

di Jan Witteveen / Images KTM/Archer-Cudby, Husqvarna/Acevedo-Cudby, Monster Energy, Yamaha Racing, HRC/Cudby, Suzuki Racing, D. Messori

KTM POWER

**QUALCOSA STA SUCCEDENDO
NEL CROSS TRA LE DUE SPONDE
DELL'ATLANTICO.
NEL SUPERCROSS E IN MXGP SONO
ARRIVATE MOTO UFFICIALI 450
FINALMENTE NUOVE. LE FACTORY
AUSTRIACHE RIMANGONO COMUNQUE
IL RIFERIMENTO**



e Case giapponesi stanno mostrando una reazione alla leadership tecnica KTM e al suo strapotere commerciale e sportivo. Non che la situazione possa cambiare a breve, e forse non succederà neppure nel lungo termine perché la mentalità del Gruppo austriaco e il suo costante consolidamento lo hanno portato a un livello che difficilmente l'industria nipponica potrà compensare.

Infatti, al tentativo di Yamaha, Honda, Kawasaki e Suzuki di rimettersi in linea con la concorrenza KTM (e Husqvarna) nel mondo MX, c'è dall'altra parte qui in Europa un costante impegno ad alzare l'asticella in tutti i settori: commerciale, marketing e tecnico. Un'analisi che potrà sembrare spietata, ma la competizione si è riaccesa ed emergere nello sport quanto sul mercato richiede una prestazione crescente grazie a una tecnologia sempre più evoluta. È evidente a quanto osservo nei paddock del Supercross americano e nel Mondiale. In America, sia a nord che a sud in Argentina, abbiamo visto debuttare le nuove moto ufficiali e anche quest'anno continuerà la sfida fra le quattro Case giapponesi e il colosso di Mattighofen.







Il pacchetto tecnico di Yamaha è di livello sia nel Supercross che nella MXGP.



YAMAHA

Yamaha sta sfruttando la sua nuova 450 che ha ritrovato finalmente una ciclistica guidabile e facilmente efficace, a livello della concorrenza. Tutti i piloti ufficiali e i primi clienti si sono tutti dichiarati molto soddisfatti del completo rifacimento del progetto, che mantiene il layout della testata "rovesciato", con aspirazione anteriore, uscita scarico posteriore e cassa filtro aria al posto del serbatoio e dietro il canotto di sterzo. Ma la visione è meno radicale, il cilindro inclinato verso l'ammortizzatore posteriore è tornato in posizione quasi verticale, e sicuramente si è lavorato molto sulle rigidità del telaio per ritrovare la guidabilità delle buone Yamaha di un tempo che tutti ricordiamo.

Il motore è adeguato ed era già noto per le sue buone prestazioni, anche se non molto compatto e leggero (quantomeno nella versione standard). Immagino che le migliorate prestazioni dei piloti ufficiali passino anche per un'evoluzione e alligierimento della meccanica e della moto.



Nonostante la RM450Z tutta nuova, Suzuki non è presente in forma ufficiale nel motorsport.

SUZUKI

Suzuki invece sta mostrando una strategia discutibile.

Dopo aver lanciato una RM450Z tutta nuova (non accadeva da una decina d'anni!), si è ritirata dal Mondiale e solo in USA sono presenti in forma semi-diretta col Team JGR (piloti Peick, Malcolm Stewart, Bogle, Hill). Le prestazioni dei piloti sopravvissuti agli infortuni sono buone, anzi migliori rispetto alle aspettative del loro ruolo di comprimari.

La guidabilità della Suzuki sembra sposarsi bene sia con la guida muscolare di Peick, che a quella più tecnica di Hill e Stewart.

Certamente è un buon debutto: una moto così nuova, scesa in pista da pochi mesi, forse potrebbe ottenere prestazioni da podio con un pilota in grado di vincere. Il progetto molto tradizionale certamente ha aiutato.



HONDA

All'apparenza Honda sembra essere tornata la Casa giapponese più impegnata. Si è lavorato sul prodotto standard, con 450 e poi 250 completamente nuove messe in produzione di recente, ci sono squadre ufficiali in America (che sviluppano la base di serie) e due squadre HRC nel Mondiale che corrono con prototipi largamente riprogettati.

La 450 ufficiale di Gajser è una moto che non potrebbe gareggiare nel Supercross, perché ha carter motore in magnesio, e un telaio molto diverso da quello standard: HRC ha lavorato moltissimo su geometrie e leveraggio del monoammortizzatore. La moto è più leggera della versione di serie, e sul motore si è lavorato soprattutto sulla parte elettronica e sull'erogazione in fase di partenza. L'anno scorso le CRF ufficiali avevano avuto problemi con l'introduzione della griglia metallica (adottata ora anche nel Supercross Americano) e Honda sta continuando a investire moltissimo nello sviluppo di hardware e software per le elettroniche da Motocross.

Sulle sospensioni Showa è tornata a impegnarsi. Lo sviluppo della forcella ad aria pare sia tramontata. Forcella a molle e ammortizzatore sono completamente diversi rispetto alle sospensioni precedenti. La forcella era già stata collaudata in qualche GP da Bobryshev e ora quel materiale è pronto per la moto di Gajser. L'infortunio a Mantova dello sloveno gli impedisce ancora di comprendere quanto sia competitivo e maturo il nuovo prototipo HRC.

Sul fronte americano, fa specie che la prima vittoria stagionale di un Supercross sia arrivata da un pilota non più giovanissimo e nemmeno ufficiale HRC (Justin Brayton).



La Honda di Gajser è un prototipo a tutti gli effetti. Ha poco da spartire con la CRF 450 di serie.





Nel Mondiale KTM corre con le preserie del model year 2019. Per il Supercross allestisce come sempre la versione Factory Edition.

KTM (HUSQVARNA)

Per quanto si sia livellata la situazione tecnica e le prestazioni delle 450 ufficiali, per ora il riferimento rimane KTM. Proseguendo nel suo eccezionale impegno, anche quest'anno ha introdotto novità importanti, anticipate dalla versione Factory Edition commercializzata a fine autunno, in tempo per ottenere l'omologazione AMA per il Supercross.

Da qualche anno KTM ai normali modelli commerciali presentati a inizio estate fa seguire dopo sei mesi una tiratura limitata (almeno 450 esemplari come richiede l'AMA) perfezionata ed evoluta – la FE appunto – più performante, che a volte anticipa soluzioni tecniche poi trasmesse nel modello di normale produzione.

Quando il ciclo di sviluppo dei modelli giapponesi è da tempo di due o addirittura tre anni, durante i quali vengono leggermente ritoccate sospensioni e mappature elettroniche, KTM praticamente ogni sei mesi presenta un modello modificato, e quest'anno con novità importanti. Cambiano telaio, forcella e un motore più leggero di 2,2 kg, con testata 450 di nuova fusione, più leggera e

compatta, e un cambio Pankl (probabilmente più leggero con materiale più pregiato).

Il telaio è la base di quello utilizzato dai piloti ufficiali (nel Mondiale usano forcelle WP ad aria) e sembra cresciuto a giudicare dalle prestazioni in pista. Anderson (Husqvarna) e Musquin stanno vincendo nel Supercross, come Herlings e Cairoli promettono di continuare a fare nel Mondiale. Seppur con due configurazioni motore diverse (Herlings preferisce un'erogazione leggermente più aggressiva e potente del 450 scelto da Cairoli), la superiorità mostrata nei GP in Argentina e Olanda, la guida fluida ed efficace dei due piloti ufficiali, i distacchi inflitti agli avversari, lasciano pensare "male" per le possibilità degli avversari giapponesi.

C'è un'altra considerazione però. Non credo che la ciclistica della KTM 450 fosse così inferiore alla concorrenza giapponese, perché la prestazione del motore influisce molto nella bontà della guida. Con i suoi motori 450 più potenti, a partire da quelli di serie (da qualche anno i più potenti nei test comparativi al banco), è

più difficile sistemare la ciclistica e rendere la guida più facile. Non è una questione legata al materiale (acciaio invece dell'alluminio impiegato dall'industria giapponese), alle diverse rigidità dovute al materiale, o allo schema a traliccio in tubi. Il materiale non è vincolante, certamente possono cambiare pesi e dimensionamenti, ma alla fine si può arrivare agli stessi risultati di un telaio in alluminio. KTM ha l'esperienza per arrivare agli stessi risultati di Honda che ha sempre spinto l'evoluzione verso ciclistiche molto maneggevoli, ma quando poi erogazione e coppia raggiungono valori elevati non sempre è possibile seguire questa linea di sviluppo. Ascoltando i commenti sulle varie KTM provate, se il riferimento motoristico e di peso è da anni austriaco, ancora non si può dire lo stesso delle Honda. A livello sospensioni, poi, ritengo che WP non sia inferiore a nessuno. Potrebbe invece persino esser meglio di Showa e Kayaba, e continua a sviluppare tantissimo. In tutte le aree del motociclismo, dalla MotoGP ai Rally, nessun altro produttore di sospensioni raccoglie oggi tante informazioni come WP, e come la stessa Casa proprietaria KTM. Che con un reparto corse impegnatissimo in tutte le categorie principali del motociclismo, ha uno staff d'ingegneri numeroso, motivato e proiettato continuamente in ricerca, idee, sperimentazione, ovviamente condivisi all'interno del gruppo.

A livello industriale e commerciale serve una flessibilità necessaria a questa pioggia di modelli KTM sempre nuovi e rapidamente aggiornati, che per le Case giapponesi è un problema di costi e impegno. Non credo che il mercato del Motocross sia così importante da far cambiare idea e metodi all'industria nipponica. Diventata lenta, poco reattiva. Ci hanno messo una vita per adeguarsi all'avviamento elettrico che KTM ha messo in produzione dieci anni fa, rimanendo comunque la più leggera del mercato. E Suzuki e Kawasaki ancora non ce l'hanno!

È per questo che il loro lento declino rispetto l'industria europea – non solo nel cross – penso continuerà negli anni a venire. Fin quando KTM avrà l'appoggio del suo grande sponsor di energy drink e questa mentalità così racing, competitiva nello sport e nel mercato, sarà molto difficile vedere primeggiare a lungo una Casa giapponese.



Husqvarna è da poco
ri-entrata nel pianeta
America e già si è
messa in mostra.