





Ktm Macina Lycan Plus

Full suspension con "l'aiutino" e si... impenna su ogni sentiero

Da un po' di tempo a questa parte non si fa che parlare di E-bikes e di come queste affascinino i biker di ogni livello. Infatti, se si pensa che la Mtb a pedalata assistita sia dedicata solo a chi vuole faticare meno, ci si sbaglia alla grande: è un mezzo particolare, che permette di affrontare le uscite con una filosofia diversa. Abbiamo provato la full di punta di Ktm e ci siamo fatti un'idea più chiara di come si guida...

Daniele Concordia

Il 2014 è stato senza dubbio l'anno della vera esplosione delle E-bike specifiche per il fuoristrada. Non a caso, infatti, ne abbiamo parlato più volte ed in vari contesti, proprio per sottolineare che questi mezzi così particolari e "cool" stanno prendendo piede sul serio e hanno una ragione di esistere. Se ne sono accorti alcuni marchi, tra cui Ktm, che sia alle fiere autunnali, sia sul sito internet, hanno messo in risalto questo tipo di mezzi, proponendone moltissimi modelli, adatti alle esigenze di diversi tipi di biker.

Fino a poco tempo fa, tuttavia, non avevamo avuto il modo di toccare con mano una Mtb a pedalata assistita di ultima generazione, ma appena ci è capitata l'occasione non ce la siamo fatta sfuggire.

Abbiamo avuto tra le mani proprio una Ktm, nello specifico la Macina Lycan Plus, full suspension "elettrica" dedicata al trail/all mountain. L'abbiamo osservata nei dettagli, ci abbiamo fatto un giro ed ora abbiamo le idee più chiare sulle sue caratteristiche e sul terreno in base al quale è stata concepita...

"Cuore" da 250 Watt

Andiamo subito al dunque: da dove proviene l'energia che aiuta così tanto nella pedalata di questa Ktm? Il cuore pulsante è sicuramente il motore Bosch posto nella zona del movimento centrale, che offre uno spunto massimo di 250 Watt e si alimenta grazie ad una batteria situata sul tubo obliquo, che offre una autonomia di circa un'ora e mezza.

E una volta scaricata? Beh, il procedimento è semplice: basta attaccare la batteria tramite un caricatore apposito alla presa della corrente e il gioco è fatto. Non occorre smontare nulla ed in poche ore il motore sarà di nuovo "energico".

Oltre al motore in sé per sé, utilissimo è il display al manubrio, grazie al quale è possibile avere un riscontro diretto e gestire l'alimentazione in tempo reale, aumentando o diminuendo il livello dell'erogazione tramite un comando remoto situato vicino alla manopola sinistra e molto semplice da azionare. Quattro sono infatti le modalità in cui si può pedalare: Turbo è quella che sprigiona più Watt, ma ovviamente dura meno tempo. Poi in ordine decrescente troviamo le modalità Sport, Tour ed Eco, oltre ovviamente alla Off, in cui il sistema di pedalata assistita rimane spento.

Il display, oltre a controllare il motore, include le funzioni del classico ciclocomputer, che monitora la velocità (media, massima e istantanea), i



chilometri, l'orario ecc. Il tutto è possibile anche grazie al sensore posto all'interno del foderino inferiore del carro, particolare utilizzato pochissime volte sulle Mtb, più in voga sulle specialissime. Tuttavia questo espediente non risulta per niente ingombrante né sgradevole all'occhio...

"Anima" in alluminio

Intorno al "cuore" elettrico, c'è una struttura abbastanza convenzionale, ma non proprio identica alle normali Mtb. Il telaio (specifico per ruote 27,5") è in alluminio idroformato, un materiale ideale per



questo tipo di mezzo, sia per la sua solidità (dote importante per sostenere il peso elevato di motore e batteria), sia per la sua malleabilità. Installare un sistema a pedalata assistita su un telaio in fibra, infatti, avrebbe creato più problemi di costruzione, seguiti inevitabilmente da un costo molto più elevato dell'intero prodotto.

La posizione del motore Bosch sul telaio è azzeccata, in quanto in teoria la "zavorra" nella zona del movimento centrale si dovrebbe avvertire meno rispetto ad altri punti, sia nel tecnico che nei cambi di direzione in generale. Esteticamente, quindi, il blocco del motore si nota parecchio, ma per il resto la Lycan è



Display intuitivo e semplice da utilizzare anche da chi è meno esperto



molto simile ad una normale full da 27,5". Il travel sul telaio è da 125 millimetri, abbinato ad una forcella da 130 millimetri anteriore che rende questa Mtb adatta alle uscite sui sentieri di ogni tipo, anche per i biker più "smaliziati".

Le geometrie, invece, sono abbastanza moderne, con qualche dettaglio particolare realizzato per adattare al meglio il blocco del motore nel telaio. Parliamo per esempio del carro posteriore, che è parecchio più lungo delle normali Mtb (47,4 centimetri) per bilanciare i pesi di tutto il sistema nel miglior modo possibile. L'altezza del movimento centrale, invece, è simile alle normali full di questo genere (32 centimetri circa), ma in realtà il limite

Al posto della borraccia una batteria da 400 Wh

A sinistra, la batteria ha un'autonomia di circa un'ora e mezza. La sua posizione "strategica" sopra all'obliquo, non stravolge il look e non influisce negativamente sulla guida. Per contro, essendo al posto della borraccia, obbliga ad uscire con lo zaino idrico sulle spalle o con una borraccia in tasca: le viti per il portaborraccia non sono previste, neanche in altri punti. Sopra, il display sul manubrio è molto pratico e visibile, grazie al comando al manubrio (nel tondo) poi, è possibile gestire la potenza del motore (in alto) con un solo dito.

inferiore è posto più in basso di 7 centimetri, punto dove arriva il motore. Bisogna fare attenzione, quindi, a non sottovalutare questo dettaglio sugli ostacoli più alti (per esempio sassi o radici), prendendo bene le misure.

Per il resto, come angoli la Macina Lycan è molto vicina agli standard delle trail bike moderne. Sullo sterzo troviamo 69 gradi di ampiezza, ideali per abbinare una forcella da 130 come la Rock Shox Revelation che abbiamo trovato montata. Sul piantone, l'angolo da 74 gradi garantisce una posizione molto centrale e redditizia anche sugli strappi più duri.

Il tubo orizzontale, invece, è abbastanza corto (59 centimetri su un telaio 19 pollici),

abbinato ad un attacco manubrio da 10 centimetri. Questo sottolinea le velleità di questo mezzo, studiato per le uscite divertenti e "rilassate", che esige quindi una posizione in sella non troppo sacrificata, anche a costo di non essere molto aerodinamici e performanti.

Tre le taglie a disposizione: 17, 19 e 21 pollici che si adattano ad un'ampia schiera di utilizzatori senza troppi problemi.



E "abiti" modesti

Su un mezzo perfetto per gustarsi le uscite senza troppi patemi d'animo, un allestimento top di gamma sarebbe stato sprecato e per niente adatto allo standard delle E-bike. Su questa Ktm, quindi, troviamo un montaggio di media gamma, che però non sfigura affatto e si comporta alla perfezione. Il gruppo è uno Shimano Deore Xt a 10 velocità, ad eccezione ovviamente della guarnitura, che essendo integrata al motore deve essere per forza specifica e svincolata dal resto del gruppo. Quest'ultima è marchiata Ktm, con pedivella in alluminio e pignone fisso da 15 denti, che lavora con un pacco pignoni

Elettronica, ma anche altri dettagli importanti

La Macina Lycan Plus, oltre al motore elettrico (la vera novità) racchiude anche altri dettagli fondamentali, che gli permettono di trovarsi a suo agio anche sui sentieri più "severi", sia in salita che in discesa. Per esempio, l'attacco della pinza freno posteriore (in alto nella pagina accanto) è di tipo postmount, svincolato dal lavoro dell'ammortizzatore per ottimizzare la frenata in tutti i frangenti. Questo sistema agisce sopra al perno passante 12x142, un altro espediente di ultima generazione che migliora la reattività e la precisione...

posteriore 11-36. I freni, invece, sono dei Shimano Six, meno pregiati degli Xt ma che utilizzano lo stesso sistema e offrono un feeling quasi immediato. Anche la scelta dei dischi è ben studiata: 203 millimetri all'anteriore e 180 al posteriore è un abbinamento giusto su una bici da oltre 20 chili...

Anche i mozzi sono Six, abbinati però ai cerchi Dt Swiss Xm 442 sui quali sono state installate due coperture Schwalbe Rocket Ron da 2.25": un wheelset "robusto" che guarda più alla solidità (essenziale su una E-bike come questa) che all'ago della bilancia.

Entrando in tema sospensioni, all'anteriore troviamo una Rock Shox

Revelation RL da 130, con lockout remoto posizionato sul lato destro della piega (dall'altra parte c'è il comando del motore), mentre al posteriore c'è un ammortizzatore Rock Shox Monarch RL con travel da 125 millimetri e lockout manuale a doppia posizione (open, lock).

Per concludere, attacco, manubrio e reggisella sono in alluminio marchiati Ktm: niente di ultraleggero o sofisticato, soltanto semplicità e solidità.

Una pedalata e ti scappa via

E' inutile dire che il primo approccio con una E-bike come questa è stato entusiasmante e soprattutto pieno di



curiosità. Oltre alla pedalata in sé per sé, la cosa che volevamo provare sulla nostra pelle era la risposta di questo mezzo sui sentieri stretti e nel tecnico in generale: era scontato che in salita e nel veloce avrebbe dato dei vantaggi tangibili!

Ed è proprio nei single track che bisogna capire come guidare la Macina Lycan. A motore tutto aperto (modalità Turbo), non è detto che sia sempre meglio: se il sentiero è largo e lascia margini di errore tutto okay, non si hanno problemi, ma se la stradina è molto stretta



**Rilanci fulminei
che ti gasano
da matti. Ogni
uscita di curva
è un'emozione**

"l'aiutino" elettrico potrebbe portare fuori strada, soprattutto in curva.

Per fortuna però, esistono le altre tre modalità meno "nervose" del motore, che facilitano un po' la pedalata ma perdonano anche gli errori, che sul fondo sterrato, magari bagnato, sono dietro l'angolo. Se il sentiero poi è parecchio stretto, in contropendenza e comunque poco sicuro, allora conviene proprio spegnere il motore spingendo il tasto Off...

Un'altra controindicazione riguarda le salite ripide e molto scivolose. In quei tratti, alzandosi sui pedali con il sistema in modalità Turbo, la ruota posteriore tende a slittare parecchio, proprio come succede con la moto. E' incredibile, ma la potenza del motore Bosch è pazzesca, con il fango o con i sassi è facile vedere addirittura gli schizzi che si alzano in aria, come succede nelle curve in derapata. Per tale motivo, se volete faticare di meno in salita, consigliamo di procedere seduti sulla sella, sia negli strappi più ripidi che in quelli più agevoli. Se volete allenarvi e sudare un po' di più basta abbassare il livello di erogazione del motore, o addirittura spegnerlo (se avete la gamba per farlo). A proposito, la Macina Lycan (come la maggior parte delle E-bike) ha un'autonomia di circa un'ora e mezza. Conviene quindi programmare le uscite per far sì che la batteria non si scarichi prima del tempo: pedalare in modalità Off con una bici di circa 20 chili non è facile nemmeno in pianura, pensate in salita e magari al termine di un'uscita con parecchio dislivello!

A parte delle piccole controindicazioni, comunque, se utilizzata nel modo giusto la E-bike da fuoristrada sa dare grosse soddisfazioni. Quando sali in sella e appoggi in piede sul pedale, basta mezzo giro di pedivelle ed il motore parte, la bici

Un mezzo "cool" e molto divertente Con 3.599 euro te la porti a casa...

La Macina Lycan Plus è una E-bike molto versatile. La doppia sospensione aiuta in discesa, ma grazie al travel contenuto se la cava bene anche in salita, dove però l'aiuto del motore elettrico diventa indispensabile. Il peso elevato della bici (21,5 chili) infatti, rende difficoltosa la pedalata se la strada sale a motore spento. Tre sono le misure disponibili (17, 19 e 21"), mentre il prezzo di listino è di 3.599 euro: una cifra giustificata dalla tecnologia contenuta al suo interno.

Telaio:	Alluminio idroformato
Motore:	Bosch 2015 Centermotor Performance Line 36V/250W
Display:	Bosch Intuvia
Batteria:	Bosch Akku 36V/11.1Ah=400 Wh
Forcella:	Rock Shox Revelation RL, travel da 130 millimetri
Ammortizzatore:	Rock Shox Monarch RL, travel da 125 millimetri
Cambio:	Shimano Deore Xt a 10 velocità
Comandi:	Shimano Deore Xt push-pull
Pacco pignoni:	Shimano Hg81 (11-36)
Guarnitura:	Ktm Team Delta Isis (corona da 15 denti)
Freni:	Shimano Slx, con dischi differenziati 203/180
Ruote:	Cerchi Dt Swiss Xm 442, mozzi Shimano Slx
Coperture:	Schwalbe Rocket Ron 27,5x2,25"
Piega:	Ktm Team HB-FB22L
Attacco manubrio:	Ktm Team KT
Reggisella:	Ktm Team SP-719
Sella:	Ktm VL-3315



sono diverse alla bici tradizionale, in quanto il motore ti dà una bella spinta, ma conviene stare attenti a non rilassarsi troppo e sbilanciarsi con il corpo sulla ruota anteriore, altrimenti con la velocità elevata la Mtb risulterebbe più difficoltosa da "domare".

Un altro aspetto che ci ha colpito positivamente è la guida nei cambiamenti di direzione bruschi: il peso superiore agli standard tradizionali e "l'ingombro" del blocco motore, farebbero pensare ad un mezzo macchinoso e lento, invece non è proprio così. Certo, se pretendete di avere la stessa maneggevolezza di una normale Mtb vi sbagliate, ma la Macina Lycan Plus si guida veramente bene! Nei sentieri



ti scappa via e scorre che è uno spettacolo.

Certo, arrivati ad una certa velocità (circa 27-28 chilometri orari) il sistema a pedalata assistita si blocca grazie ad un limitatore, ma d'altronde chi pedala per divertirsi non ha bisogno di andare a folli velocità.

Se la strada sale, si può procedere anche per decine di chilometri senza fare una goccia di sudore: che spettacolo. E' proprio così che ci si gusta la natura che ci circonda e si riescono a vedere delle cose che le altre volte, "appannati" dalla fatica e dalla foga dell'agonismo, non si riuscivano a cogliere del tutto. Nelle discese, invece, solo le prime pedalate

Sospensioni "di rango" per avere più comfort

In un mezzo così massiccio, che in alcuni casi riesce a lanciarsi ad una velocità maggiore rispetto ai mezzi tradizionali, c'era bisogno di sospensioni altrettanto solide, ma anche affidabili e discretamente leggere, capaci di sopportare il peso del mezzo senza perdere in termini di efficienza. Per questo si è puntato sui modelli Rock Shox: all'anteriore troviamo una Revelation da 130 millimetri con lockout remoto, al posteriore invece troviamo un Monarch RL (in alto a destra) a doppia posizione manuale (open-lock).

molto lenti un pochino il peso si avverte, ma a velocità lanciata manovrarla è abbastanza semplice e molto divertente, anche grazie alle sospensioni Rock Shox, che non sono una novità assoluta ma che si confermano per efficacia e sicurezza.

E poi vuoi mettere che goduria quando all'uscita di una curva accendi il motore e schizzi via senza neanche accorgertene?

Dai, confessatelo: anche voi non vedete l'ora di provare una full suspension "elettrica" e di scorazzare sui trail senza faticare troppo.

Magari proprio una Ktm come questa...

Daniele Concordia

GRIPRODUZIONE RISERVATA