:28; IV 24:35; V 26:23; VI 28:21.