



*Oprema kvalitetna, toda le najnujnejša, prilagojena profesionalni športni rabi*

razveseljivih 116 kg. Igračka, vam povem.

V koloni, urejeno, se odpeljemo proti Pohorju. Z asfalta na makadam in kmalu za tem – divjina. Jarek, širok za kakšne tričetrt dolžine motocikla, se je precej strmo dvigal v hrib. Dno jarka obloženo z odpadnim listjem, vejami, tu in tam skala, korenine dreves. Če bi bil sam, bi se obrnil. Tu pa se je naš endurovski izlet šele začel. In prvič končal sredi jarka, ko je prvega v koloni postavilo počez, drugi pa smo se loveč ravnotežje in vsaj malo prostora nagnetli za

njim. Tu se je prvič izkazalo, kako praktičen je lahek motocikel, da ga je mogoče z rokami obrniti, izvleči iz težav. Izkazala se je tudi plastična oprema, blatniki, rezervoar, bočne stranice, ki so brez škode preživele udarce in nerodno ravnanje. Izkazala se je terenska obutev Metzeler, ki je na vseskozi drsečih tleh našla potreben oprijem, da sva se z motociklom lahko izvlekla. Ni me pa razveselil nožni zaganjač, kajti KTM 600 LC 4 je priznana zahteven stroj za vžiganje. Če voznik nima pravega posluha in močne noge, ne vžge, ko je vroč,



pa če ga prosiš. Hladen pa vžiga kot za šalo.

Vodno hlajeni enovalnik s štiri ventili v glavi je stroj, ki ga razganja od moči in navora. Vleče kot traktor, dokler se fizika ne poigra s težnostjo, na zelo ostrih strminah, ko postane teren neprehoden. Moram pa opozoriti, da KTM cincanja ne mara. Kajti vodni hladilnik nima ventilatorja in za hlajenje je potreben vsaj minimalen zračni piš. Sicer se prižge ob enostavnem merilniku hitrosti nameščena opozirilna lučka, ki opozarja, da je motorju prevroče.

Pot nas je vodila iz mariborske smeri proti Velenju: po suhih strugah potokov, po gozdnih vlakih, mimo posek. Tam, kjer naravi nismo zadajali ran, povzročali škode. Bilo je naporno kot že dolgo ne. Zakuhal sem pod čelado, pa ne zaradi motocikla, s katerim lahko voznik na vse spelje, kar si omisli. Še tako zelo razkrit jarek ni spraval v težave izredno kvalitetnega vzmetenja, ki ga dobavlja nizozemska hiša White Power. Tu se izkaže vsa prednost dolgega hoda vzmetenja (spredaj 300 mm, zadaj 330 mm), ki mehko in lepo pridušeno pobira neravnine, se odziva brez grobih reakcij.

Menjalnik je petstopenjski, izredno robusten in neobčutljiv za nič kaj nežno upravljanje z ного, obuto v masiven čevlji za kros. Brez upiranja omogoča prestavljanje navzgor brez sklopke. Zoprni pa se prične, ko voznik, še najraje v težavah, prične tipati za prostim tekom v menjalniku. To je bilo na testnem motociklu precej duhomorno opravilo.

*KTM – vzor zelo racionalno zasnovane motocikla.*

Pot, ki so jo izbrali Mariborčani, je bila zahtevna, toda taka, da je bilo mogoče motocikel spoznati, in to dobro. V popolnem brezpotju je igrivo lahkoten, z motorjem, ki daje oporo v vsakem trenutku. Vleče odlično od minimalnih vrtljajev navzgor. Veličastno. Vsakič, ko odločno dodaš plin, te motocikel katapultira novim doživetjem naproti. Zavori, obe kolutni, sta v kombinaciji z gumama kos zmogljivostim motorja tako v terenskih razmerah kot na asfaltu. Toda z nekaj tolerance, saj motocikel ni namenjen v prvi vrsti cestni rabi. Se pa tudi na asfaltu izkaže, saj z odličnimi pospeški potegne vse do 150 km na uro (po merilniku hitrosti). Ker pa je motocikel profesionalno orodje, je mogoče z lahkoto menjavati verižnike in tako željam in potrebam primerno izbirati končno prestavno razmerje.

Lepa in dobra igrača je tale motocikel. Za prave moške.

Mitja GUSTINČIĆ  
foto: Srđan ZIVULOVIC



## Tehnični podatki:

**Motor** vodno hlajen – enovalnik – štiritaktni – štiri ventili v glavi – ena odmična gred v glavi – vrtna in gib 95x78 mm – prostornina 553 kubikov – kompresijsko razmerje 9,8:1 – upljinjač Dell'Orto PHM 38 SD – večploščna sklopka v oljni kopeli – petstopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolo – elektronski vžig.

**Okvir** jeklen – cevni – enojna konstrukcija, ki se cepi v višini ohišja motorja – zadnji del okvira aluminijast, vijčen – vzmetenje spredaj s teleskopsko vilico upside-down

White Power z nastavitvijo kompresije in raztega – vzmetenje zadaj aluminijasta nihajna vilica z obojestransko nastavljenim blažilnikom White Power v sistemu pro-Rover-hod spredaj 300 mm – hod zadaj 330 mm – zavora spredaj kolutna e 260 mm s plavajočo čeljustjo – zavora zadaj kolutna e 240 mm s plavajočo čeljustjo – kolo spredaj, 1,60x21 z gumo 90/90-21 – kolo zadaj 2,50x18 z gumo 140/80-18. Kot glave okvira 27,5°.

**Dimenzije** (v mm) medosna razdalja 1510 – višina sedeža od tal 955 – najmanjša višina od tal 355 – dolžina 2200 – višina 1120 – širina 800. Suha teža 116 kg.

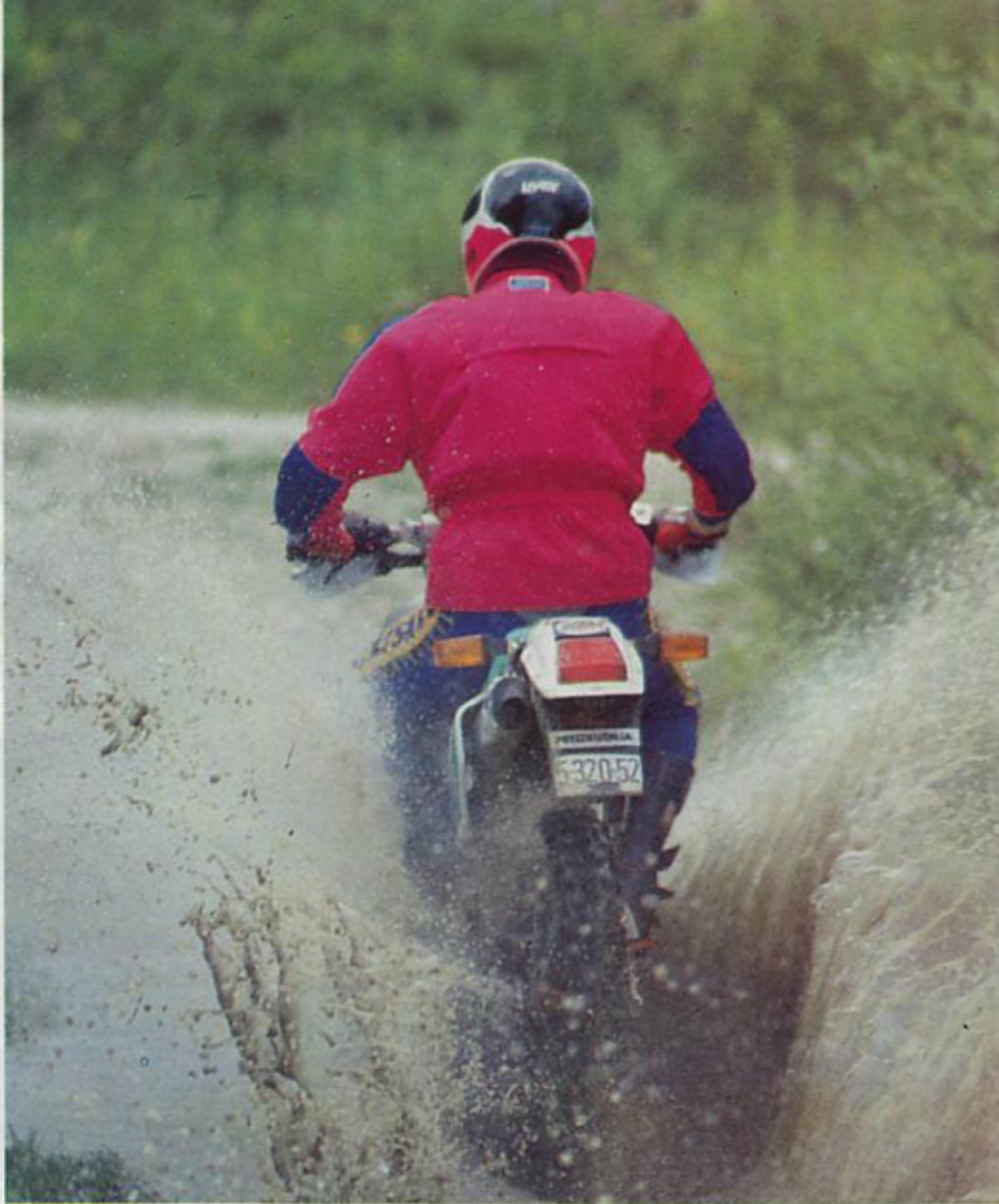
**Zmogljivosti** (tovarna ne navaja), znane meritve: moč na kolesu 31,89 kW (43,37 KM) pri 7100 vrtljajih v minuti – največji moment 47,45 Nm (4,84 kgm) pri 5750 vrtljajih v minuti – največja hitrost 151,7 km na uro.



**Test: KTM 600**

**LC 4 enduro**

*Može iz mariborske firme Juniz trade so mi pripravili več presenečenj zapored. Prvo, telefonski poziv: »Čaka te KTM 600 LC 4. Kdaj prideš ponj?« Kar zaletelo se mi je, kajti KTM je, katerikoli, prava zverinica. Model 600 LC 4 pa je stroj, ki ne pozna kompromisov. Zadeva, ki jo kaže jemati po kapljicah, na recept! Drugo, odbor za sprejem v Mariboru: gruča prekaljenih, zrelih motoristov, ljubiteljev motociklov enduro, pripravljenih, da me, seveda nenapovedano, pospremenijo na pravi izlet v divjino. Nisem vedel kam.*



# ZA PRAVE MOŠKE

Trije KTM 600 LC 4 so bili v gruči japonscev. Vzelo mi je sapa: dvonadstropnik, vam povem. Takole okoren, po daljšem premoru stlačen v svojo terensko kolekcijo Sinisalo, sem štorkljal okoli meni namenjenega motocikla.

»A električnega zaganjača nima?« sem glasno ugotovil.

Buren smeh okoli sebe. Slišal sem komentar, da se takega vprašanja v Mattighofnu, kjer izdelujejo te motocikle, ne sme postaviti. To so motocikli za poznavalce in izbrance, če pa te

ni dovolj v hlačah, pač ne kupiš KTM.

Gospod Plazovnik si je vzelo čas za instrukcije o rabi motocikla: tole je, na levi strani krmila pod sklopko, ročica dekompressorja, s ključem daš kontakt, stisneš dekompressor, nežno pohodiš zaganjač, slišiš »klik« od dekompressorja, zajameš sapa – in pohodiš zaganjač z vso močjo, do konca.

Tako bukovo sem se počutil, ko se me učili plesati: marsikaj sem storil narobe. Prvič – nič. Drugič – nič. Tretjič – nič iz motorja. Vzelo mi je sapa,

No, potlej mi je pa uspelo. KTM je bruhnil skozi izpuh in poskakovanje enovaljnika je grozilo, da se bo motocikel, parkirani na močnem sredinskem stojalu, odpeljal sam.

Premočen od »vžigalnega« napora sem zlezal nanj. Kot na kamelo, tako je visok. In vitek. Kot motocikli za motokros.

Upam si trditi, da je to krosistični motocikel, ki so mu v tovarni namenili le nujno potrebno signalno opremo, da je z njim mogoče zapeljati tudi v promet: bolj simbolično prednjo in zadnjo luč, precej simbolična stika-

la, dokaj simboličen kontaktni ključek in – ničesar več.

Vse drugo pa je prvorazredno, kajti KTM 600 LC 4 je čistokrven rallyjski motocikel, dirkač, pri katerem tehniki niso varčevali. Samo najboljše je dovolj dobro. Po drugi plati pa konstruktorji, vsi zapriseženi motoristi, niso mislili na detajle, ki sicer lajšajo življenje, niso pa nujno potrebni. Zato ni električnega zaganjača, v motorju ni gredi za dušenje vibracij enovaljnika. In to je tudi vzrok, da motocikel zelo izdatnih dimenzij tehta le