

Prvinski užitek!

besedilo: Dušan Lukič • foto: Saša Kapetanovič



177 kilovatov oziroma 240 'konjev', le 800 (skoraj v celoti iz ogljikovih vlaken) kilogramov, nobene elektronike, dirkaško podvozje ... Dame in gospodje, KTM X-Bow!

► Tisti, ki vedo, kaj je užitek za volanom, si bodo znali predstavljati. Vsem drugim je stvar težko pojasniti, pa čeprav je tehnika že na papirju nadvse impresivna.

Začnimo z osnovo – osnova tega KTM-a je školjka (po dirkaško bi ji lahko rekli monokok) iz ogljikovih vlaken. Takšna prava, dirkaška, narejena pri Dallari. Ustreza vsem zahtevam FIE in je popol-

noma enaka tisti, ki je na dirkaški različici GT4 – zato ima spredaj ločen in zlahka zamenljiv 'crash box', torej nos, ki je namenjen mečkanju in prevzemanju energije ob trčenju. Ta karbonska školjka je tako daleč najdražji del avtomobila. Nanjo je zadaj pritrjen (z dodatnim okvirjem) motor z menjalnikom in diferencialom, na vseh starih vogalih pa še obese. Te so dirkaška

klasika: dvojna trikotna vodila, spredaj so blažilniki in vzmeti nameščeni vodoravno na vrhu školjke in s kolesi povezani s potisnimi drogovi (push-rod bi temu rekli v dirkanju). Seveda je vzmetenje in blaženje pa tudi oddaljenost od tal mogoče popolnoma nastavljati; tako prednapetost vzmeti kot delovanje (dirkaških) blažilnikov v raztegu in stisku. Vas zanima, kako je videti proiz-

vodnja? Oglejte si članek o tem na naši spletni strani.

Priznamo, slabih 10 dni je bilo premalo, da bi se s temi nastavitvami sami poigrali in preizkusili, kaj v resnici pomenijo, zato smo ostali pri tovarniških nastavitvah. Te so na stezi še vedno odlične, hkrati pa je bil X-Bow (kar se prebere kot krosbou, torej samostrel, in ne iksbou) tudi za vsak-

danzo uporabo dovolj visok (ležeči 'policaži', garažne hiše in podobno) in dovolj mehak, da je bila lega na cesti odlična tudi na slabih cestah (ki jih pri nas ne manjka).

Lega na cesti? Poezija. Užitek. Prvinski užitek. Volan brez serva voznikove ukaze skoraj telepatško prenaša do sprednjih koles, avto je popolnoma nevtralen, le na res skrajni meji začne lepo nadzirljivo

drseti zadek. Podkrmarjenja skoraj ni, avtu pa pri zavijanju zadnja kolesa pomagajo vsaj toliko kot sprednja. Volanski mehanizem je izjemno hiter in natančen, zato korekcije smeri niso težavne. A pozor: X-Bow ne zahteva le hitrega, temveč predvsem natančnega voznika. Če so popravki z volanom prepočasni ali pregrobi, bo ugriznil. Sredinsko nameščen motor in

VIDEO
www.avto-magazin.si

STADJE
www.avto-magazin.si

DIRKALIŠČE

1. mesto **53,35 s**

2. Renault Megane RS R26.R (L, PD) 55,34
3. Mitsubishi Lancer Evolution (X) (L) 56,27

Več na www.avto-magazin.si. Meritev je bila opravljena z merilno napravo Timemaster (www.kbroe-elect.com).
* (L) letno, (Z) zimsko gume, (PD) podkralke (sami alci)



več teže zadaj lahko zadnja kolesa hitro postavi pred sprednja, če odzivi z volanom in plinom niso pravilni (razporeditev teže je 37 odstotkov spredaj in 63 zadaj). Tu

je X-Bow prvi dirkalnik: tiste, ki znajo, zmorejo in hočejo, nagradi z voznikiškimi užitki brez primere, drugi pa naj se mu raje izognejo v velikem loku, saj se z njim

“Če so popravki z volanom prepočasni ali pregrobi, bo ugriznil.”



preprosto ne bodo mogli spoprijateljiti. Že zato ne, ker je imel tale X-Bow na kolesih doplačilne poldirkaške gume Toyo Proxes R888, kar pomeni, da so bile bočne sile v ovinkih daleč nad tistimi, ki jih zmorejo 'navadni' športni avtomobili, kakršnih smo vajeni. Zato je meje X-Bowa najboljše (vsaj na začetku) iskati na dirkališču. Na Racelandu pri Krškem je X-Bow najprej za dve sekundi potolkel (dobesedno) dosedanji rekord za serijska vozila, nato pa dokazal, da se da z njim resnično zabavati. Moči je dovolj tudi za driftnje in vožnja 'na počez' je temu KTM-u v krvi. Zaviranje v ovinek, rahel sunek z volanom, potem le še volan 'v kontra' in poln plin. Dima izpod koles sicer ne bo veliko, bo pa toliko več voznikiških užitkov. In ko voznik dobi občutek, kje so meje, postane X-Bow užitekarski avto tudi na navadnih cestah. Potrebno je le dvoje: zdrava pamet in motociklistično predvidevanje nevarnosti. Ovinki se namreč bližajo veliko hitreje kot v avtu, ker je X-Bow nizek in majhen, pa obstaja tudi precejšnja nevarnost, da vas bodo drugi prezrli. Zato je treba gledati dlje, predvidevati več in zavirati, še preden postane nevarno.



X-Bow je manj doma na avtocesti. Ker nima vetrobranskega stekla, je voznik od prsi navzgor popolnoma izpostavljen vetru, in ker karoserija pred njim ni ravno pravilnih oblik, ta do čelade (ja, uporabljajte jo, čeprav ni obvezna, saj lahko leteči kamenčki povzročijo hude poškodbe) pride močno zvrtničen in jo brez milosti trese. Do avtocestne omejitve je še v redu, do 150 kilometrov na uro znosno (pa čeprav že krepko hrupno), vse, kar je več, je mučenje. In pri največji hitrosti, ki se giblje okoli dobrih 225 kilometrov na uro, je tresenja toliko, da megli vid.

KTM-ova karoserija seveda ni naključno takih oblik, saj je vse podrejeno čim boljši aerodinamiki za čim večji pritisk k tlom (zato je zračni upor pač velik in največja hitrost temu primerno majhna): pri 100 kilometrih na uro je tega za 50, pri 200 pa že za 200 kilogramov. Največji 'krivci' so spodnji spojler spredaj, dirkaški difuzor zadaj in oblika zgornjega, predvsem zadnjega dela karoserije.

Zavore zaradi majhne mase (vsega skupaj le 805 kilogramov) seveda nimajo težkega dela. Brembove čeljusti spredaj in zadaj grizejo v notranje hlajene kolute, zavore sicer imajo zelo nežen servoočevalnik, ki pa je nastavljen tako, da je mogoče zaviranja v vsakem trenutku zelo natančno modulirati. Pravzaprav je to kar nujno, kajti X-Bow nima ABS-a, sistema proti blokiranju. Pravzaprav nima nobene varnostne elektronike, ne stabilnostnega sistema ESP ne sistema proti zdrsu gnanih koles. Tudi varnostnih blazin nima (kar je, konec koncev, popolnoma logično). A vseeno je izjemno varen avto. Školjka je narejena po dirkaških standardih (in preživi že omenjena dirkaška preizkusna trčenja), voznik pa je v sedež pripet z dirkaškim štiritočkovnim (šesttočkovnega si je mogoče zaželeli za doplačilo) varnostnim pasom. In ker

I KTM X-Bow Clubsport

Iz oči v oči



Vinko Kernc

▶▶ Nevoščljivci bodo rekli: izdelek za tiste, ki bi se izjemno radi šli motociklizem, pa nimajo ravnotežja. Pa ni; X-Bow je za tiste, ki imajo 80 tisoč evrov. Viška. In ni slabo, če so ti hkrati tudi voznikiški uživači. X-Bow je namreč avtomobil, ki je izza volana tako drugačen od večine avtomobilov, kot je drugačen videti. Audijev motor je neprepoznaven, menjalnik hiter, volan neposreden, lega na cesti pa 'tirnična' z ravno pravšnjo dozo oddrsavanja zadka pri povečanem navoru na zadnjih kolesih. Nadzor je uživaški in adrenalinski, le nagibanja zadnje preme v ovinkih je (za moj okus) rahlo preveč. ◀◀



Mitja Reven

▶▶ Moja prva izjava, ko sem stopil iz Krosbova, je bila, da črtam vse, kar sem do tega trenutka vozil. Zdaj razumem vse Angleže, ki se grejo 'clubsport' – se z avtom odpeljejo na dirkališče in tam z njim dirkajo, potem pa še odpeljejo domov. Če si ga lahko privoščite in poleg njega še kak uporabnejši avto ali dva, ne odlašajte z naročilom. ◀◀

sedež ni nastavljiv, je njegova oddaljenost od volana in prestavne ročice vedno enaka, na točno takem mestu, kakršno je s stališča ergonomije in varnosti najboljše.

Nenastavljiv sedež? Kaj pa veliki in majhni vozniki? To težavo so pri KTM-u





rešili z nastavljivimi stopalkami. In sedež? No ja, lahko mu rečete tudi tako. V resnici gre za 'kalup' iz malo mehkejše plastike, ki si ga lahko (ločeno za voznika in sovoznika) ob nakupu naročite v eni izmed treh velikosti. In ker je 'naš' X-Bow imel oznako Clubsport, so ob voznikovi glavi čakala še oblažinjena karbonska 'ušesa', ki skrbijo za varnost voznikove glave ob bočnih trkih. Kaj še spada k oznaki Clubsport?

Je torej X-Bow vsakdanje uporaben? Da in ne. Da zato, ker se boste z njim mirno vozili po mestu (sklopka je dovolj nežna, da se da speljevati v najnižjih vrtljajih in mehko kot z limuzino), poraba je ugodna (ob vsakdanji vožnji pod 10 litri, ob kombinaciji umirjenosti in hitenja na testu je znašala slabih 12, če varčujete, okoli osem litrov), preglednost sprejemljiva, X-Bow pa je v resnici majhen in kot ustvarjen

"Volan vzemite s seboj, sicer bo dobil 'noge'."

Nastavljivo podvozje, sprednji spojler in difuzor zadaj, suhi akumulator ter vedno dobrodošla mehanska zapora diferenciala.

Lezenje v avto je na prvi pogled zapleteno, a se človek hitro navadi. Leva noga na dno stranice avtomobila (ja, nanjo lahko stopite), desna na izrez pri sedežu, desna roka se nasloni med sedeža, leva noga v notranjost, leva roka na vrh stranice avta, obe nogi k stopalkam, nataknete snemljivi volan, zapnete štirtočkovne pasove, nataknete čelado, sledita le še vžig in izstrelitev. Da bo lažje razumljivo, si oglejte videotest X-Bowa na www.avto-magazin.si.

za mestno gnečo. In tudi otroka lahko v njem peljete, če se malo znajdete: v desni sedež recimo kot ulit 'sede' Recarov (tudi X-Bowovi sedeži so te znake) otroški sedež, z malo spretnosti pa je otroka (dovolj velikega, da se ga pripenja s pasovi avta in ne pasovi sedeža) mogoče varno pripetiti z vgrajenim štirtočkovnim pasom. Le še čelado zanj potrenujete (seveda tako, ki štiti ves obraz) in videli boste - tudi otroci znajo uživati v vožnji. Tudi nekaj odlagalnih prostorov za drobnarije (ključi, mobilnik) premore, je pa res, da morate, ko avto zapustite, vse vzeti s sabo. Tudi volan, saj

ga v nasprotnem primeru lahko kdo sname in vzame za spomin. Brez njega pa ne morete zagnati motorja, upravljati svetlobnih teles in podobno. Zanimivost: prenos signala z volana do avta so inženirji rešili z IR-oddajnikom v volanu in IR-sprejemnikom v koncu volanskega droga.

Mestna uporabnost motorja je posledica njegovega izvora. Gre namreč za štirivaljni turbobencinar, ki izvira iz Ingolstadta. Ne gre za različico motorja, ki bi jo našli v Audiju S3 ali Seatu Leonu Cupra (z drugačno mehansko drobovino), gre za popolnoma klasični, osnovni motor 2.0 TFSI, ki so mu le dodelali elektroniko. A ker X-Bow ne tehta skoraj nič, nima težkega dela. Zelo rad se zavrti, konjsko sune že pri slabih dveh tisočakah vrtljajev, zaradi drugačnega izpuha (glede na Street različico X-Bowa) pa se v nizkih vrtljajih oglašja z glasnim grgranjem, sledita bobnenje in tuljenje, ob odvzetem plinu pa sikanje turbine, pokanje iz izpuha in na splošno občutek, da vam sledi cela karavana formule 1. Ja, tudi zmanjševanje hitrosti je v tem KTM-u užitek. Tudi menjalnik je Audijev, šeststopenjski, hiter, s kratkimi gibi prestavne ročice, a na trenutke nenatančen. Šesto prestavo ljubosumno skriva, včasih se za trenutek izgubi tudi četrta. A z malo pazljivosti je mogoče 'naštudirati' gibe, ki zagotavljajo uspešno pretikanje.

Oprema? Mislite radio, klimatsko napravo in podobne neumnosti? Dajte no mir, saj se vrat nima. In prav je tako. Vse, kar potrebujete, so njegova mehanika in merilniki, ki dovolj jasno posredujejo potrebne podatke (škoda, da potovalni računalnik nima podatka o dosegu, je pa merilnik količine goriva v posodi natančen do enega litra), domet pa je dovoljšen, da pridete do Portoroža in nazaj. Kaj sploh še potrebujete za užitek?

In prav za konec: veste, katera dela si X-Bow deli s KTM-ovimi motocikli? Le dva: modul z merilniki ter vijake, s katerimi so na avto pritrjeni oranžni plastični deli. ❄

Tehnični podatki | KTM X-Bow Clubsport

CENA: (Axle, d. o. o.)
X-Bow Street: 67.772 EUR
X-Bow Clubsport: 79.773 EUR
Testno vozilo: 80.770 EUR

Moč: 177 kW (240 KM)
Pospešek: 4,4 s
Največja hitrost: 217 km/h
Povpr. poraba: 11,8 l/100 km

Mere:
 Širina vozila: 1.915 mm
 1.202 mm
 800 mm
 850-1.110 mm
 1.060 mm
 2.430 mm
 3.738 mm
 vse mere so v mm

NAŠE MERITVE

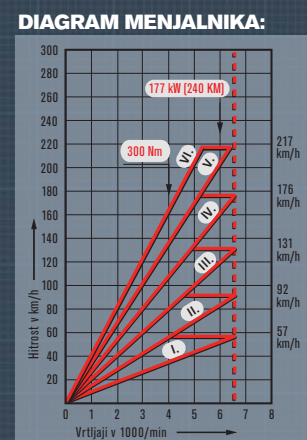
T = 17 °C / p = 1.088 mbar / rel. vl. = 29 % / Stanje kilometrskega števca: 1.588 km / Gume: Toyo Proxes R888 spredaj 205/40/ZR17 W, zadaj 235/40/ZR18 V

Vozne lastnosti

Pospeški s
 0-100 km/h: 4,4
 402 m z mesta: 12,9
 (175 km/h)

Prožnost s
 50-90 km/h (IV./V.): 3,9 / 5,5 s
 80-120 km/h (V./VI.): 5,0 / 6,2 s

Največja hitrost 217 km/h (VI. prestava)



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - nameščen v sredini prečno - vrtna in gib 82,56 x 92,8 mm - gibna prostornina 1.984 cm³ - kompresija 10,3 : 1 - največja moč 177 kW (240 KM) pri 6.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,6 m/s - specifična moč 89,2 kW/l (121,3 KM/l) - največji navor 300 Nm pri 2.200-4.000/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,36; II. 2,09; III. 1,47; IV. 1,09; V. 1,11; VI. 0,91; - diferencial (I., II., III., IV.) 3,940, diferencial (V., VI.) 3,090 - platišča spredaj 7,5J x 17, zadaj 9J x 18 - gume spredaj 205/40 ZR 17 W, zadaj 235/40 ZR 18 V, kotalni obseg 1,95 m. **Voz in obese:** monokok - 2 sedeža - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, trikotna prečna vodila, vijake vzmeti, blažilniki - zadaj večvodilna prema, vijake vzmeti, blažilniki - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne (prislino hlajene), mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, 2,1 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 805 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro: ni predvideno, brez zavore: ni predvideno - dovoljena obremenitev strehe: ni predvideno. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 217 km/h - pospešek 0-100 km/h 3,9 s - poraba goriva [ECE] 7,2 l/100 km.

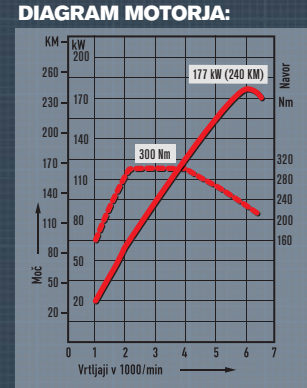
Poraba goriva l/100 km
 najmanjše povprečje 8,4
 največje povprečje 18,7
 skupno testno povprečje 11,8

Trušč v notranjosti dB

| | | | | |
|------------|------|------|------|------|
| Prestava | III. | IV. | V. | VI. |
| 50 km/h | >100 | >100 | >100 | >100 |
| 90 km/h | >100 | >100 | >100 | >100 |
| 130 km/h | >100 | >100 | >100 | >100 |
| Prosti tek | 42 | | | |

Zavorna pot m
 od 130 km/h: 62,3
 od 100 km/h: 35,3 (AM meja 39 m)

Napake med testom
 brez napak



UŽITEK V VOŽNJI:

Ste navdušeni nad iskanjem čistih linij po dirkališču? X-Bow je tu kot doma. Se radi vozite počez? X-Bow je tu kot doma. Bi se v nedeljo zjutraj zmerno hitro zapeljali po kakih lepih cestih? Tudi to X-Bow obvlada. Če le niste na avtocesti, boste uživali.

Zunanje mere: širina vozila 1.915 mm - kolotek spredaj 1.672 mm - zadaj 1.626 mm - rajdni krog 10,8. **Notranje mere:** širina spredaj 1.290 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 450 mm - premer volanskega obroča 310 mm - posoda za gorivo 40 l.

Pomembnejša serijska oprema: daljinsko upravljanje osrednje ključavnice s pametnim ključem - po višini in globini nastavljen volanski obroč - večopravilni volan - meglenki spredaj - potovalni računalnik.

Tabela konkurence

| MODEL | KTM X-Bow Street | Caterham CSR200 | Ariel Atom |
|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| motor (zasnova) | 4-valjni - vrstni | 4-valjni - vrstni | 4-valjni - vrstni |
| gibna prostornina (cm ³) | 1.984 | 2.261 | 1.998 |
| največja moč (kW/KM pri 1/min) | 177/240 pri 6.000 | 149/203 pri 7.000 | 180/245 pri 8.200 |
| največji navor (Nm pri 1/min) | 300 pri 2.200-4.000 | 224 pri 6.200 | 210 pri 6.100 |
| dolžina x širina x višina (mm) | 3.738 x 1.915 x 1.202 | 3.300 x 1.685 x 1.140 | 3.410 x 1.828 x 1.195 |
| največja hitrost (km/h) | 217 | 225 | 225 |
| pospešek 0-100 km/h (s) | 3,9 | 3,7 | 2,7 |
| poraba goriva po ECE (l/100 km) | 7,2 | n.p. | n.p. |
| cena osnovnega modela (evri) | 67.772 evrov | ni podatka | ni podatka |
| Masa (kg) | 805 | 575 | 456 |
| Razmerje moč-masa (kg/kW) | 4,5 | 2,5 | 3,9 |

Ocena

| | | |
|-----------------------------|------------|--|
| Zunanost (15) | 15 | Ni bilo človeka, ki ne bi obrnil glave za njim. To pove dovolj. |
| Notranjost (125) | 66 | Glede na to, da je X-Bow za prostornost zadaj, gretje in zračenje, prtljajnik ter opremo avtomatsko dobil ničlo, je to dober rezultat. |
| Motor, pogon, podvozje (65) | 63 | Popoln rezultat je odnesla nenatančnost šeststopenjskega menjalnika. |
| Vozne lastnosti (70) | 67 | Volan nima serva, zato je treba biti pri vzdolžnih neravninah previden. Na volan spadata obe roki. |
| Zmogljivosti (35) | 35 | Hja, lahko bi imel še 200 'konjev' več in 200 kilogramov manj, a bodimo realni: kar ima, je več kot dovolj. |
| Varnost (45) | 0 | Ničla? Ja, ničla. Avto je sicer zelo varen, tudi zaradi karbonske sklopke z opravljenim FIA dirkaškim poskusnim trkom ter štirtočkovnih pasov, a po naših kriterijih je tole še vedno ničla. Ignorirajte jo. |
| Gospodarnost (65) | 33 | Poraba goriva je presenetljivo majhna, pri vsem drugem pa je tale KTM drag stroj. |
| Skupaj | 279 | Res je, da je X-Bow dobil le 279 točk, a vseeno si zasluži čisto petico. Tisto, čemur je namenjen, opravlja vrhunsko - več pa pri takem avtomobilu ni potrebno. |

OCENA avto-magazin 1 2 3 4 5
 Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ Vse razen vetrne zaščite pri avtocestnih hitrostih.
- ▼ Nič razen tega, da bi lahko pri KTM vsaj za doplačilo ponudili boljše vetrno zaščito, da bi bile daljše poti udobnejše.

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:
 Gume Toyo Proxes R888 997