



EKSKLUSIVNO

Vozili smo:  
KTM 600  
LC4 - EXC



# OFF ROAD

Mariborsko podjetje Motor Jet, zastopnik tovarne KTM, je prehitelo evropske zastopnike avstralske hiše.

V istem času, ko se je KTM pripravljala, da bo svetovni novinarski druščini predstavil letošnje novosti (razstavljene lansko jesen v Kölnu), nam je slovenski zastopnik najnovejši motocikel generacije LC4 že dal na krajši preskus.

Motocikel je bil še topel, dobesedno snet z montažnega traku.



KTM 600 LC4 - EXC: čiste in mehke linije, prvovrstna oprema in odlične vozne lastnosti.

Motocikel KTM je za poznavalca prvovrstna poslastica. Plemenki konj, o tem ni dvoma.

Da mu je edini konkurent na tem svetu le husqvarna 610, tudi ni dvoma.

Da mu japonci ne sežejo do kolen, tudi o tem ni dvoma.

No, motociklov KTM se iz preteklosti še drži prizvok, da so to le dirkalni, izjemno dragi in v življenju bolj malo uporabni motocikli. Skratka, elita zadeva.

Toda ta slika je pridobila na globinski ostrini. Izstopajo dejstva, ki prizvoku menjavajo tone. KTM ostaja to, kar je bil: elitni športnik, prvovrstna kakovost, brezkompromisne zmogljivosti. Toda hkrati je zaradi spleta okoliščin na motociklistični sceni postal KTM cenovno dostopnejši in na račun manj špartanskih detailov zanimiv tudi za neteknovalec.

Zadeva je na moč zanimiva.

Japonci so namreč v dobršnji meri zapravili prednost nizkih cen. Te so iz leta v leto po malem rasle in dosegle raven na kateri kaže pred nakupom kar dobro razmislišti. Evropski motocikli so namreč postali zanimivi tako po cenovni kot po tehnični plati. Na vsak način kaže položiti na tehnico zmogljivosti, lastnosti in seveda kakovost komponent. Pa ne, da bi hotel japonskim motociklom kaj očitati. Toda če se na primer poglobite v KTM 600 LC4, ugotovite, da je za ohišje motorja uporabljen magnezij, lahek in drag material. Motocikel je opri na vzmetenje znamke White Power (spredaj teleskopske vilice upside-down s hodom 290 mm, zadaj mono sistem s hodom 290 mm), nastavljivo v vseh smereh delovanja. White Power kotira najviše. Na trgu komponent cena tega vzmeten-

ja presega polovico cene motocikla. Šokantno, mar ne?

Zavore dobavlja Brembo. Zavorne cevi so ojačane z jeklenim opletom. Plastični deli motocikla so iz tovarne Acerbis. Ročice nosijo oznako Magura.

In tako naprej. Same priznane komponente. Do lani izključno evropskega izvora. Na modelih z letnico '93 pa najdemo tudi prvi del z Daljnega vzhoda. Kolesni obroči so japonski izdelek proizvajalca D.I.D. Prave kakovosti, seveda.

V tovarni KTM, ki po lanskem bankrotu zdravo živi naprej pod velikim vplivom in takirko svojih največjih zastopnikov iz širnega sveta, se je zaposlil tudi večkratni prvak Heinz Kinigadner, ki sicer skrbi za športne dejavnosti tovarne KTM. Toda njegov vpliv je videti tudi na motociklih, ki so opazno izboljšani v številnih detailih.

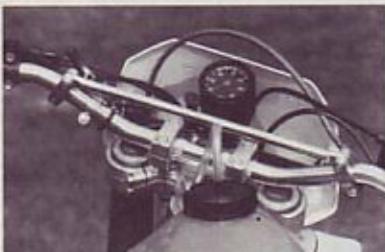
V KTM je zastavonoša, torej motocikel z vrha programa, model 600 LC4, v tekmovalni (oznaka EXC) in v bolj vsakdanji





**Za športno rabo je armaturna plošča skromno opremljena: cenen merilnik hitrosti, ena kontrolna lučka; na aluminijastem krmilu (na levi strani) ročica čoka.**

**Aluminijaste nihajne vilice so oprete na blažilnik prek ročičevja za progresivno delovanje blažilnika. Kolesni obroč – japonski.**



rabi (oznaka EGS) namenjeni izvedbi. Razlika med izvedbama je opazna le v drobnih detajlih, predvsem (pri EGS izvedbi) večjih svetilih, še tišjih izpušnih cevih, manj dirkaških gumah na kolesih.

Razlike med lanskim in letošnjim modelom so očitne. Linije so še bolj skladne. Nove so barve. Belo in mentolno zeleno je nadomestila vijoličasta. Nekoliko je spremenjen okvir. Cev, ki se od glave okvirja spušča pred motorjem, je rezervoar za olje s prostornino 0,7 litra. Hkrati pa je tudi oljni hladilnik. Zamisel je zanimiva, preprosta in po godu pocutju motorja, ki se je v najslabših terenskih razmerah (počasna vožnja) kljub vodnemu hlajenju kdaj pa kdaj pregreval.

Tišji (zaradi dveh dušilcev) in okolju prijaznejši je izpušni sistem, ki se tudi drugače vije pod sedežem. Poteznili so ga bolj proti zadnjemu kolesu in tako umaknili vroče cevi od upravljača. S tem so povsem odpravili šibko točko modela 600

LC4, ki vroč, v rokah manj večega voznika, ni hotel vžgati. Prav zaradi težkega vžiganja vročega motorja si je KTM nabral veliko zamer. Danes je zagor politrskoga enovaljnika (ima le nožni zaganjalnik, kajti električni močno dvigne težo motocikla) preprost brez strahu, da te bo brčnil nazaj, odločno pohodi ročico zaganjača, ročico plina pustiš pri miru, in motor se oglesi – že prvič.

Motor je v osnovi še vedno znani enovaljni štitaktini, vodno hlajeni agregat. O zmogljivostih tovarna ne govori, toda neuradno velja, da zmore na kolesu 50 KM, krivulja moči pa je zelo zvezna. Motor je izjemno prijazen.

K temu pripomore tudi izboljšan menjalnik, ki zelo natančno vklaplja. Nova sta zobnika 1. in 2. prestave, zobnika 4. in 5. prestave pa sta dodatno oljno hlajena.

V oljnem toku sta dva filtra. Eden je vgrzenjen v samo ohišje motorja, drugi (mikrofilter) pa



je ločeno privijačen za valjem motorja. Bolje hlajeno in bolje prečiščeno olje zagotavlja daljšo življenjsko dobo motorja, ki je že v prejšnjih izvedbah dokazal veliko vzdržljivost. Ne nazadnje tudi zaradi solidnega vležajenja (igličasti in kroglični ležaji) vseh gibljivih delov.

Solidne so vležajili tudi zadnje nihajne vilice z ročičevjem za progresivno delovanje zadnjega amortizerja. Vležajenje je po novem izvedeno tako, da vzdrževanje ni potrebno. To je pri motociklu, ki pogosto vozi v blatu, prahu in vlagi, pomembna olajšava.

Je pa seveda treba priznati, da je KTM kot čistokrvni športni motocikel zelo racionalno zasnovan, elementi so dostopni za vzdrževalne posege. Hkrati je tudi težko ranljiv, saj ni iz konture motocikla štrelčnih elementov, ki bi se lahko pri padcih huje poškodovali.

Novi LC4 je že pri prvem stiku – prijazen motocikel. Po eni strani zaradi že omenjenih izboljšav in seveda dobre zasnove. Po drugi pa tudi zaradi majhne teže, ki pri tekmovalni izvedbi ne preseže 123 kg, v civilizirani izvedbi pa ne preseže 128 kg. Razliko v teži pri civilizirani izvedbi prispeva bogatejša opre-

### TEHNIČNI PODATKI:

**Motor:** enovalini – širokitaktni – vodno hlajeni – odmična gred v glavi – štiri ventilji – vrtina in gib 95 x 78 mm – prostornina 553 kubikov – uplinjač dell'orto PHM3B – elektronski vžig SEM k 10/60 EG-15 – nožni zagajjalnik.

**Prenos moči:** zobniški primarni prenos – večplaščna sklopka v ojni kopeli – petstopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolo.

**Okvir in vzmetenje:** enojni, jekleni, cenvi, zaprt – aluminijsasta podpora sedeža – kot glavo okvirja 29 stopinj – medosna razdalja 1500 mm – spredaj teleskopske vilice White Power upside-down s hodom 290 mm – zadaj aluminijsaste nihajne vilice s centralnim blažilnikom White Power s hodom kolesa 290 mm.

**Kolesa in gume:** spredaj kolo 1,60-21 z gumo 90/90-21 – zadaj kolo 2,50-18 z gumo 140/80-18.

**Zavore:** spredaj kolut premera 260 mm z dvobatno čeljustjo – zadaj kolut premera 220 mm z enobatno čeljustjo.

**Mere in teža:** višina sedeža od tal 960 mm – najmanjša razdalja od tal 360 mm – teža motocikla 123 kg.

**Cena:** 56.000 ATS + 44 % tolarskih dajatev

**Zastopnik:** Motor Jet, 62000 Maribor, Osojnikova 17

ma in tudi sedežna podpora, ki je izdelana iz krommolibdenovih jeklenih cevi. Pri športniku je ta del okvirja iz aluminija.

Nadvušujejo lahketnost vseh rocic in izjemna prožnost motorja, ki mu za povrhu tudi nikoli ne zmanjka moči. Vrti se rad, kot dvotaktni stroj. Prožnost je pri terenski vožnji vozniku v pomoč. Celo z menjalnikom je mogoče lenariti: le priviješ rocico plina in motocikel se odločno vzpone v strmino.

Ceprav je v osnovi športnik, pa je enako uporaben tudi v mestu ali za turistične avanture v neznanu. V ta namen je mogoče izbrati posodo za gorivo s prostornino 10,5 ali 17 litrov.

Ceprav je enovalnik brez gredi za dušenje vibracij, te v vožnji po asfaltu niso moteče. Sodijo zraven. Dajejo pravi občutek rezgetajočih žrebcev – v motorju.

• • •

Velikemu LC4 sta se letos pridružila še dva novinca, na isti osnovi in z enakimi ambicijami. To sta modela 350 in 400, oba z oznako LC4, oba v izvedbi EXC in EGS.



Enovaljni motor neuradno zmore 50 KM na zadnjem kolesu. Zadnji blažilnik je nastavljiv v obeh smereh delovanja.

MITJA GUSTINČIČ  
FOTO: APG