

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!



¡¡Túndra 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-

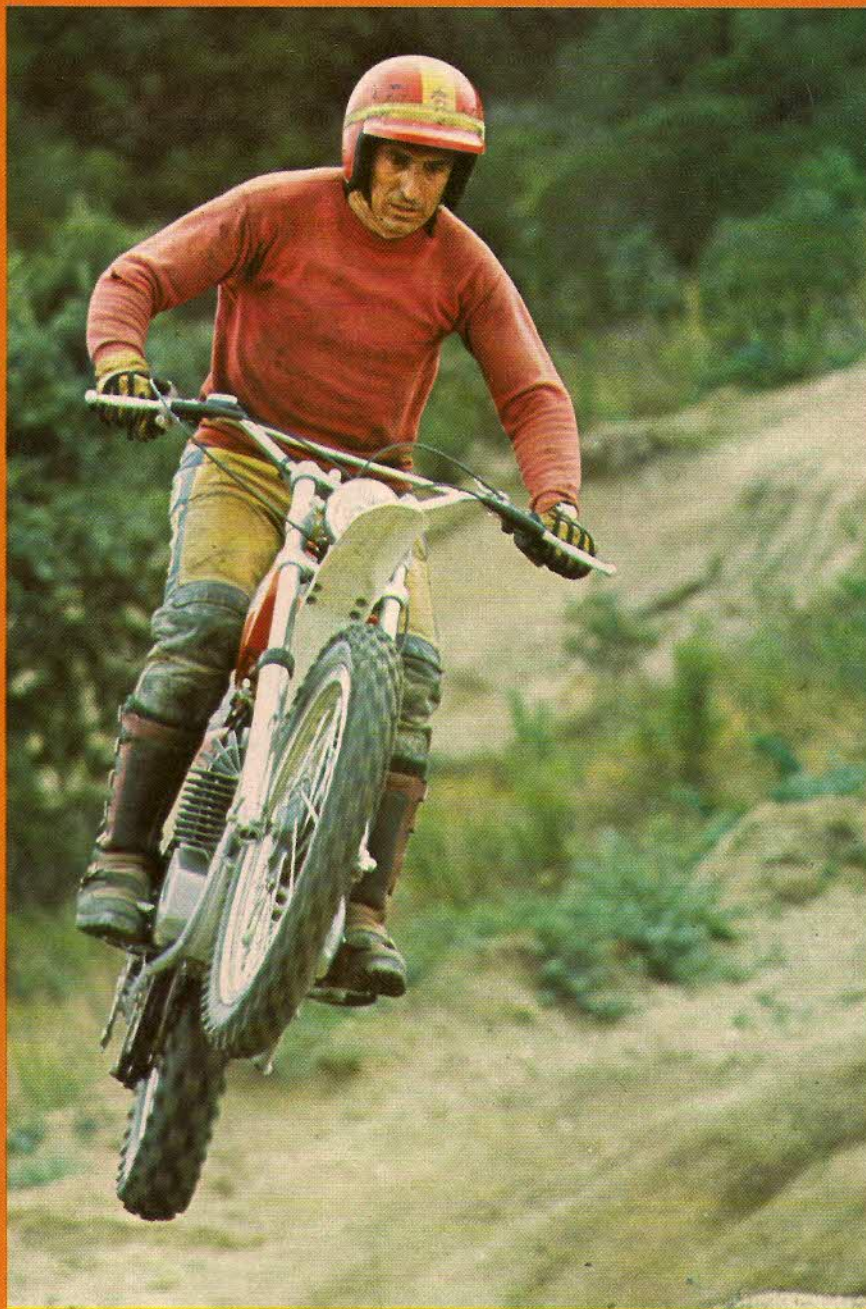
perto, se suma a mi fantástico baúl de los recuerdos del deporte que más quiero.

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...

