

Test

KTM LC4 400 supercompetition

HARD ENDURO

Dialog iz naše redakcije.

Na drugi strani je glasno razmišljaj, in v mislih imel testni KTM, avtomobilist Supé.

»Če si ga kupim, a lahko punco peljem v Ptuj?«

»Ni ti približno,« se mi je zdelo vredno poudariti.

V prospektu zelo jasno piše, da ni prirejen za dolge asfalne vožnje, turistično rabo in vožnjo v dvoje!

»Kaj je potlej samo za po gmajnah in njivah?«

»Približno tako. In tam se pelješ svetovno dobro.«

KTM LC4 400 supercompetition je eden redkih motociklov tega sveta, ki je skozi in skozi dirkalnik, pa sme nositi registrsko tablico pod zadnjo lučjo.

Pa da se ne bi kdo takoj vpisal med zelene iz protesta, ker je to terenski motocikel, ti pa hodijo topoglednim okoljevarstvenikom na živce! Motocikel je sestavljen po vseh veljavnihih tehničnih, ekoloških in še kakšnih standardih, ki veljajo za vozila. Ne razgraja bolj, kot je zaželeno; ne zasmrja bolj, kot določajo ostri tehnični standardi; tesni kot Gorenjčeva denarnica. Skratka, za seboj ne pušča sledi. In nikakor ne bom pogoltnil terorja »ta zelenih«, ki prodajajo meglo. Zakaj se ti samooklicani strokovnjaki ne ukvarjajo z realno nevarnostjo, kot so fekalije v naši morski luži; kot je bila pred dnevi tista cisterna s kislino (Zidani Most); ali pa

tovornjak cisterna pri Lendavi, ki je lepo v zemljo zvrnil 22.000 litrov goriva? Hej, vsi slovenski motociklisti vkup za svojega življenja niso sposobni namenoma povzročiti tolikšne škode!

In sem seveda povsem brez slabega občutka mesec dni dolgo gnal avstrijski enovalnik križem po Slovenskem, okoliščinam in okolju dostojno. Prav nič v dirkaškem ritmu. Bilo pa je naporno, priznam. Prekrasna je naša dežela, če imaš možnost zaviti z asfalta dol. Ima pa tudi veliko črnih pik. Tako sem ves zgrožen razmišljaj, da bi ob desnem bregu Save gnal parlament in gospoda župana na trekking, tja od ljubljanskih Črnuč pa dol do Sneberja: šop grmovja ... pralni stroj ... šop grmovja ... štedilnik ... šop grmovja ... bojler in izropana zastava ... šop grmovja ... star, več metrov velik ožgan napis

Namine blagovnice na šestih kupih gradbenih odpadkov. Z vej visečih plastičnih vrečk in kondomov pa nisem štel. Gos-

pada, tamle je ekologija pred samim pragom!

KTM je postal hišni prijatelj že v prvi uri druženja.

Skromno: en merilnik, ena signalna lučka, nič ključavnic, odlična ergonomija





Visok, slok, peresno lahek, za rane neobčutljiv, lep grobijan. Moška zadeva. Tudi dva dni staro brado ti dame odpustijo, ko vidijo visoko nasajeno igračo.

Otroci pa ... kot otroci: pošteno misleči, brez dlake na jeziku, neobremenjeni z dogmami: »Ti, a tale šteeuuu je pa od tomosa?«

In se mi je zaletelo. Težko je nepoznavalcu razložiti, da včasih kakšen detajl veliko pomeni, včasih pa ni omembe vreden. Komaj kakšnega pogleda vrednega merilnika hitrosti in vzorčno primitivnega stikala luči pred tem še opazil nisem. Komu mar, če pa je

tu v vseh smereh nastavljivo vzmetenje ugledne, (in pesjansko drage) znamke White Power, odličen agregat s štirimi ventili v glavi in cel niz samega prvovrstnega materiala - takih komponent, ki visoko kotirajo v športu. Druge »krame« pa ni, ker je v športu zgolj v napoto!

Po tehnični plati je motocikel precej špartansko preprosto klasična konstrukcija, ki iz vsakega detajla oznanja, da so jo ustvarjali dirkači in je namenjena dirkaškim zahtevam. Tu je iz kromolibdenovega jekla ukrojen enojni zaprt cevni okvir s privijačenim aluminijastim

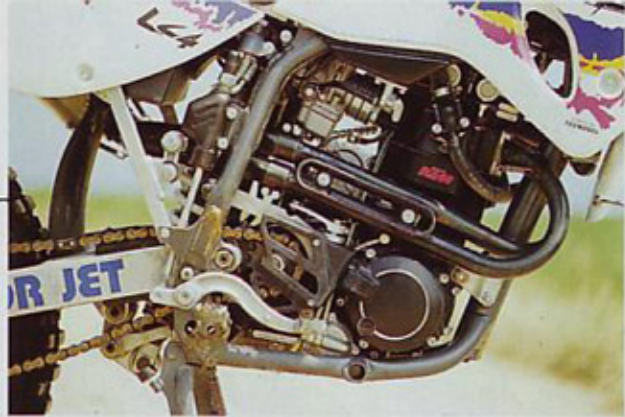
paličjem za oporo sedežu. Lična plastična »karoserija«: resnično težko zlomljiva. Vzmetenje sem omenil. Resnično je nastavljivo v vseh smereh delovanja. Zahteva pa obvladanje osnov in priročno je, če lastnika poduči kar tehnično podkovan zastopnik - mariborski Motor Jet.

Štiristo kubikov? V enduro športu razmeroma nov prijem. Zanimiva vrednost, ki nima trdne zgodovinske tradicije. Torej: iskrosti je opazno več kot v 350 kubičnem paketu, ni pa težko obvladljive (in utrujajoče) brutalnosti, ki jo poznamo iz 600- kubičnega paketa. Izkaže se, da je zato



motocikel opazno manj utrudljiv, bolj obvladljiv in eno z drugim - zelo hiter. Pri Igorju Akrapoviču smo izmerili moč na zadnjem kolesu: čistih 32 KM. Na cesti sem si le za hip privoščil (skoraj) poln plin v peti prestavi in to s precej nihajočim krmilom v rokah: čistih 148 km na uro. Šlo bi še malce hitreje, če me ne bi

skrbelo za zdravje. Toda komu mar končna hitrost, to ni asfalti dirkač: zamenjaš (poceni) verižnike, pa si vse spremeniš. Zato tudi nismo utrujali stroja z drugimi meritvami. Pri terencu pač štejejo nizka teža (samo 117 kg z na pol polno posodo za gorivo!!!), prožnost in uporabna moč, vozne lastnosti v najslabših razmerah, trpežnost in zanesl-



Agregat: en valj, štiri ventili, uporabna moč in prožnost



živost. Tega pa avstrijskemu dirkaču ne manjka. Lepih 2000 kilometrov se je nanizalo na merilniku, pa ni niti enkrat kihnil, kaj šele obstal. Pričakoval sem, da bo treba vsakih sto, dvesto kilometrov

pritegovati vijake in špice in skrbeti za dirkaško-varnostni servis. Nič od tega: le kontrola motornega olja, verige, količine goriva ... poln plin. Iz dneva v dan.

Zelo poslušno vžiga! Prej



ZLORABA ČISTOKRVNOSTI

Te besede naj bodo ne preveč blago opozorilo vsem mačom, ki si zaradi modnosti naravnost "morajo" kupiti pravega terenca, pa nimajo pojma, kaj z njim početi.

Pred stolpnico Dela stoji krasen, vitek in kamelasto visok KTM LC 4. Kolega Gustinčič mi ga ponudi za en dan. "Z veseljem, saj moram jutri v Novo Gorico, pa bom lahko nabral nekaj kilometrov vtisov." Mitja se zresni: "Za to pa ni preveč primeren, prenos je zelo kratek in ga boš prevrtel." "Grem čez hribe, ne po avtocesti, znam poslušati motor in se voziti 90, če je potrebno." "Potem pač uživaj in zapelji malo s ceste, če imaš tiste moške priveske!" Potem Mitja službeno nekam odbežlja in mi pozabi dati dokumente motorja. Toda KTM je prevelik izziv, da ne bi tvegala vožnje brez prometnega dovoljenja.

Imam 1,75 metra višine, kar je bilo menda pred dvajsetimi leti še čisto povprečno. Upam, da me ni gledalo prav preveč ljudi, ko sem prvič plezal na ta motocikel. Ko sem bil enkrat gori v višavah, ni bilo več nobenih težav. Vžiganje je preprosto in

zanesljivo, vse je pri roki in nogi, ročica sklopke je mehka. Naslednje jutro sem se odpeljal s fotoaparati in precej druge krame, ki sem jo potreboval. Toda KTM nima absolutno, strogo, zaničevalno prav nobenega prostorčka ali predalčka niti za prometno dovoljenje, kaj šele za kako orodje ali prtljago. Vse v nahrbtnik, kar je na grbati cesti ali terenu strahovito neudobno in neprimerno. Greva. Mitja me je še opozoril, da lahko motocikel okrog 80 km/h prične malo opletati s krmilom, kar je pač posledica lahkotnosti terenske vožnje prilagojene geometrije. Pojav se res dogaja, vendar ni zaskrbljujoč in mine že ob minimalni spremembi hitrosti. Vzmetenje motocikla je bilo nastavljeno precej trdo, kar mi je bilo na asfaltu zelo všeč, za kakšne eksperimente pa ni bilo časa. Motor pri nizkih vrtljajih močno vibrira, potem vedno manj. Moč in navor se mi zdita zelo enakomerno razdeljena, vsaj v primerjavi z mojima starima terencema. Z vsakim kilometrom mi postaja KTM bolj domač, še posebno ko se asfalt močno zvije in vzpne. Zelo me pomirjata zavori, ki sta vsaj na cesti resničen napredek proti malim bobnom mojih starcev.

Iz Nove Gorice se vračam že v mraku in vedno bolj sproščeno uživam LC 4. Z mrakom se pojavlja vedno več mušic in vizirja

sem imel, če odmislim model duke, vseskozi tesnoben občutek, da segret KTM ne vžge, pa če ga še tako lepo prosiš. Štiristotak vžiga kot suh smodnik: stisneš ročico ročnega dekompresorja, rahlo premakneš ročico zaganjalnika, da bat ujame pravo lego in se ročica dekompresorja vrne v prvotni položaj, dobra brca v »kurbel«. Vžge. Odsekano kašlja skozi izpuh, se v nekaj sekundah ogreje. In je na voljo. Za celih 160 km trde poti, ko se izsuši plastična posoda za bencin.

Motor lepo deluje, brez motečih mehanskih zvokov iz drobovja, brez pretiranih vibracij. Enako velja za točen menjalnik in sklopko, ki je še tak nerodnež ne utruji. Vse ročice lepo delujejo, ne zahtevajo moči. Motocikel je resda videti grobjan, toda z nežno dušo. Peljati se pusti zgolj z nežnostjo. Tudi na asfaltu, ko pri večjih hitrostih zaradi zračnega upora in zobatih gum zaniha, je treba zgolj popustiti pritisk na krmiolo in se umiri.

V brezpotju lepo sodeluje



Zagon motorja: preprosto opravilo

čelade ne morem pošteno očistiti, ker imam tudi robec umazan od celodnevnega brisanja potu. S Cola zavijem na Kalce, da preskusim makadam, kolovoz in teren. Na kolovozu se mi zdi KTM dosti pretrd, drugače pa izredno lahkoten in okreten. Več si ne upam, ker se je medtem že povsem stemnilo. Zdaj imam resnične probleme. Električna oprema tega motocikla morda zadošča črki zakona, potrebam nočne vožnje pa čisto nič. Vem, vem, KTM je čisti terenec in je svoje presne kilogramčke dosegel ravno s stroгим zavračanjem vsega nebitnega - in včasih bistvenega. Vse je v redu, če se po službi za kako urico s tem motociklom odpravite razkopavat bližnji hrib in se vrnete še pred mrakom. Temu je namenjen in za to je

čudovit. Toda ne odpravite se na bolj oddaljene hribe, če nameravate nazaj ponoči. Moped sveti bolje. Žaromet je vpet v beli plastiki, ki vam večino njegove svetlobe reflektira v oči. Zasenčena luč je slabotna in ozka, nezasenčena sveti tik pred motocikel in nekam v drevesne krošnje. Stikalo vas lahko spravi v zadrego, saj z istim gumbom luči vklopite in preklapljate med dolgo in kratko. Tako lahko ostanete v kritičnem trenutku v popolni temi. Torej, luč ne pomaga dosti, vizir je umazan; če ga dvignem, mi mušice polnijo oči in nos. Vidim sicer cesto, kakšna je, samo občutim. In KTM ne mara nanosov grušča, prednje kolo gre kar po svoje, zato tistih deset kilometrov makadama pretipam v stilu pijanega kolesarja in z enako hitrostjo. Grozno, že dolgo nisem imel tako neprijetne vožnje; vem, da bi bilo podnevi vse drugače s tem odličnim motociklom, ki ve, kaj hoče.

Še čisto kratka primerjava z dvema starima terencema, ki imata približno enako število konj. Dvotaktna četrtlitrski montesa letnika 1975 je nižja, zverinsko glasna, vilice betor s starokopitnimi tesnili se slabo odzivajo na manjših neravninah. Je nezmeren pijanec, toda zelo mi je všeč nenaden prirastek prave moči v gornjem območju vrtljajev. Tudi lahka in okretna je.

Puch frigerio letnika 1981 ima stari zračno hlajeni štiristaktni rotax s 350 ccm. Dosti glasnejši je od KTM, potegne pa dokaj podobno. Motocikel lepše drži smer, a je nerodnejši in precej težji. Vzmetenje ima manj nastavitvev, vendar zadoščajo. Da se lahko spravim nanj, sem ga moral znižati za sedem centimetrov...

Andrej Krbavčič



in morda bi šele profesionalni dirkač našel kakšno neodpravljlivo zamer. Z vzmetenjem sem zadovoljen. Z motorjem tudi. Z zavorami - ni skrbi. Ko se motocikel prekopicne, ga pobereš in greš naprej. Če pa že kaj odleti, so cene nadomestnih delov malone smešno nizke. Poglejte cene uokvirjenega nabora delov in vam bo vse jasno!

Prostora za kakršnokoli prtljago ni. Ta spada v nahrbtnik, ki je obvezni del opreme: kot čelada, rokavice, močni škornji in hlače s ščitniki. Š škornji sem dodobra posnel



barvo s cevi okvirja tam, kjer ukleščiš motocikel. To menda sodi zraven, čeprav kovina rjavi. Kakšno zaščito, zgolj iz estetskih razlogov, bi v tovarni lahko dali gor. Drugih zamer pa preprosto nimam, čeprav sem pikolovski in sem na vsakem postanku gledal dirkača. Upam si zapisati, da je tole precej popoln motocikel. Seveda če veš, kaj iščeš. Da se svetloba prednje luči razbija v notranjosti plastične maske, da nima prav nobene ključavnice in da sta preklonni ogledali zgolj za doplačilo, je cena športnih kriterijev.

Supercompetition je mogoče brati tudi tako, da so tehniki skupaj zložili le najnujnejše, to lepo in natančno uskladili in ponudili zabavo. Te pa je toliko, kolikor kdo zna in si upa. Preprosto.

MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK



Tehnični podatki: LC4 400 supercompetition

Motor: enovaljni - štiritaktni - tekočinsko hlajen (1,7 litra hladilne tekočine) - ena odmična gred v glavi, gnana z verigo - štirje ventili (sesalni \varnothing 36 mm, izpušni \varnothing 30 mm) - vrtna in gib 95 x 56,2 mm - prostornina 398 kubikov - kompresija 10,0:1 - največja moč 30,87 kW (42 KM) pri 8000/min - največji navor 9 Nm - uplinjač dell'orto PHM 38 SD - neosvinčeni bencin eurosuper - elektronski vžig tipa SEM K11 - dinamometer 12V 130 W - svečka NGK DR8EA - ročni dekompressor - nožni zaganjalnik.

Prenos moči: primarni zobniški prenos, razmerje 2,81 - večploščna sklopka v oljni kopeli - petstopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I, 2,20, II, 1,60, III, 1,166, IV, 0,950, V, 0,777 - veriga na zadnje kolo, tip regina 135 ORS, verižniki sekundarnega prenosa 15/50.

Okvir: enojna cevna zaprta konstrukcija iz kromolibdenovega jekla - privijačeno zadnje paličje iz aluminija - kot glave okvirja 28 stopinj - predtek 8 mm - medosna razdalja 1510 +/- 10 mm.

Vzmetenje: spredaj oljno vzmetne vilice sistema

upside-down znamke White Power USD s kraki \varnothing 40 mm in hodom 300 mm, 20 - stopenj nastavitve v smeri raztega, 8 - stopenj nastavitve v smeri kompresije - zadaj aluminijaste nihajne vilice s centralnim blažilnikom znamke White Power v vpelju prolevar, 11 - stopenj nastavitve v smeri raztega, 7 - stopenj nastavitve v smeri kompresije, hod kolesa 320 mm.

Kolesa in gume: aluminijasta kolesa znamke DID, spredaj kolo 1,60-21 z gumo 90/90-21 - zadaj kolo 2,50x18 z gumo 140/80-18, gume znamke Metzeler six days MCE

Zavore: spredaj 1x kolot \varnothing 260 mm, z dvobatno zavorno čeljustjo - zadaj kolot \varnothing 220 mm z enobatno čeljustjo (brembo).

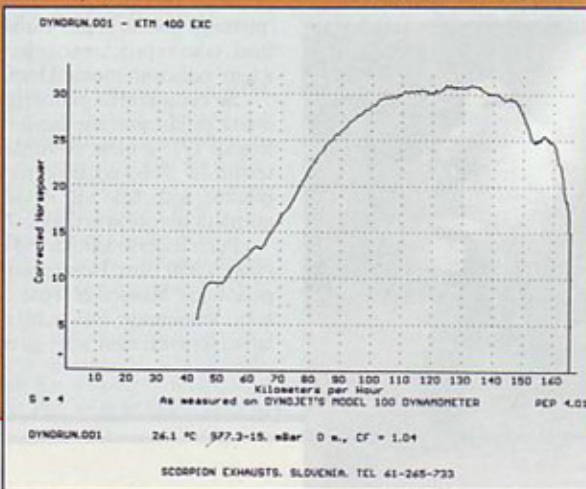
Mere in teža: dolžina 2200 mm - širina 810 mm - višina sedeža od tal 960 mm - najmanjša razdalja od tal 360 mm - posoda za gorivo (plastična) 11,3 litra - teža (suha) 119 kg.

CENA: DEM 10.890

Zastopnik: Motor Jet, Maribor, Osojnikova 17

CENE IZBORA NADOMESTNIH DELOV (m.p. cena v SIT):

1. Zavorna ročica, prednja, komplet	2.930,00	12. Krmilo	4.149,00
2. Zavorna ročica, zadnja, komplet	4.406,00	13. Desni panel ob sedežu	1.892,00
3. Desna stopalka	2.136,00	14. Lonca izpušne cevi	26.912,00
4. Ročica plina, komplet	4.772,00	15. Pogonska veriga	8.900,00
5. Utripalka, sprednja	1.098,00	16. Oba verižnika (spr. + zad.)	5.300,00
6. Utripalka, zadnja	1.098,00	17. Zavorne obloge za en kolot, spredaj	3.563,00
7. Posoda za gorivo	19.234,00	18. Zavorne obloge, zadaj	3.563,00
8. Prednji blatnik	2.539,00	19. Bat, komplet	24.203,00
9. Sedež	11.522,00	20. Tesnilo glave motorja	3.063,00
10. Desno ogledalo	2.600,00	21. Veriga odmične gredi	3.112,00
11. Prednje kolo	51.792,00	22. Oljni filter	915,00



Naše meritve:

Moč motorja, izmerjena na kolesu: 23,52 kW (32,0 KM)

pri 125 km na uro

Teža za vožnjo pripravljenega motocikla: 117 kg

Poraba goriva: testno

popovprečje 6,3 l/100 km

Največja hitrost: 148 km/h

Težave in okvare na testnem motociklu:

- brez pripomb