

PIŠE: ŽELJKO PUŠČENIK

FUERTEVENTURA: Kažu, gdje je jedan KTM, tu sigurno postoji put. I sasvim su u pravu jer s Adventurer-om vidite put i tamo gdje ga ostali maxi enduraši ne vide. Tako je bilo svaki put kada smo se s njim susreli, a tako je i danas. S njim ste u punom smislu riječi slobodni, a mi motoristi svakako imamo posebno poimanje ovog termina. Sloboda se ne odnosi samo na usko shvaćanje da vas nitko ne tlači i da imate neograničenu slobodu govora, već je puna sloboda svakako vezana za kretanje i otvorena je za spontane avanture. A avantura je svugdje, samo ako si dadete dovoljno slobode da je otkrijete. No, tek će vam KTM s ovim novim modelom pomoći da otkrijete pravu i istinsku avanturu. Jeste li spremni?

Austrijski KTM je svoj novi model Adventure (Avantura) predstavio na vulkanskom otoku Fuerteventura (Jaka avantura), što bi trebalo sugerirati na potpunu avanturu kako god okrenemo.

Model koji se prvi puta pojavio 2001. kao prototip na milanskim sajmu već tada je zagolicao maštu mnogih. Do danas se nije puno promijenio. Na našem prvom susretu 2003 godine u španjolskoj Andaluziji ocijenili smo ga s ocjenom odličan, a prošle smo ga godine u usporednom testu Maxi Endura u Dolomitima okrunili kraljem makadama. To je vrhunski pedigree za ovaj najnoviji

model kojeg smo upravo imali priliku ekskluzivno testirati tamo gdje smo prošle godine testirali Super Duke. Dakle, na najboljem asfaltu na kojem smo ikad vozili, kojeg smo tada opjevali, i na prekrasnim dugim pješčanim plažama kojima Fuerteventura obiluje. Iako ovaj otok u sklopu Kanarskog otočja na lijevoj obali Afrike ima i svoj pustinski dio i pješčane dine, taj predio je zakonom zaštićen kao nacionalni park u kojemu su vozila na motorni pogon strogo zabranjena. Stoga su nam plaže simulirale pustinju, a ocean popriječene potoke koji bi vas mogli iznenaditi u vašoj avanturi.

KTM je svoj novi Maxi enduro predstavio u dvije verzije: Adventure i Adventure S. Model S je u odnosu na standardnu verziju viši, ima više pozicionirano sjedalo i ono je gotovo ravno radi pomicanja tijela (verzija standard ima sjedalo u dvije razine), te je tvrde podstavljeno, a ima i duži hod ovjesa. Sve je ovo učinjeno kako bi se Adventure još više približio ljubiteljima terena i bespuća. Standardni model je za 2006. dobio opciju s ABS-om. To je prvi KTM sa

KTM je za 2006. predstavio dva obnovljena modela iz kategorije maxi enduro. Povećali su zapreminu, dobili ubrizgavanje i opciju ABS, te time dobili dodatni spirit. Isprobali smo ih na Kanarskom otoku Fuerteventura, na odličnom vulkanskom asfaltu, pješčanim plažama i dinama, kako bismo otkrili koliko se uistinu promijenio

**Spremniji
za novu
avanturu?**

v.s. Adventure S

ABS kočnicama. Projektanti kažu da je on podešen prema terenskom načinu vožnje, kako i priliči jednom austrijskom motociklu. Najvažnije je da ima odvojeni i neovisni sustav prednjeg i zadnjeg kočionog sklopa. Dakle, kad se uključuje ABS sustav na stražnjem kotaču, na prednjem vam ne popušta, i obratno. To je kudikamo bolje rješenje od klasičnih sustava. Centrala ABS sustava je ispod sjedala, a teška je svega 1,5 kg.

ABS se može isključiti prije vožnje pritiskom na tipku, ali se on ne može isključiti trajno. Dakle, ukoliko iz nekog razloga želite voziti bez ABS sustava, morate ga isključiti svaki put prije vožnje i to dok je motor upaljen, a to je učinjeno iz sigurnosnih razloga. Indikator ABS sustava nalazi se na instrument ploči i svaki put vam pokazuje vam kad se sustav aktivira. Kočnice na oba modela imaju potpuno nove diskove sprijeda i oni su sada plivajući, za razliku od prijašnjih fiksnih.

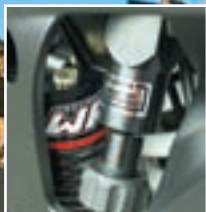
No, najveća promjena učinjena je na samom agregatu koji je narastao sa 942 ccm na 999 ccm. To je učinjeno u oba smjera - i pomoću povećanja provrta na 101 mm (prije 100 mm) i pomoću većeg hoda od 62,4 (prije 60 mm). Samim time novi su i cilindri. Nova je bregasta osočina, a

klipovi su lakši (sada samo 395 g) radi smanjenja rotacionih masa i vibracija a istovremenim boljim odgovorom na gas. Osim toga rastrošni rasplinjači zamijenjeni su sustavom elektronskog ubrizgavanja kakav koristi i Super Duke s dva leptira po cilindru. Ova posljednja promjena svakako ide u prilog smanjenju potrošnje i strogoj obvezi zaštite od ispušnih plinova, što klasični rasplinjači sve teže uspijevaju zadovoljiti. Ipak, maksimalna snaga i okretni moment ostali su identični prethodnoj verziji.

Legenda i veteran relija Pariz-Dakar, Talijan Giovanni Sala, prisustvovao je novinarskoj prezentaciji i demonstrirao svoje umijeće. Ove godine došao je na cilj Dakra ukupno treći. Bravo Giovanni!



Stražnji amortizer White Power napravljen za velika naprezanja. Na verziji S ima duži hod. Čvrsti Renthal upravljač dio je serijske ponude



Novi sustav ubrizgavanja preuzet je s modela Super Duke. Ima dva leptirasta tijela po cilindru



Instrumenti su identični kao i na prošloj verziji, a i dalje nedostaje pokazivač razine goriva, koji bi jedan avanturistički motocikl svakako trebao imati. Na verziji s ABS-om dodan je indikator njegovog aktiviranja

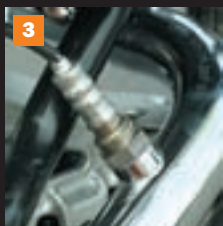
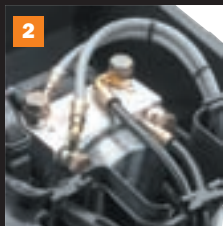
Ispušni sustav s trostaznim katalizatorom sada zadovoljava Euro 3 norme. Na okviru je modificirana jedino njegova glava, radi boljeg okreta upravljača.

Pogledamo li vanjski izgled, primjećujemo jedino nove bočne štitičke spremnika goriva s donje strane i novi dizajn prednjeg blatobrana, a transparentni pokazivači smjera još su više zašiljeni. No većina promatrača primijetit će razliku između starog i novog Adventure jedino po oznaci 990 umjesto dosadašnje 950. Novi Adventure nudi se u tri boje: standardna verzija dostupna je u originalnoj KTM narančastoj i elegantnoj

mat tamno sivoj, dok je Adventure S dostupan jedino u plavo-narančastoj kombinaciji s natpisom i logotipom čuvenog rallya Dakar. Ta ikonografija daje mu osobitu racing notu i asocira svakoga na ono za što je ovaj motocikl stvoren.

U sjedalu je sve kao i ranije. Oni više cestovno nastrojani, koji rijetko idu na makadam, te oni niži stasom trebali bi odabrati standardnu verziju. Na njoj je sjedalo niže za čak 3,5 cm (860 mm za verziju standard i 895 za verziju S). Prisjetimo se, sjedalo prvog Adventure S iz 2002. bilo je visoko čak 915 mm od tla, što je apsolutni rekord, no

Prednji vjetrobran odlično štiti vozača od vjetra. Ovo je osobito važno za one koji rado nose cross kacige i povremeno žele sići s asfalta. Vjetar vam nikada neće "uhvatiti" šilt i povući vam glavu i time vam umanjiti udobnost kao na brzim hard enduro motociklima



(1) Kočnice isporučuje talijanski Brembo. Na slici je stražnja pumpa. (2) Centralna jedinica ABS sustava nalazi se ispod sjedala, gdje je i najsigurnija od vanjskih utjecaja. Sva crijeva opletena su čeličnom pletenicom. (3) Senzor na ispušnoj glavi daje centralnoj jedinici samo jedan u nizu podataka potrebnih sustavu ubrizgavanja.



Verzija S i ona standardna, na slici, opremljene putnim bočnim torbama koje dolaze u opciji

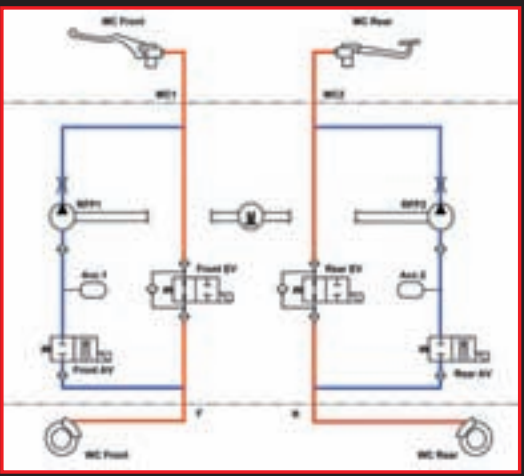


tržište je s vremenom tražilo niže sjedalo za mase, jer se malo tko, čak i od sportaša, mogao uspenstrati gore. Ustvari nije bio problem popeti se gore, već staviti noge dolje kad trebate stati.

U vožnji ne možete ne primijetiti visoki vjetrobran, koji je od velike koristi osobito kada nosite cross kacigu, s kojom će često oni sportski nastrojeni voziti ovaj motocikl, a više nego li na jednom drugom maxi enduru. Njegovom zaslugom čak i s takvom kacigom možete postizati maksimalne brzine ovog velikog dvocilindričnog vozila bez da vam njen šilt odnese glavu i vrat kad uhvati

Niti iznenadni skokovi neće vas iznenaditi

ABS je podešen za off road vožnju. Bolji čak i od BMW-ovog sustava. Ima odvojeni i neovisni sustav za prednju i zadnju kočnicu. Na slici je shema njegovog rada



Adventure se u vodi snalazi kao riba. Uopće nije bitno je li voda duboka ili plitka, Adventure je siječe svojom masom kao pramac najšiljatijeg glisera i ne odstupa niti centimetra.



vjetar. Tu se prisjećamo prošlogodišnjeg testa Yamahe MT-01 u Južnoafričkoj Republici, kada su nam na aerodromu u Cape Townu izgubili naše stvari i kada smo već dio testa nužno morali voziti sa jedino dostupnom posuđenom kros kacigom. S obzirom na to da MT-01 nema baš nikakvu zaštitu od vjetera a mi smo ga svakako htjeli potjerati do maksimuma, vrat nam se ukočio vrlo brzo.

U biti problem nije u punom pritisku, već u iznenadnim trzajima, kada njen šilt uhvati vjetar kao jedro i snažno vam odnese glavu, malo u jednu a malo u drugu stranu. Osobito se to događa u brzim zavojima na asfaltnoj podlozi. Na Adventurer-u su to tehničari KTM svakako htjeli izbjeći.

Adventure je jedini maxi enduro koji koristi žičane naplatke i prednji kotač od 21

cola. Svi konkurenti su se odlučili za 17", a jedino BMW s modelom R 1200 GS Adventure za 19". No, niti jedan od njih ne želi toliko izvan asfalta koliko KTM. U ovom smo testu više nego ikad silazili s asfalta. Naša testna ruta vodila je dobrim dijelom po makadamskim cestama vulkanskog otoka Fuerteventura, a na kraju smo ga i okupali u vodi, te potjerali dugim pješčanim plažama.



Razlike u dizajnu su malobrojne: pokazivači smjera su zašiljeniji, a verzija S na bokovima je dobila natpis "Dakar". Motocikl u mirovanju djeluje visoko i impozantno, no čim krenete, pretvara se u ubojito oružje

Spremnik goriva napravljen je iz dva dijela koji su spojeni crijevima. Tako možete odabrati iz kojeg spremnika želite trošiti gorivo. Odlično rješenje ako vam se jedan od njih probuši. Na novom modelu njegov je donji dio proširen i dodatno zaštićen od pada





Nov je logotip Rallya Pariz-Dakar i s njegove desne strane pojačanje za spremnik goriva, koje je sada u mat crnoj boji ima dodana zadebljanja kao štitnik u slučaju pada. Plastike su na novom modelu izuzetno žilave. Prtljažnik je namijenjen pričvršćivanju posebne putne torbe, a cjelokupna stražnja aluminijska konstrukcija prema uputama proizvođača može podnijeti čak 430 kg



Poseban je doživljaj ovako težak motocikl isprobati na pijesku....

Na pijesku lagan i predvidiv

Bili smo vrlo ugodno iznenađeni njegovim ponašanjem upravo na pješčanoj podlozi. Ovaj maxi enduro ima osobito dobro riješen spremnik goriva, pa se vozač vrlo laganom može ustati i nadviti nad njega, te pomaknuti težište prema osovini upravljača. Time plesanje zadnjeg kraja postaje vrlo zabavno, a prednji je kotač pri tom dovoljno opterećen da ne proklizava i širi putanju. Tek tada se ovaj Adventure pretvara u pravi hard enduro. Čak i kad ga nagnemo jače u zavoj, njegova deklarirana masa ne osjeti se u cijelosti. Ona se osjeti tek kada je pijesak vrlo suh, jer tada kotač propada i zakopava se. Tada ga morate voziti brže i s velikom vještinom. Puno je lakše voziti kroz vodu koju gazite doslovno kao da je nema. Uopće nije bitno je li voda duboka ili plitka, Adventure je siječe svojom masom kao pramac najšiljatijeg glisera.

Veliki prednji kotač lako prelazi i preko neravnina na podlozi, a da time ne prenosi udarce u upravljač, pa se vozilo ne uznemiruje na terenu. No, potpuno se suprotno ponaša na cesti. Zbog svoje veličine prednji kotač ima izražen žiroskopski efekt, a s obzirom da je njegova guma nešto uža, on ima manju gaznu površinu, pa moramo paziti kada ulazimo u zavoj. Takvi ulasci niti približno nisu munjeviti kao na motociklima s 17" kotačima. No, ovaj čudesni asfalt na kanarskom otoku jednostavno sve "drži" i vodi Adventure sigurno kao po tračnicama.

Ovjes WP je za svaku pohvalu. Čak niti verzija "S" s dužim hodom nema nikakva ležanja na pravcima pri maksimalnoj brzini.



U zavoju je stabilan, a tek 21" prednji kotač ograničava mu munjevit ulazak u zavoj. No, to je prije svega putni motocikl

Prednja vilica na verziji S, istini za volju, zna potonuti prilikom naglih kočenja, ali ne toliko da bi uznemirila motocikl. A na terenu radi čuda: upija gotovo sve neravnine i ohrabruje nas svakim daljnjim kilometrom da još jače odvijemo ručicu gasa.

A kad odvrnemo ručicu gasa do kraja, ne dešava se ništa eksplozivno što bi uznemirilo motocikl. Adventure je tako podešen jer

vožnja po terenu na velike udaljenosti mora biti vrlo fluidna. Naime, povećanjem zapremine kompenzirao se gubitak prelaskom sa klasično sportskih rasplinjača na elektronsko ubrizgavanje goriva. Snaga nije povećana. Primjerice, ovaj isti agregat na modelu SuperDuke ima 20 KS više. Tehničari tvrde da novi Adventure ima više snage samo u nižim režimima rada i da je krivulja sada linearni-

Tko želi na put kao test vozač?

● Želite li biti u koži naših test vozača, ići na egzotična putovanja i voziti najsvremenije motocikle? Odnedavno nema problema, jer KTM organizira mnoga "Adventure tours" putovanja diljem svijeta, u koja je uključena kompletna KTM podrška i organizacija. Ona osim najma njihovog motocikla uključuje put, smještaj, hranu i sigurnu trasu. To će vas, primjerice za petodnevi izlet na Fuerteventura stajati 1.500 Eura. KTM nije jedina tvrtka koja organizira tako nešto. Prošli mjesec je i Yamaha svojim kupcima za sličnu svotu nudila putovanje u daleki Katar, te beskonačni niz novih R6 koje su tamo spremne čekale. No, osim proizvođača takve angažmane nude i mnoge druge agencije koje možete naći na internetu. Trebate samo imati odlučnost, novac i slobodno vrijeme i - avantura je vaša.





Željko, ti si prvi! - kao u jedan glas odjekivala je cjelokupna ekipa menadžera, tehničara i fotografa austrijskog KTM-a. KTM je jedina renomirana motociklistička tvrtka s isključivo mladim kadrom, sastavljena velikim dijelom od sportaša. Zato su na ovim dinamičkim prezentacijama najveseliji i najzabavniji. No nama je svakako najsimpatičnija Eva Prewassar zadužena za organizaciju prezentacija i odnose s javnošću

Avantura i putovanja namijenjena su ovom KTM-u. Konstruiran je i za najduža putovanja i bespuća

ja, no mi razliku nismo primijetili. Zamijetili smo jedino da se novi model niti jednom nije ugasio na minimumu, što nam se znalo desiti sa starom verzijom, i da uopće nema niti jednog jedinog trzaja, bez obzira na to u kojem mu režimu okretaja motora dodamo gas do kraja. Tu je precizno ubrizgavanje sa mnoštvom senzora svakako ostavilo traga.

Adventure je prije svega namijenjen za brze dionice i ne treba u njemu tražiti kralja gipkosti između drveća i dubokog blata. On daje najbolje od sebe kad se oba cilindra zaposle "punom parom". Dakle, za duge makadamske ceste kakve su prema Dakru uobičajene. Sjedalo na verziji S je vrlo tvrdo, čak i previše, dok je na standardnoj verziji mekan kao jastuk. Razlika je očita.

Potpuno nove kočnice primjerno obavljaju svoju zadaću. Vozač može izvoditi i najžešća kočenja samo s jednim prstom, kao na maxi sportskim motociklima. No, za pohvaliti je tek ABS sustav koji djeluje odvojeno za prednju i zadnju kočnicu. Na nekim nam se konkurentnim motociklima desilo da je u trenutku kada je blokirala stražnja kočnica, elektronika otpustila i stražnju i prvu kočni-

cu, što je rezultiralo panikom, jer je motocikl produžio putanju. No, to nije slučaj i s KTM-om. Prednji ABS se vrlo teško aktivi-

ra, što govori u prilog tezi da je namijenjen više terenskoj vožnji, a ne da se aktivira svakim i najmanjim proklizavanjem na podlogama gdje je to normalno. Učinio nam se boljim čak i od BMW-ovog, čija evolucija traje desetljećima.

Prilikom testa bilo je i nekih lakših novinarskih padova, no motocikl niti jednom nije oštećen. Osobno smo vidjeli jedan neobičan pad japanskog novinara na stijeni, kada se ovaj 200 kg težak motocikl survao niz liticu, pri čemu se Adventure preokrenuo preko upravljača i sjedala. Rezultat: odlomljen

TEHNIČKI PODACI**Motor:** dvocilindrični, četverotaktni**Promjer x hod:** 101 x 62,4 mm**Obujam:** 999ccm**Odnos kompresije:** 11,5:1**Razvod:** dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru**Hlađenje:** tekućinom**Paljenje:** elektronsko**Napajanje:** elektronsko ubrizgavanje**Spojka:** s višestrukim diskovima u uljnoj kupci**Mjenjač:** 6 brzina**Okvir:** od čeličnih cijevi**Ovjes:** izvrnuta vilica s cijevima promjera 48 mm, hoda 210 (S-245) mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 210 (S-245) mm**Gume:** prednja 90/90-21, stražnja 150/70-18**Kočnice:** naprijed plivajuća diska promjera 300 mm i kočione čeljusti sa 2 klipčića, straga disk od 240 mm**Dimenzije (u mm) i težina:** visina sjedala 860 (895), osovinski razmak 1.570, težina 199 (bez ABS) kg,**Deklarirano:** snaga - 98 ks (72 kW) - 8.500 okr/min, max. okr. moment - 9,5 kgm (95 Nm) pri 6.500 okr/min**Spremnik goriva:** 22 l

+ zaštita od vjetrova, ponašanje izvan asfalta, kontrola težine i položaj tijela vozača, zaštite za motocikl od pada, ABS s odvojenim krugovima, krivulja snage i momenta

- nema pokazivača goriva, tvrdo sjedalo za S verziju, okretnost na cesti

samo jedan retrovizor i izguljen donji dio bočnog štitnika i ispušni top. Ah, radi toga nismo morali poklopiti oči rukama, jer u prvi mah je izgledalo strašno. Ni padovi njemačkih novinara na plaži nisu imali posljedica. Tek ponekad vjetrobran izađe iz gumenog ležišta, ali se lagano vrati. Ove plastike su zaista žilave i nećete ih morati često mijenjati kao na japanskim maxi enduro motociklima prilikom pada.

Jedina prava konkurencija KTM-ovom Adventure-u i dalje ostaje BMW R 1200 GS Adventure. Uskoro na tržište dolazi i još ekstremnija enduro varijanta KTM-a, naj-hard dvocilindrična verzija Super Enduro, koja bi trebala konkurirati novom BMW-ovom bokseru HP2. No, niti jedan od njih ne želi se popeti na cestu i prihvatiti duga putovanja kao spomenuti dvojac.

Dakle, Adventure je ostao kralj makadama i bespuća koji se jednako dobro snalazi na dugim putovanjima poput pravog toureara. Pritom mu pronalazimo i jednu od rijetkih mana, a ta je da na instrument ploči nema pokazivač goriva, što bi jedan putni motocikl svakako trebao imati. Tko je rekao da KTM nema mana? ■



Tko kaže da je naš mali? Istina je da je KTM Adventure zaista velik motocikl u svakom pogledu. Takav je i po pitanju snage