

Vozili smo: KTM 300 E-XC

Motocikel KTM, katerikoli, kar ne moreš gledati kot katerikoli drug motocikel.

KTM izdeluje motocikle za profesionalce.

Prave športne stroje, ki so sposobni popeljati enako kvalitetnega voznika do najvišjih uvrstitev.

To zbuja tisto spoštovanje, tudi nekakšno tremo, ki ti preprečuje, da bi kar sedel na motocikel in ožel ročico plina – do konca.

Če nimaš potrebnih voznških kvalitet, je dobro, da se tega zavedaš. In si privoščiš motocikel kot zdravilo, po kapljicah.

Gospod Klemenčič iz firme Juniz Trade, ki pri nas zastopa avstrijsko hišo KTM, se je polglasno hahljal, ko se je skupinica priložnostnih voznikov na peščeni stezi na obrobju Maribora kopala v lastnem znoju in se prepričevala, da obvlada motocikel: »Drugič pripeljem na test motocikel s 17 konji... saj nihče ne da plina... kar iz izpuha ven teče... samo z 10 konji se vozite, drugih 40 pa imate za prtljago...

Veliko resnice je bilo v teh besedah, pa čeprav so bile izrečene v hecu, zbadljivke.

Toda kar je res, je res. Motocikel je bil tisti hip kvalitetnejši kot pa vozniki na njem. Testni dan? Ne bi ga tako imenoval. To je bilo bolj okušanje. Zapeljati tak motocikel do meje, kjer se pokažejo morebitne šibke točke – to bi bilo delo za dirkača s polnim delovnim časom.

Motocikel je na pogled silno preprost. Na njem odkriješ samo tisto, kar je potrebno za športno vožnjo. Še stikalo za luči, motocikel je namreč kljub športnemu namenu prirejen za vožnjo v javnem prometu že v tovarni, je improvizacija prve vrste: najdeš ga v vsaki trgovini z avtomobilski deli, zvrtna pa je ob prednjem žarometu, v plastično masko. Človek bi pomislil, da je tam pač zato, ker je bilo nekemu možaku tam najbližje nastaviti



VISOKO EKS

ročni vrtalnik. Toda da ne bi kdo mislil kaj slabega. Primer le kaže, kaj so drugorazredni problemi na dirkalnem motociklu.

Kajti tisto, kar loči povprečen motocikel od vrhunskega, tehniki v Mattighofnu poznajo. In ko začneš naštevati, vidiš, da segajo po prvovrstni robi. Aluminijasto krmilo nosi oznako Renthal. Kolesni obroči so finski izdelek. Zavoro izdeluje Brembo. Plastične dele dobavlja italijanski Acerbis. Ročice nosijo oznako Magura. Vzmetenje je proslavljeni izdelek firme White Power. Odlični motorja prihajajo iz Nemčije. Obdelava pa poteka v tovarni v Mattighofnu, na sodobnih obdelovalnih strojih, kjer obe polo-





Tehnični podatki

MOTOR: enovaljni – vodno hlajen – dvotaktni – lamelni sesalni ventili – izpušni ventil – vrtnina in gib 72 x 73 mm – prostornina 297 kubičkov – uplinjač keihin 38 PJ – večploščna sklopka v oljni kopeli – pestopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolo – gorivo: mešanica bencina in olja 1:50.

OKVIR: enojen iz krom-molibdenovih jeklenih cevi – aluminijast zadnji del – medosna razdalja 1485 mm – kot glave okvira 27,7 stopinje – spredaj teleskopska vilica white power sistema upside-down z nastavitvijo v obeh smereh – hod spredaj 300 mm – zadaj mono blažnik white power z nastavitvijo v obeh smereh – hod zadaj 340 mm – kolo spredaj 1,60–21 z gumo 90/90–21 – kolo zadaj 2,50–18 z gumo 120/90–18 – zavora spredaj kolutna premera 240 mm z dvobatno plavajočo čeljustjo – zavora zadaj kolutna premera 220 mm z enobatno plavajočo čeljustjo.

DIMENZIJE: višina sedeža od tal 945 mm – najmanjša razdalja do tal 385 mm – prostornina rezervoarja za gorivo 9,8 litra – teža motocikla 108 kg.



SPLOZIVNO



vici motornega ohišja obdelujejo v paru – vse do montaže. Da so ja odstopanja v natančnosti obdelave minimalna in ima motor na koncu polno moč. Le enega konja je lahko razlike v moči med enakimi motorji! To so športni motocikli. Fantje hočejo zmagovati. Tako filozofijo imajo v tovarni.

Za zmagovanje je v tem motociklu moči dovolj. Za prilagoditvega voznika tudi preveč. Enovaljni dvotaktni 297-kubični stroj je dobesedno kot sodec smodnika. Visoko eksploziven. Tisti hip, ko odločno breneš nožni zaganjač, se motor odzove s tistim dirkaško značilnim rezkim zvokom, ki mu tudi zajetni dušilec

hrupa na izpuhu ne odvzame barve. Na vsak migljaj ročice za plin se motor odzove sunkovito, živahno, pravzaprav divje. Renči. In čaka voznika, da dvigne sidro. Kar sledi temu, je – katapult.

Pestopenjski menjalnik je terenski rabi kratko stopnjevan. Ob prestavljanju motor niti za hip ne zastane. Glas izpuha vse skozi odzvanja vrtenje s polnimi pljuči. No, zatakne se, ko motor, zaradi voznikove napake, onemi. Ugasne. Takrat sicer lepo tekočega menjalnika nisem čutil, da bi v prvem poskusu našel prosti tek. Kar pa seveda ponovnega vžiganja ne ovira, saj je motor mogoče zagnati tudi kadar je menjalnik v prestavi. »Na dirkah prostega teka ne rabiš,« je bil komentar.

Motocikel tehta 108 kilogramov. Teža je ugodna, kar gre pripisati široki rabi aluminija: za zadnje nihajne vilice, za sedež podpirajoče paličje, ki je na krom-molibdenov jekleni okvir privijačeno, lahko je tudi krmilo, pa zelo zajeten dušilec hrupa izpuha. Aluminij se druži s plasti-

KAJ MENIJO?

Sanjarim. Če bi imel dovolj nabasano denarnico, bi si privoščil veselje in postavil v garažo takle KTM. In nanj nataknil 17-colski kolesi. Recimo 3,5 col spredaj, pa kakšnih 5 col zadaj. Z dežnimi valjarji, kot jih imajo na hitrostnih dirkah. Pa še lep 300-mm kolot bi sodil na prednje kolo. To bi bil doooober hec.

Mitja Gustinčič

Ta motocikel ima eno samo veliko napako – da ni moj.

Silvester Wolf

Rasni konj. To je motocikel za kros z lučkami in z opremo, ki je zunaj endura komajda zadovoljiva. Za dolge enduravske izlete je zoprn majhen rezervoar in to, da je treba mešanico ročno pripravljati. Za moje pojme čudovit motocikel, kdo drug bo mislil drugače...

Alojz Plazovnik

Če povem, da mi ni bilo do tega, da bi ugasnil motor, povem vse. Hudo oster stroj, vitek motocikel, na nek način tudi lep. Greh bi bil voziti tak motocikel samo po asfaltu.

Samo Gustinčič

ko: za rezervoar goriva, blatnike, prednjo masko, bočni stranici in za zaščite krakov prednje vilice sistema upside-down. Razkošja na tem motociklu ni videti,

saj je vsa plastika bele barve in za živahnejši videz polepljena z nalepkami v mentolni zeleni barvi. Enako zelen je tudi sedež. »Poper in menta,« pravi slogan,

ki ga KTM uporablja že dalj časa.

Poper je vsekakor v motorju. Proizvajalci običajno za športne stroje ne navajajo zmogljivosti. Znane meritve pa kažejo, da je na zadnjem kolesu na voljo spoštovanja vrednih 48,4 konja pri 8500 vrtljajih motorja. To krdelo živahnosti generira racionalno zasnovan enovaljni dvotaktni motor, ki predstavlja najmodernejšo evropsko »šolo« dvotaktnega motorja. Motor je zelo kompakten, nekompliran. Gorivo sesa direktno v ohišje ročične gredi prek zajetnega paketa lamel. Izpuh pa uravnava izpušni ventil. Valj motorja premere šest pretočnih kanalov. Stene valja pa so obdelane z nicasilnim nanosom, kar je trajnosti močno v prid. V motorju se zrcalijo vse izkušnje s krosom, saj jih KTM nabira tudi na najtrših tekmovanjih. Zato, recimo, motor nima gredi za dušenje vibracij. Toda to je v športu drugorazrednega pomena.

Motor je vpet v preprost, toda kvaliteten enojen cevni jeklen okvir, ki se razcepi v višini valja motorja. Okvir je ročno delo, tako kot aluminijaste zadnje nihajne vilice. Pogled razkrije kakšno grobost preveč pri obdelavi zvarov, kar še posebej po-

udarja, da je motocikel ročno izdelani športnik.

Čeprav je namenjen tistim, ki motocikel resnično potrebujejo za vožnjo v zahtevnih razmerah, ni preveč zahteven za vožnjo. To pomeni, da je motor kljub visoki moči dovolj prožen, da je vozniku v pomoč. Ne upira se vztrajanju v nizkih vrtljajih in odločno poprime, tudi če voznik pospešuje s previsoko prestavo v menjalniku. Skratka, motocikel lahko obvlada tudi manj izkušen voznik.

Med odlike tega motocikla sodita tudi kvalitetno vzmetenje, ki dovoljuje številne nastavitve v obeh smereh delovanja, ter okvir, ki s svojo geometrijo zagotavlja odlično smerno stabilnost pri visoki hitrosti. Je pa motocikel malce trd v rokah za nagle spremembe smeri.

Motocikel je za terensko rabo, za profesionalni enduro – prava stvar. No, jasno pa je, da kot čistokrvni terencec ne ljubi asfalta, kjer pokaže meje zaradi grobo ozobljenih gum, vibracij v stopalkah. Je pa tudi za asfalt dovolj hiter, saj znane meritve kažejo, da že po štiristo metrih doseže najvišjo hitrost 143 km na uro.

Mitja Gustinčič

Foto: Srđan Živulović

