

# NUEVA GAMA

# KTM

## DE MOTOCROSS Y TODO-TERRENO

**IMPORTANTES MEJORAS EN LAS TT, CON GANANCIA DE 8 KG**



KTM es una marca cuya mayor dedicación está enfocada hacia la moto de montaña. En su haber deportivo hay varios títulos de campeona de Europa de todo terreno, y dos títulos mundiales de motocross. Precisamente este año en esta disciplina, y en la categoría de 250 c.c., aunque el

cross luzca un pronunciadísimo color rojo, pues no en vano ha sido el equipo soviético quien ha dado los mayores honores a la marca austríaca.

Hace muy pocos días fue presentada la nueva gama de modelos, que engloba nada menos que tres máquinas de cross, en 125,



piloto campeón ha sido Heikki Mikkola, la efectividad del equipo soviético, que ha colocado a dos hombres - Moiseev y Kavinov - en el segundo y tercer puesto final, ha dado otra vez el título mundial de marcas a KTM.

Queda pues justificado el membrete que adorna a los nuevos modelos 77, en el que figura "world-champion", y queda también simbólicamente justificado que la totalidad de la gama de

250 y 400 c.c., y cuatro de todo terreno, con cilindradas de 125, 175, 250 y 400 c.c. Una completa gama que ha sufrido seria renovación de cara a este año. KTM ofrece así todo tipo de modelos competición-cliente en estas dos especialidades, motocross y todo terreno.

¿Y el trial? Pues en plan confidente, podemos decir que el prototipo de Walter Luft está en un período de elaboración muy adelanta-



do, y que no sería ninguna sorpresa que el modelo de serie estuviera en el mercado este mismo año 77.

### MOTOCROSS

Una atenta observación de los modelos de cross, nos permite ver que las modificaciones principales han sido más de tipo estético o secundario que en la construcción básica del modelo. Ya hemos hablado del nuevo pintado, al parecer de bastante mejor calidad, incluyendo unos elegantes filetes negros. Los chasis siguen siendo de doble cuna, tubulares, en acero al cromo-molibdeno. Se han alargado los basculantes con el fin de dar un aún mayor recorrido a las suspensiones traseras. Los amortiguadores son Morzocchi, de gas, montados en silent-blocks.

La cadena está conducida por una guión-tensor, y también por un patín en el eje de articulación del brazo-oscilante. Las 250 y 400 equipan la nueva horquilla Ceriani Magnesio, de 240 mm. de recorrido, mientras que la

125 lleva también Ceriani pero de 220 mm.

Los neumáticos son Metzeler en todos los modelos, pero mientras la 125 lleva llantas Akront, las otras utilizan las Sun. Los guardabarros son en plástico "irrompible" blanco, y el puño de gas Magura 308.

En cuanto al motor, solamente se ha modificado el sistema del embrague, para conseguir mayor suavidad y precisión en su accionamiento. La 125 ha seguido su evolución, aunque ya sabemos que la novedad principal de este modelo apareció en la primavera pasada.

### TODO TERRENO

Donde ha habido las novedades más importantes es en la gama de todo terreno. Completamente pintadas de azul todas sus versiones, las TT KTM van equipadas ahora con un nuevo chasis, mucho más ligero, hasta el punto de que en los modelos grandes se ha logrado una ganancia de 8 kg. La parte superior del cuadro hereda el sistema de las de cross, con una especie de espina dorsal cons-



truida en chapa embutida.

De esta forma se consigue una mayor protección y estanqueidad sobre el filtro de aire, al mismo tiempo de un menor peso.

La 250 pesa ahora solamente 105 kg (en lugar de 113), incluso adoptando soluciones de robustez, como el brazo oscilante reforzado de las de cross. Los amortiguadores son también Morzocchi, y se consigue un desplazamiento del eje trasero de 180 mm. Delante

se ha conservado la horquilla Ceriani de aluminio, de 220 mm.

El motor ha sido muy mejorado, sobre todo en carburación, filtro y escape, en la transmisión se ha adoptado la misma solución de embrague que en la cross, y en cuanto al depósito de combustible se ha adoptado una nueva forma utilizando el clásico poliéster.

**Alain Kuligowski**