

Test

KTM DUKE - 1st edition

Raglja iz sosednje redakcije je poznavalsko izjavila, da je grd.
Vzelo mi je dih.
Bog ji odpusti.
Saj ni vedela, kaj pocne.
Osebno - me je navdušil.
Parkiran po vogalih ljubljanskih ulic, je vzbujal pozornost. Jasno, izstopa iz povprečja.
Tako sem test z običajnih treh tednov raztegnil na cele štiri mesece!

Spomladi lanskega leta smo tovarni KTM z velikansko pomočjo zastopnika podjetja Motor Jet iz Maribora spulili enega od prototipov za dobesedno kratko vožnjo po domačih cestah.

V KTM so se precej upirali, preden so se vdali. Eden od redkih že delajočih motociklov je prišel kar iz enega od inštitutov za homologacije. Za kratek čas je ostal v naših rokah v Ljubljani in že konec tistega

VESEL OIGRA





prvega tedna je brnel v boksih na svetovnem prvenstvu motoristov na Salzburgringu - še z našimi nalepkami na plastiki.

Tako se jim je mudilo.

Odziv po svetu je namreč precej presenetil odgovorne v KTM. Ko so dokončali svoj prvi cestni motocikel, so se odločili izdelati le omejeno serijo 500 motociklov. Pa so vse razprodali že v prvih štirih mesecih po objavi. Pravzaprav, prodali so jih, še preden so bili izdelani!

Slovenija je majhna. Približno toliko velja tudi želja, ki se križa z zahtevami velikih. Toda v podjetju Motor Jet znajo biti nepopustljivo in uspešno vztrajni. Tako je KTM sredi leta Sloveniji izročil, direktno iz proizvodnje, motocikel s serijsko številko 129 - vtisnjeno na gornjem mostičku prednjih vilic.

Alojz Plazovnik (Motor Jet) je dobro vedel, da se mi je pred kakšnim letom štiritaktni KTM zaradi muhastega vžiganja zameril. Brcal in brcal sem v »kurbl«, po hrbtnu mi je teklo, pa je motor zakrnjenjo molčal. Plazovnik me je prepričeval o nasprotrem, da sem nerojen, je menil, a se nisem vdal.

Potem je ubral drugo takto: »Tu imaš duke za test. Telefoniraj šele, ko boš odpeljal vsaj tisoč kilometrov!« Pokazal je še, kako se zadevi pravilno streže in šel.





Potem se je začela že enkrat doživeta zgodba. Hladen motor je kar solidno vzidal, priznam. Včasih pa sem ga zadušil, šele spoznavajoč, kako se vede zavjeten štiritaktni enovaljnik, zamudil sem s sklopko. In je ugasnil. Najraje sredi križišča.

Jaz brcnem njega.
On mene nazaj.

Šele potem, ko sva se brcala kakšnih tristo, štiristo kilometrov, sem ga zares prečital: motocikel malce nagnes k sebi,

da ima desna nogu solidnejši zamah; daš kontakt; nič plina; ročico ročnega dekompresorja potisneš vse do krmila; nežno pohodiš zaganjalnik in s tem postaviš bat v motorju v pravo lego, kar oznani premik ročice dekompresorja; brcneš do konca hoda zaganjalnika.

Ko ga takole spoznaš in začutiš, motor vžge iz prve. Za šalo. Hladen ali vroč.

Šele potem, tako lahko rečem, sva se imela zares rada. Že več kot leto dni mi je bil duke skoraj noro všeč. Kot ideja in kot izdelek. Oblikovno in barvno nevsakdanji motocikel. Enduro na širokih cestnih valjarjih. Obilje moči. Obilje pravorstne opreme. Igrača za radožive može.

Kako se mi je priljubil.

Nimam več pravega časa, da bi se vsak dan zgolj v zadovoljstvo vozil kam daleč. V mestu in njegovi bližini pa ni vsak motocikel povsem »tisti



pravi«. To velja, če srce še želi povožiti kakšen niz stopnic, če rad začuti zdravljajoče zadnje kolo, če rad skrajšaš katero od običajnih poti. Vse brez strahu, da bi se ob nežnem padcu plastička seseda.

Dobro sva se razumela skozi navdušujočo in sproščajočo igro. Vsakič sem si že jutro popestril na poti v službo: oster obrat, prva, plin, požem po ozki strmi bri vimo stopnic, skočim in parkiram. Malce pobalinsko, z ustii do ušes.

Stran od oči, ki bi se razburile: učakam rdečo luč na semaforju, zaviram le s prvo zavoro (320 mm v premeru!), močno, da dvigne zadnje kolo krepko v zrak, ga ujamem in lovim ravnotežje do zelene luči. In spet. In spet. Od pripekočega poletja do prvih mrzlih dni.

Pripraven motocikel! Brez konkurenca. Tudi to je čar, vreden denarja. In KTM duke ni poceni. Ekskluziva in veselje so vravnani v ceno. Zato zgolj hladno računovodsko tehtati preprosto ne gre.

Je pa dobro vedeti, da je duke nastal iz zelo zdrave osnove, iz dirkalnika za enduro. Iz modela LC4. Zato celo serijo komponent motocikla poznamo. Tu je dokazano kakosten enojni zaprti okvir, izdelan iz krom-molibdenovega jekla. Zadnje nihajne vilice so aluminijaste, z urarsko ličnim ekscentrom osi zadnjega kolesa. Vzmetenje znamke White Power sodi med boljše izdelke na tem svetu. Za cestno rabo so le skrajšali hod prednjega in zadnjega kolesa, za polovico. Pa je motocikel kljub temu ostal moško visok. Za nekatere (najbolj so se pritoževali dame) celo previšok in zato bo druga serija motociklov (2nd edition, skupaj 800 motocik-

lov) za 35 mm nižja.

Dobro je prebrati tovarniško knjižico. Vzmetenje je v vseh smereh delovanja nastavljivo. Teži voznika primerno je mogoče izbrati tudi najbolj primerne vzmeti. Skratka, nujno je razumeti, kaj prinese (ali odnese) poseg v to ali ono. Na vsak način pa kaže zapisati položaje gumbov, pa preskusiti motocikel, pa spremeniti najprej to (spet zapisati in preskusiti), šele potem tudi ono (ponoviti domačo nalogu) in tako do nastavitev, ki se zdi prava. Vzmetenje deluje. Zelo dobro.

Jaz bi pritaknil še lepo viden blažilnik krmila. Malce zaradi videza, malce iz potrebe. Resda so projektanti na široko preskušali, da so motocikel za enduro prilagodili cestni rabi. Ni preprosto preoblikovati geometrijo tako, da motocikel neutralno leži v ovinek, zmore prebaviti poigravanje s plinom še v globokem nagibu in zmore ohraniti mirnost pri ostem pospeševanju. Tu je duke skoraj dober. Najti je treba pravi položaj v sedežu, da je nihanje celotnega motocikla ob pospeševanju le zaznavno. Nič pretresljivega sicer, toda miren kot skala ni. Popolnega cestnega dirkača iz teranca le ni mogoče da narediti. Ah, seveda. Poznate boljše gume od Pirellijevih ničstopinjskih radijal MT 60 z jeklenim opletom?

Enovaljni motor s prostornino 609 kubikov (si predstavljate, kako velik je bat?) nadzorovan hladni tekočina, ima gred za dušenje vibracij, štiri ventile v glavi, eno odmično gred, neutrudno sklopko in precej lepo tekoč menjalnik s podaljšano četrto in peto prestavo. Kljub gredi za



dušenje vibracij motor potrebuje. Enovaljnik, pač. Toda zanesljiv in zmogljiv. Zapeljali smo ga v Ivančno Gorico, do Akrapoviča, ki ga je potegnil na merilno napravo Dynojet.

Kaj bo pokazala?

Prav glasno se KTM nikoli ni hvalil, koliko zmore motor. Tu in tam izgovorjene ali zapisane vrednosti so se opazno razlikovale. Akrapovičeva meritve je pokazala zelo okroglih 45 KM na zadnjem kolesu. Z zelo zvezno krivuljo moči, ki se lepo vleče preko najvišjega območja. Odlično. Poudariti moram, da motorja pred meritvijo po 1800 prevoženih kilometrih sploh nismo servisirali, zato je rezultat nadvse ugoden.

Vendar je meritve sama po sebi le potrdilo občutkov s ceste. Motor odlično vleče, moči je za vsakdanjo živahno vožnjo dovolj, menjalnik je z motorjem ugašen. Hrup motorja in izpuha je v razumnih mejah.

Motocikel je kot celota harmoničen. Se pa najde tudi kakšna zamera, splošnemu navdušenju navkljub. Recimo elektrika. Ko so vsa svetila prižgana, je čutiti astmo. V drugi seriji je že močnejša. V črnino vtisnjen par okroglih žarometov (desni je elipsoiden) v zašiljenem kljunu je obogaten z gumbom za ročno nastavitev višine snopa. Krasno. Dokler vsak mulc na cesti ne želi sam ugotoviti, čemu gumb služi. Potem čep posode za gorivo. Preprost, kot na tekočem pralnem prašku. Za dirke v redu. Toda v mestu sem nezaupljiv, pogrešam ključavnico. Tudi bočna parkirna opora ni za vzor. Venomer me je skrbelo, da se bo kdo dotaknil motocikla in bo zgrmeli po tleh. Razmišljjam še o električnem zaganjalniku. V prihajajočem letu bo motor, za preprostejše vžiganje, opremljen z avtomatskim dekompresorjem.

Nisem klical v Motor Jet.

Postavljaški duke mi je bil, preprosto povedano, več kot všeč.

Tehnični podatki



Motor: enovaljni - štritaktni - tekočinsko hlajen (1 liter hladilne tekočine) - ena odmica gred v glavi, gnana z verigo - štirje ventilji (sesalni s 36 mm, izpušni s 30 mm) - vrtina in gib 101 x 76 mm - prostornina 609 kubikov - kompresija 10,4:1 - največja moč 41,2 kW (56 KM) pri 7250/min - največji navor 55 Nm pri 6000/min - uplinjalč dell'orto PHM 40 mm - neosvinčeni bencin super - elektronski vžig tipa SEM - dinamo 12V 130 W - akumulator 12V 1,2Ah - svečka NGK DBEA - ročni dekompresor - nožni zaganjalnik

Prenos moči: primarni zobniški prenos, razmerje 2,70 - večiploščna sklopka v oljni kopeli - petstopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 2,20, II. 1,50, III. 1,16, IV. 0,95, V. 0,81 - veriga na zadnje kolo, razmerje 17/38

Okriv: enojna cevna zapira konstrukcija iz krom-molibdenovega jekla - privijeteno zadnje paljice - kot glave okvirja 27,5 stopinje - predtek 115 mm - medosna razdalja 1480 +/- 15 mm

Vzmetenje: spredaj oljno vzmetne vilice sistema upside-down znamke White Power Roma s kraki s 40 mm in hodom 160 mm, 21 stopenj nastavitev v smeri kompresije, 7 stopenj nastavitev v smeri raztega - zadaj aluminijasta nižajne vilice s centralnim blažilnikom znamke White Power v vpetju prolever, 11 stopenj nastavitev v smeri kompresije, 7 stopenj nastavitev v smeri raztega, hod kolesa 170 mm

Kolesa in gume: aluminijasta kolesa Akront, spredaj 3,50x17 z gumo 120/70-17 - kolo zadaj 4,75x17 z gumo 160/60-17

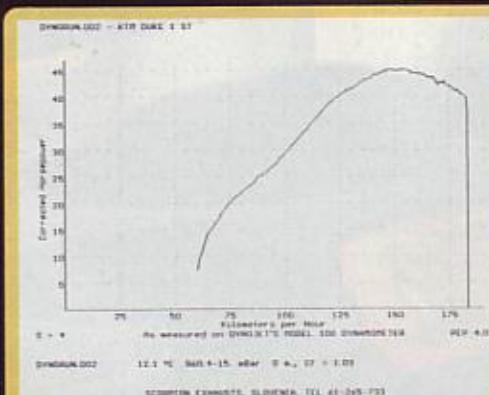
Zavore: spredaj 1x kolut o 320 mm z dilatacijskimi členki, s širibalno zavoro čeljustjo Brembo - zadaj kolut o 220 mm z enobatno čeljustjo

Mera in teža: dolžina 2170 mm - širina 850 mm - višina sedeža od tal 920 mm - najmanjša razdalja od tal 300 mm - posoda za gorivo (plastična) 11,6 litra - teža (suha) 127 kg

CENA: DEM 14.480*

Zastopnik: Motor Jet, Maribor, Osojnikeva 17

Naše meritve



Moč motorja, izmerjena na kolesu: 33,07 kW (45 KM) pri 7500 vrtljajih/min

Teža za vožnjo pripravljenega motocikla: 142 kg

Poraba goriva: 4,2 l/100 km

Največja hitrost: 170 km/h

Posesek:

100 m z mesta: 5,4 sek

400 m z mesta: 13 sek

0 -100 km/h: 4,6 sek

CENE IZBORA NADOMESTNIH DELOV (v DEM, vštete so dajalje):

1. Zavorna ročica, prednja, komplet

2. Prednje vilice, em teleskop

3. Prednje kolo

4. Prednji blažnik

5. Utripalka, sprednja

6. Zaromet, sprednji

7. Posoda za gorivo

8. Desni bočni panel

9. Sedež

10. Desno ogledalo

11. Ročica plina, komplet



12. Pogonska veriga (regina)

13. Bal motorja, komplet

14. Tesnilo glave motorja

15. Filter za olje (zunanji)

16. Motor LC4: enovaljni z predjonom za dušenje vibracij;

model '95 že ima avtomatski dekompresor

Eksotično krmilo znamke Easton Pro Taper;

preglejni merilniki

Prednje kolo: aluminijast obroč: nevsakdanji kolut

premera 320 mm nima plavajočega tipa, ima pa

dilatacijske členke

17.14

18.00

233,29

35,86

113,00

124,29

150,00

190,00

47,14

77,29

MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK