

Vozili smo

KTM 125 Euro



16 IN VEČ

Dekleta in fantje!
Dame in gospodje!
Dajem vam v razmislek. Analizirajte domače finančne tokove. Presežke pa investirajte v uporaben motocikel: KTM 125 Euro je novo odkritje letošnjega leta.

Skrbi me.

Mladina se kisló nasmehne, gleda stekleno zasanjano tja nekam oddaljeno za tvoj hrbet, vdano poslušá argumente ZA in PROTI, vendar uporniško neupogljivo nič ne sliši. Ne odstopa.

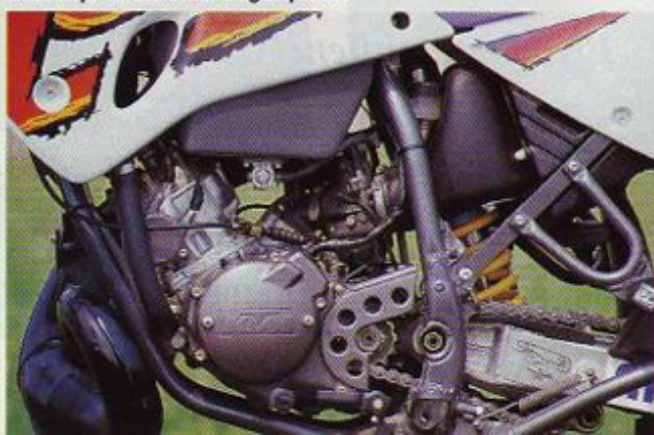
AAAAaaaaHHhhh TO hočem ... dan in noč živo v mislih, virtualno resnično otipava izbrano kreacijo cestno-hitrostno-dirkaškega značaja.

Vrag je tole vse skupaj, ko pa je cestni dirkač seveda lep, postavljaški bolj kot sosedovo krotovilo, tehnično popoln, toda tudi skrito zahrbtn. Nočejo razumeti, da zahteva dokazano izkušenega voznika in vsaj toliko pameti, da je jasno, kaj je dirkališče, kje rastejo svetovni prvaki in kaj je navadna cesta.

Sicer se strinjam, da terenski mo-

tocikel še nikoli ni bil posebljen erotično nabitih oblik, kakršne razkazuje kakšna aprilia RS ali cagiva mito. Vendar zares greši, kdor se ob pogledu na cestnega terenca zmrduje. Novi Avstrijec, v svetu in v

Dvotaktni 125-kubični motor ima izpušni ventil, ločeno mazanje in električni zaganjalnik



Sloveniji premiera letošnjega poltja, je močno zanimiv motocikel! Da prihaja iz ugledne hiše, kjer odlično vedo, kaj je zares spodoben terenski motocikel, je solidna

popotnica. Da so ugodno kombinirali izkušnje iz enduro športa z detajli, ki jih cenimo v vsakdanjem življenju, je argument, na katerega tudi sam prepričano stavim. Kajti kakorkoli obrneš, je zasnova terenskega motocikla še najbliže nekakšni naravni obliki, jahanju konja na primer: udobno stabilno vzravnana drža v sedežu in seveda preglednost nad dogajanjem; popoln stik telesa z motociklom, kar skupaj s priročno širokim krmilom omogoča lahkotne in učinkovite reakcije na prometna presenečenja. Tudi tehnično gledano je podoba enaka: vzmetenje zmora pogoltniti tudi nenormalne cestne gube in grbe, elastičnost in motorna moč sta naklonjena živahnemu igranju z ročico plina - oziroma okretnemu odzivanju na gibanje prometa. Ali



Za masko žarometu: merilnik hitrosti, z jekleno nitjo opletena cev zavorne napeljave, ob ročici plina gumb električnega zaganjalnika

razgibanost terena. Če povem preprosto, udobje se družu z uporabnostjo. In varnostjo.

KTM 125 Euro me je razveselil, pa sem vaju vsega. Je evropski. Videti je robusten, hkrati vitek, primerno velik in nikakor cenen. Vodno hlajeni enovalnik, ki sesa prek lamel v ohišje motorne gredi in ima elektronsko voden izpušni ventil, je prožen in živahen, podprt z lepo tekočim šeststopenjskim menjalnikom in, to me še posebej gane, opremljen z električnim zaganjalnikom. To je uporabno. Cenim, da so izbrali dobre komponente znanih izdelovalcev: Acerbisovo nezlomljivo plastiko, Brembove zavore, Paiolijevo vzmetenje, resnično zmogljiva svetila ... Okvir iz krommolibdeno-

vih jeklenih cevi pa je »pobran« iz dirkaškega nabora komponent. To pomeni, da je trpežen. Vse skupaj je videti lično in zanesljivo. Ter uporabno. Čeprav povsem novega motocikla nisem gnal »do konca«, lahko rečem, da preseže 120 km na uro, je prožen, pa tudi zelo živahen, peresno lahek in seveda uporaben v dvoje. Tudi za daljše poti.

Razmišljam, da KTM za nepolnih osem nemških tisočakov proda motocikel, ki je uporaben in se ga ne sramuješ. Sam bi ga brez pomislekov postavil v garažo. In si ga brez poudarjenega strahu delil s sinom.

MITJA GUSTINČIČ
Foto: SAŠA PRELESNIK



Tehnični podatki

Motor: enovaljni - dvotaktni - tekočinsko hlajen - gred za dušenje vibracij - sesanje prek lamelnega ventila v ohišje ročične gredi - elektronsko voden izpušni ventil - vrtna in gib 56,0 x 50,7 mm - prostornina 124,8 kubika - kompresija 12,5:1 - uplinjač dell'orto PHBH28VS - neosvinčen bencin - črpalka za mazalno olje - večploščna sklopka v oljni kopeli - šeststopenjski menjalnik.

Okvir in vzmetenje: enojna zaprta konstrukcija iz krommolibdenovih jeklenih cevi - kot glave okvirja 27 stopinj - medosna razdalja 1.440 (+10) mm - spredaj teleskopske vilice s kraki ø 41 mm in hodom 240 mm - zadaj nihajne vilice s centralnim blažilnikom v vpetju Pro Lever, nastavljljiva prednapetost vzmeti, hod kolesa 280 mm.

Gume: spredaj 2,75-21 - zadaj 4,10-18, gume Pirelli MT40.

Zavore: spredaj 1x kalut ø 260 mm z dvobatno plavajočo čeljustjo - zadaj kalut ø 220 mm z enobatno plavajočo čeljustjo.

Mere in teža: dolžina mm - širina mm - višina mm - višina sedeža od tal 860 mm - najmanjšo razdaljo od tal 300 mm - posoda za gorivo 8,5 litra / 3,0 litre rezerve - teža z gorivom (tovarna) 121 kg.