FORD FOCUS MY14: NEL SEGNO DEL 1.5

CITROËN C1 MY14: SALTO IN ALTO

JAMES DEAN E LA PORSCHE 550 SPYDER

TOYOTA VERSO 1.6 D-4D: ANIMA JAP, CUORE TEDESCO

Tweet

Suzuki Jimny Evolution VS KTM Freeride 250 R

Una moto, un'auto, un sentiero da esplorare. KTM Freeride e Suzuki Jimny non si fermano davanti a nulla. Leggerezza, semplicità e capacità di arrivare ovunque le rendono uniche

Bisogna andare oltre. Oltre l'asfalto, dove la strada "normale" finisce, e dove iniziano sassi, radici, salite. Solo allora si può capire perfettamente il perché di mezzi come KTM Freeride e Suzuki Jimny che, visti e giudicati dalle nostre "comode" città, possono apparire mezzi inutili, vezzosi, senza molto senso. **Fuori luogo e fuori posto nella giungla d'asfalto,** dove magari si vedono con alla guida personaggi talvolta naif. **Perfettamente a proprio agio nella giungla vera o, senza andare così lontano, nelle nostre valli e nei nostri boschi.** Non tutti le possono capire, perché non tutti ne comprendono funzionalità e utilità. Ma fate una prova: prendete un qualsiasi atlante e scoprirete che il 41,6% dell'Italia è in collina e il 35,2% è in montagna. **Quasi l'80% del territorio Paese è "contorto", in salita. Ed è lì che Freeride e Jimny possono mostrare quanto valgono realmente. Mezzi inarrestabili, utili per raggiungere la baita, il rifugio, l'arrivo della funivia, quei posti che o ci vai con loro, o ci vai a piedi.** In comune hanno la semplicità, pochi fronzoli e tanta sostanza. Perché la gente che li apprezza è schietta, bada al sodo.

La Freeride si veste da enduro, è aggressiva, moderna, una reinterpretazione 3.0 della moto

Semplicita' e leggerezza. Sono questi i punti di forza di KTM Freeride e Suzuki Jimny, mezzi no-frills ma che consentono di arrivare ovunque

da montagna. Un tempo questi modelli erano figli di quelli da trial, rispetto ai quali differivano soprattutto perché potevano offrire una sella vera che li rendeva un po' più comodi e utilizzabili in posizione seduta. **La Freeride, invece, ha la faccia da enduro ma, a dispetto delle racing arancioni, fa un altro mestiere. È più bassa, leggera, con freni che sembrano quelli delle MTB gravity** e un serbatoio risicato (5,5 litri). È nata come 350 4 tempi, ma KTM non ha resistito e nel suo essenziale telaio ha inserito un duemmezzo 2 tempi, motore mai morto a Mattighofen che lega a doppio filo la Freeride alle moto da alpinismo "originali" e ne esalta la leggerezza. Un cilindro, un po' di travasi, un'espansione lunga e stretta per cercar coppia più che allungo, nessuna valvola allo scarico. **Semplicità estrema: basta avere una candela di scorta e si va ovunque, accompagnati dal classico "pummm pummm" lento e cadenzato e dall'odore della miscela che regalano bellissime sensazioni ormai scomparse**.

La Freeride 250 R è perfetta per un fuoristrada del tutto disimpegnato, è una vera e propria "capra di montagna", facilissima, più ricca di coppia che di cavalli (ne ha 26) e leggera. Rende l'off road una faccenda per tutti, tramutando in facili passaggi manovre apparentemente impossibili, si arrampica con un filo di gas su salite inaccessibili e per chi ha mestiere può essere la regina dell'estremo. Ma la Jimny le tiene dietro. Mosso da un quattro cilindri 1.300 cc a benzina a fasatura variabile da 85 cv, il "Suzukino" non reinterpreta il tema dei fuoristrada, quello lo lascia fare ai SUV e ai crossover. Piuttosto la Jimny è figlia di un'epoca in cui i fuoristrada facevano i fuoristrada e le auto normali non si vestivano da off road. Niente scocca, ma longheroni e traverse, niente pneumatici ribassati ma gomme grosse e "grasse".

All'erede della Samurai (e ancora prima della Suzuki SJ) tocca anche stabilire un piccolo record: è il SUV più corto sul mercato (3,65 metri) e pure il più stretto, il che lo rende capace di affrontare passaggi inaccessibili ad altri modelli. Minimale e spartana, la Jimny offre un'abitabilità ridotta al minimo – caratteristica che condivide con la KTM e la sua sella risicata – e ben poco concede al comfort, a parte la presenza degli alzacristalli elettrici e dell'aria condizionata. **Alla modernità va ascritto, invece, il sistema Drive Action 4×4 a gestione elettronica. Non ci sono leve meccaniche, ma tre pulsanti sulla plancia che permettono di passare dalla trazione posteriore a quella integrale**, per finire con le ridotte che consentono di affrontare pendenze clamorose. Leggerissimo (1.135 kg compreso il conducente), con gli pneumatici giusti non c'è fondo che gli possa resistere, perché come la Freeride la Jimny va ovunque, rende facile anche il passaggio difficile, e come la Freeride è capace di rendere sgradita – se non odiata – qualsiasi strada a scorrimento veloce dove guidare questi mezzi è una sofferenza. Non ci vuol molto per capire che l'asfalto loro al massimo lo sopportano, certo non lo amano. **Meglio le salite, meglio la montagna, meglio pensare di poter arrivare ovunque. E arrivarci davvero.**

LIVE KTM

Motore, due tempi forever

Anni fa lo davano per spacciato, finito, out. Invece eccolo qui, più vivo e richiesto che mai. Il motore a due tempi continua a mietere successi tra gli appassionati di enduro. Sulla Freeride è arrivato quest'anno ed è un due tempi "d'altri tempi", studiato appositamente per questa moto: senza valvola allo scarico e con un'erogazione più vicina a quella di una moto da trial che a una da enduro. I cavalli sono 26: tanti o pochi? Dipende da chi ha in mano le briglie e soprattutto con che spirito decide di cavalcare. La Freeride è dotata di doppia mappatura per modificare l'erogazione e aumentare ulteriormente il grip in caso di bisogno.

Freni, tutto radiale

L'impianto della Freeride è unico nel panorama delle off road, non solo arancioni. A realizzarlo è Formula, brand famoso per la produzione di impianti da MTB. Infatti proprio alle MTB Gravity si ispira (con ben altre potenze, ovviamente) con due pinze radiali a due pistoncini e una nuova pompa più resistente allo stress.

Serbatoio, occhio al livello

Nel motoalpinismo non si fa molta strada: per questo la Freeride si accontenta di 5,5 litri di benzina. Dunque è meglio tenere sempre sott'occhio il livello del carburante.

Ciclistica, buona per tutto

Rispetto al modello di maggior cilindrata, la 250R ha tarature leggermente più sostenute per forcella e monoammortizzatore; quest'ultimo utilizza una molla progressiva. Confermato il telaio misto acciaio/alluminio, mentre sono nuovi gli pneumatici Trial-Maxx della Maxxis, che si posizionano a metà strada tra il graffiante tassello delle enduro e i fitti dadi morbidi tipici delle coperture da trial. Rispetto alla Freeride 350, la 250 R pesa ben 7 kg in meno.

LIVE SUZUKI

Motore, piccolo ed evoluto

1328 cc, quattro cilindri interamente realizzato in alluminio, fasatura variabile per 85 cv: il motore della Jimny è un piccolo gioiellino di tecnica, che contribuisce alla leggerezza della piccola Suzuki. L'accelerazione 0-100 km/h viene affrontata in 14 secondi netti e la velocità massima è di 140 km/h, ma certo non sono questi i dati che interessano a chi cerca un mezzo come la Jimny. I consumi dichiarati sono di 7,1 litri per 100 km, ma per ottenere questo risultato occorre essere davvero molto attenti.

Alta da terra per andare ovunque

Le caratteristiche sono quelle di una fuoristrada vera, con tanta luce a terra (19 centimetri) e angoli d'attacco/dosso/uscita che consentono di affrontare l'offroad più spinto. La Jimny è in grado di attaccare salite con un angolo del 34°, l'angolo di dosso è di 31° e quello di uscita di ben 46°.

4×4 quando serve

Tre bottoni sulla plancia servono per passare dalle due alle quattro ruote motrici oppure di inserire le ridotte. Suzuki ha battezzato questo sistema Drive Action 4×4. Le ridotte di fatto dimezzano il rapporto finale.

Interni

L'ultima versione della Jimny ha beneficiato di alcuni aggiornamenti agli interni. Più raffinati rispetto al passato, i sedili risultano aggiornati con un nuovo poggiatesta. Nuove tasche portaoggetti laterali rendono l'auto più pratica e sfruttabile, così come la possibilità di ribaltare gli schienali posteriori separatamente, così da poter caricare anche oggetti di grandi dimensioni e poter in alternativa viaggiare in tre. Lo spazio a disposizione per i passeggeri è piuttosto risicato, quello per i bagagli lo è ancora di più, visto che a sedili rialzati non supera i 113 litri (324 con sedili abbassati): per intenderci una Honda Goldwing arriva a 150.

Stampa

Autore: Stefano Cordara

Data: 24 febbraio 2014

RESTA IN CONTATTO ISCRIVENDOTI ALLA NEWSLETTER. VIVI IL MONDO DI RED

MOTO R

NOTIZIE
News

RUBRICHE
Test
Pneumatici
Concept
Tech 2.0
Motorpedia
Shop
Sport
Rumors
Video
Gallery

AUTO R

NOTIZIE
News

RUBRICHE
Test
Pneumatici
Concept
Tech 2.0
Motorpedia
Shop
Sport
Rumors
Video
Gallery

RED Mag
Scopri di più

COS'È RED REDAZIONE REDRIDE REDDRIVE

Copyright 2011-2013 © RED s.a.s CF 07564670961 | Tutti i diritti sono riservati