



Naljepnice su potpuno nove, otpornije na habanje, s novim dizajnom, napravljene u "In-mould" tehnologiji

Potpuno novi KTM-ov hard enduro za sljedeću kalendarsku godinu isprobali smo u svim uvjetima. Najviše promjena uočili smo u ovjesu, koji sada mnogo bolje apsorbira udarce, što pridonosi udobnosti i ugladenosti pri dugoj uporabi. Položaju vozača i kontroli u zavojima se nema što prigovoriti. Agregat je puniji na nižim okretajima, a kočnica je savršeno izbalansirana

PIŠU: VIKTOR BOLŠEC I ŽELJKO PUŠČENIK  
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK I MARKO GUZINA

**K**alendarska godina off road modela potpuno se razlikuje od cestovnih motocikala. Posljednjih godina tvrtke svoje motokros modele predstavljaju tijekom ljeta, kako bi bili u prodaji već na jesen i konkurentni na određenim tržištima, a tu prvenstveno mislimo na SAD. Po tom principu smo i mi već ljetos stupili u kontakt s najnovijim modelom terenskog KTM-a EXC-R, na kojem stoji oznaka kalendarske godine 2008.

KTM EXC - prema usporednim testovima najbolji enduro motocikl za 2007. - za 2008. je postao još bolji. Na novom EXC-R modelu nailazimo na mnoštvo promjena. Najveću i najznačajniju promjenu doživio je agregat, koji je i velika prekretnica za KTM-ovu liniju off-road modela. Da bismo se prisjetili samih početaka serije EXC ne treba se vratiti daleko u prošlost: godine 1999. ova je austrijska tvrtka kupila tvornicu Husaberg, te su zajedničkim snagama stvorili novi agregat koji se koristio u motokros i enduro svijetu. No, vremena se mijenjaju, pa se tako stari LC4 agregat morao zamijeniti potpuno novim XC4 agregatom i novim ispušnim sustavom koji sada ima i katalizator kako bi zadovoljio norme Euro 3.

Agregat na novom EXC-R-u nije isti kao kod motokross SX modela. Novi hard enduro ima jednu bregastu osovinu u glavi, dok ih modeli SX imaju dvije. I podaci o provrtu, hodu i kompresiji su drugačiji. Novi EXC-R 450 modeli imaju provrt x hod: 95 x 63,4 mm, dok SX 450 modeli imaju 97 x 60,8 mm. Kompresija je na modelu EXC-R



Našeg test vozača Viktora nismo mogli zaustaviti u vožnji, pa smo morali čekati da mu nestane goriva kako bismo završili ovaj test

# Mr. Savršeni



CIJENA  
67.680 KN



KTM je davno raskrstio s prednjim kockastim svjetlom i uveo trend modernog dizajna u terenske motocikle. Stoga je prednje svjetlo izuzetno lijepo za ovakve motocikle.- Leća je napravljena od polikarbonata vrlo otpornog na grebanje



Popis dodatne opreme između ostalog sadrži i originalne povisilice za upravljač od 2 mm, te čvrste aluminijske štitičke za ruke i komande

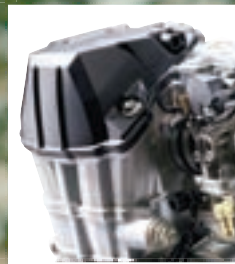
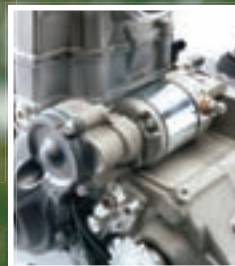


Stražnji kraj je moderan, "u komadu", lijeva i desna strana s LED stražnjim svjetlom malih dimenzija. Na njega su dodani dugački blatobran potreban za homologaciju za cestovnu uporabu i pokazivači smjera, koji se zajedno mogu odstraniti u rekordno kratkom roku

KTM EXC-R ima idealnu poziciju sjedenja u zavojima i kontrolu na skokovima



▼ Agregat nije isti kao kod motokross SX modela: Novi enduro ima jednu bregastu osovinu u glavi, dok ih modeli SX imaju dvije. I podaci o provrtu hodu i kompresiji su drugačiji. Novi EXC-R 450 modeli imaju provrt x hod 95 x 63,4 mm dok SX 450 modeli imaju 97 x 60,8 mm. Kompresija je na modelu EXC-R 11,9:1, dok motokross modeli imaju 12,5:1. Sve to ublažilo je čud agregata i povećalo elastičnost. Osim toga, motokross model SX450 ima 4 brzine, dok ih naš testni ima 6



▲ Elektostarter niti jednom nije zakazao, čak niti nakon nekoliko prevrtanja. Zanimljiv je oblik poklopca glave koji je izrađen specijalno kako bi se olakšalo pristup ventilima pri servisiranju. Kompletan agregat je lakši za 0,5 kg u odnosu na prošli model



Prednje svjetlo izuzetno je tanko, tako da je gledajući s boka teško razlikovati novi EXC-R od novih SX modela, tim više što im je i grafika vrlo slična



omjera 11,9:1, dok motokros modeli imaju 12,5:1. Sve to ublažilo je čud agregata i povećalo njegovu elastičnost. Osim toga, motokross model SX 450 ima 4 brzine, dok ih naš testni ima 6.

Novost na modelu EXC-R je potpuno odvojeni krug podmazivanja za agregat i mjenjač. Agregat tako prima svega 0,7 l ulja, dok u mjenjač i spojku ide 0,9 l ulja. Novi agregat ima tako dvije pumpe ulja. Zanimljivo je pritom da novi EXC ima samo jedan filter ulja. Air box najnovijeg EXC-R-a je povećanih dimenzija, a u njemu se nalazi i akumulator. Novi EXC-R ima 4 titanska ventila kojima je u odnosu na stari povećan promjer i smanjena

dužina. Smanjenje težine pretrpjela je i bregasta osovina, koja ujedno služi i kao centrifugalni ventilator motora. Zanimljiv je oblik poklopca glave, izrađen specijalno kako bi se olakšao pristup ventilima pri servisiranju.

Okvir je od krom-molibden cijevi ovalnog presjeka, dok je stražnji dio okvira, koji drži sjedalo, napravljen od aluminijskih profila. Stražnja vilica je također aluminijska, kao i bočna stojna nožica.

Ovjes je potpuno nov, onakav kakav je prije dolazio uz doplatu. Ima novu "hidro-stop" mogućnost apsorpcije u cartridgeu, dužu oprugu i novo podešavanje, što u konačnici daje više udobno-

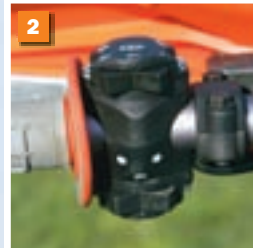
sti. Istog je promjera cijevi i hoda kao na novim motokros modelima. Stražnji amortizer PDS ima novu geometriju, odnosno drugačije je postavljen. Osjetljiviji je i pruža više udobnosti, te je progresivniji u svom radu.

### Maneken od glave do pete

Novi EXC-R mogli bismo zvati manekenom off road sekcije. Po dizajnu mu je ravan jedino novi Kawasaki. Već kod prvog pogleda na novi EXC model znali smo da nas čeka uzbudljiva vožnja. Zahvaljujući ostrim linijama i futurističkom izgledu pojedinih dijelova novi EXC ima onaj agresivan

Austrijski hard enduro iznenađujuće je lagan i upravljiv. Veliki zakretni kut upravljača, uska konstrukcija okvira i težina od oko 113 kg doprinose nesvakidašnjoj okretljivosti ovog modela





(1) Instrumenti su potpuno digitalni i sadrže obilje informacija poput sata, trenutne brzine, vremena po krugu, ukupnog broja radnih sati agregata itd. (2) Ručke sadrže prekidače za pokazivače smjera, koje smo odmah odstranili. Prednje smo demontirali ključem, a stražnji su otpali na terenu od vibracija. (3) Stražnja aluminijska vilica je izrazito duga i tanka i djeluje poput nogu srne: elegantne, tanke i brze. Za razliku od modela SX, modeli EXC-R imaju lanac sa O-ringovima te šire gume, iako sa čepovima, homologirane za cestovnu uporabu. Dimenzije su im 90/90-21" sprijeda i 140/80-18" straga



“look” koji je potreban u ovom sportu. Crni kotači, okvir i vilica djeluju vrlo poželjno, a u kombinaciji s jarko narančastom imaju hipnotizirajući učinak na promatrača.

Osvježenje na prednjem kraju donosi novi izgled maske s neobičnim svjetlom, za razliku od nekih konkurenata koji se još uvijek odlučuju za obično četvrtasto. I stražnje svjetlo u LED tehnologiji je vrlo trendy. Ovdje moramo skrenuti pozornost na nekoliko sitnica. Žmigavce nemojte koristiti u

off-road vožnji, jer se nalaze na tvrdim plastičnim nosačima koji ne apsorbiraju neravnine. Nama su otpali nakon samo par kilometara po off-road terenu. To je zato što nismo čitali upute prije testa. A tko bi mogao još i čitati, kad je On pred nama.

Instrumenti su potpuno digitalni i sadrže obilje informacija poput sata, vremena po krugu, ukupnog

broja radnih sati agregata, itd. Zanimljivo je da se instrumenti uključuju neovisno o agregatu. Čim pomaknemo kotač par centimetara, svjetlo i podaci se upale, a gase se nakon 30 sekundi stajanja.

Druga zanimljivost je da novi EXC-R uopće nema ključa za kontakt. Poželite li upaliti novi off road KTM, dovoljno je samo stisnuti tipku elektropokretača i on spremno upali. Dakle, neprestano vam je na raspolaganju.

### Idealna pozicija

Nakon samo par prijedjenih kilometara po terenu rekli smo si u brk: “To je to”, odnosno to je motokros motocikl s rasvjetom i ovjesom prilagođenima za udobniju vožnju. Pozicija sjedanja je napokon onakva kakvu smo



Okvir od krom-molibden cijevi ovalnog presjeka. Stražnji dio okvira koji drži sjedalo je napravljen od aluminijskih profila, kao i stražnja vilica. Stražnji amortizer PDS ima novu geometriju, odnosno drugačije je postavljen. Osjetljiviji je i nudi više udobnosti, te je progresivniji u svom radu



Mijenjanje brzina od 1. do 6. mekano je i točno. Hidraulična višemelna spojka nije pokazala nikakve slabosti ni kod većih napreznja. Vibracija gotovo da i nema, a buka agregata je smanjena, tako da je ovaj motocikl kao stvoren za užitek cjelodnevnih druženja

oduvijek željeli. Barem tako kaže naš test vozač, višestruki motokros prvak Hrvatske.

Kako je poznato da uz KTM dobijete uvijek najbolje komponente, tako su se pobrinuli i za upravljač Magura (SX modeli imaju Rental) povećanog i promjenjivog promjera 28-22 mm, koji dolazi u standardnoj opremi. Nova je i nešto tvrđa spužva sjedala, koja daje bolji osjećaj motocikla u zavojima, te odlično pogodena razlika visine sjedala i upravljača. Sjedalo je postavljeno na 925 mm od tla i moglo bi predstavljati mali problem nižim vozačima kada nogom žele čvrsto doseći do tla. Spremnik goriva prima 9 litara, odlično je dizajniran i omogućuje bolje kretanje vozača. U standardnoj izvedbi EXC-R dolazi sa žičanim kotačima veličine 90/90-21 sprijeda te 140/80-18 straga.

### Nestvarno lagan

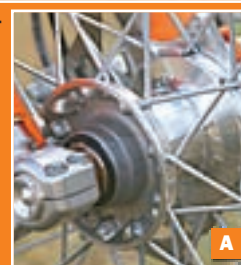
Još uvijek ne možemo vjerovati koliko je lagan i upravljiv novi EXC-R model. Veliki zakretni kut upravljača, uska konstrukcija okvira i težina od nekih 113 kg bez pokazivača smjera pomažu nesvakidašnjoj okretljivosti ovog modela. Na prednjem kraju se nalazi White Power upside-down vilica promjera 48 mm i hoda 300 mm, dok je straga WP PDS amortizer bez polužja hoda 335 mm. Ovjes je podešen kao idealan kompromis između enduro i motokros vožnje. U početku testa EXC-R smo isprobali na enduro terenu, gdje je ovjes odlično upijao sve neravnine, od onih sitnih koje imamo na pravcima do prelazanja preko kanala i kolotruga, gdje se može osjetiti tvrdoća ovjesa kad je on jače opterećen. Kao i na prijašnjim EXC modelima ovjes se može podesiti na više parametara: tvrdoća, brzina povrata te visina motocikla, odnosno sve

što vam je potrebno da si po želji prilagodite ovjes. Nakon vožnje po enduro terenima krenuli smo na motokros stazu da vidimo kako se ovaj ovjes ponaša na ekstremnijim skokovima i većim neravninama. Tu moramo priznati da nas je ugodno iznenadio. U početku smo mislili da će biti previše mekan na velikim skokovima. Istina je da smo si morali malo

prilagoditi tvrdoću i povrat ovjesa, jer na tvorničkim postavkama su nam i prednji i zadnji kraj "lupili do kraja" na doskocima. No, stabilnost nije bila upitna: EXC ulazi u zavoje s lakoćom te drži putanju koju smo si odredili. Ovjes je prilagođen za vozače od 60 kg do oko 90 kg. Teži vozači bi trebali samo zamijeniti tvrdoću opruga i - to je to!



(A) Diskovi su valovitog tipa, a u popisu dodatne opreme nalaze se i specijalne poliuretanske "čarape" za vilice koje sprječavaju nakupljanje blata na njezine stjenke, pa produžuju vijek brtvama. Naplatci su napravljeni od tankih stjenki, prozračni su i lagani (B) Ispušni sustav s ugrađenim katalizatorom zadovoljava Euro 3 norme i lijepo je dizajniran. Ne buči i reducira ispušne plinove u velikoj mjeri, a istovremeno ne zagušuje agregat



Kočnice su odlične kao i na prošlim modelima EXC-a te nismo imali nikakvih problema zaustavljati se, gdje god bismo zamislili. Sprijeda se nalazi valoviti disk promjera 260 mm, a straga također valoviti disk od 220 mm. Odlično se doziraju i ne treba velika snaga na poluzi da bi se zaustavili. Ručica i nožica kočnice su podesive.

Sukladno novim performansama agregata redizajnirana je mjenjačka kutija, koja ima odličan odnos među brzinama i on je sada sličan motokros modelima, te je mijenjanje od 1. do 6. brzine mekano i točno. Hidraulična višelamelna spojka pomaže kod mijenjanja brzina i nije nam pokazala nikakve slabosti ni kod većih naprezanja, pa čak niti kod jakih enduro forsiranja.

### Potpuno redizajniran agregat

XC4 je i proizvod potpuno nove tehnologije. Novi blokovi, cilindar i glava izmijenjenih su vrijednosti, a tu je i nova kontrabalansna osovina koja je smanjila vibracije do minimalnih mjera. Kontrabalansna osovina smještena je paralelno s radilicom kako bi se što više smanjile vibracije agregata. Vibracija gotovo da i nema, a buka agregata je smanjena tako da su duža putovanja pravi užitek.

Unaprijedeno je i podmazivanje agregata, za koje su sada zadužene dvije pumpe: tlačna koja tjera ulje kroz uljne kanale i vakuumska koja isisava ulje iz kartera.

Agregat ima oko 52 konjske snage i snaga se razvija linearno. Novi XC4 agregat bolje razvija snagu u niskim okretajima u odnosu na stare LC4 agregate, ali fali malo eksplozivnosti u srednjim i višim okretajima u zakonski zatvorenoj verziji. Ugodan je za voziti, ali s osjećajem snage neće vas ni iznenaditi niti iznevjeriti.

Za napajanje gorivom brine se karburator Keihin MX FCR 39 (SX modeli imaju Keihin MX FCR 41) koji perfektno obavlja svoju dužnost. Nema onog "zahliktavanja" koje se inače pojavljuje kod jednocilindričnih agregata u trenutku kada naglo dodate gas kod niskih okretaja motora, jer tada biste se kao vozač mogli naći u neugodnoj situaciji, na primjer kada bi vam se motokl malo ugušio prije skoka.

Kako je snaga agregata povećana u odnosu na stari model, sukladno tome i EXC-R je dobio novi veći hladnjak tekućine.

Agregat je sa svim ovim novim promjenama kompaktniji i manje mase nego prošlogodišnji. Tijekom cijelog našeg testa nismo imali baš nikakvih problema s paljenjem EXC-a. Bilo da smo ga palili hladnog ili toplog, na mali pritisak gumba za paljenje agregat bi u sekundi oživio.

Moramo spomenuti i nekoliko nedostataka kojih ima svaki motokl. Osim spomenutih pokazivača smjera koji su ispali pri skokovima na motokros stazi nije nam se dopao niti novi čep spremnika goriva, koji ima novi i komplicirani sistem otvaranja. On otežava otvaranje spremnika i nije najprecizniji. Svaki trenutak očekujemo da pukne. Takav novi čep osim modela EXC imaju i novi cross modeli SX. Nedostatom nam se učinilo i to što se sjedalo sada skida pomoću imbus vijka, što je neuobičajeno rješenje, a otežava pristup prostoru

ispod sjedala. No, najveći nedostatak je taj što nam je ispušna cijev pregorjela hlače i čizmu već nakon prve vožnje. No, sljedeći dan iz Varaždina nam je stigao štitnik s popisa dodatne opreme, koji stoji svega stotinjak kuna.

### Gotovo bez konkurencije

Novi model EXC-R 450 opremljen je bogatom opremom, odličnim agregatom i vrhunskim ovjesom. Sve to je pridonijelo odličnoj ciklistici ovog modela. Iskreno, nismo ni sumnjali u novi KTM, ali su nas ipak ugodno iznenadili s novitetima koje su upotrijebili na ovom modelu. EXC-R je ugodan i za laganu vožnju brdskim terenima, ali i za ekstremniju off road vožnju. Najljepše kod ovog modela je njegova fluidost: tu će se oduševiti manje iskusni vozači jer im za upravljanje neće trebati mnogo truda. Ako vam sve ovo nije dovoljno, KTM nudi široki asortiman dodatne opreme, pa si možete dodatno podesiti, uljepšati ili doraditi

vaš EXC model. Ono najljepše od svega je što sve to hrvatski uvoznik, Moto Špica, ima na lageru za isporuku odmah. Izdvajamo neoprenske "čarape" za prednju vilicu i stražnji amortizer i izuzetno lijepe štitnike za ruke. I najzad, cijena dodatne opreme je iznenađujuće prihvatljiva.

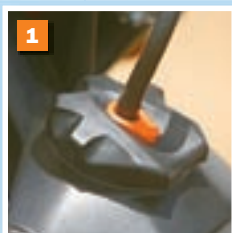
Ukupna cijena od 67.680 kn mogla bi vam se na prvi pogled učiniti vrlo visokom za jedan jednocilindrični model, no za jedan racing "rady to race" to je poštena cijena. KTM ustvari u Hrvatskoj gotovo da i nema konkurencije, osim Aprilije koja se nudi po istoj cijeni, ali je nešto teža, te Yamahe, koja stoji čak 10.000 kn više (78.000 kn). Kawasakijev model, iako stoji svega 60.000 kn, nema još homologaciju za registraciju (u pripremi je), a Husaberg ima problem s uvoznikom i dijelovima. Stoga je izbor kupaca za ovu klasu lagan.

Osim cijene KTM je s novim EXC-R modelom postavio novu granicu koju će konkurencija teško preskočiti. ■



**Iako je ovjes napravljen za enduro, izvanredno može poslužiti i na motokros stazi. U odnosu na stare LC4 agregate novi XC4 agregat bolje razvija snagu u niskim okretajima, ali u ovoj zakonski zatvorenoj verziji nedostaje malo eksplozivnosti u srednjim i višim okretajima**

Oslonci nogu izrazito su grubo nazubljeni kako niži u najvećem blatu ne bi došlo do sklizanja



Novi EXC-R mogli bismo zvati manekenom off road sekcije. Po dizajnu mu je ravan jedino novi Kawasaki

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 95 x 63,4 mm
<b>Obujam:</b> 449,3 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 11,9:1
<b>Razvod:</b> jedna bregasta osovina i 4 ventila
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač Keihin MX FCR 39 mm
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> krom molibden cijevi ovalnog presjeka
<b>Ovjes:</b> preokrenuta vilica WP s cijevima promjera 48 mm, hoda 300 mm; straga monoamortizer PSD, hod 335 mm
<b>Gume:</b> prednja 90/90-21, stražnja 140/80-18
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 260 mm, straga 220 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> visina sjedala 925, osovinski razmak 1.481, težina 113,5 kg, visina od tla 380 neopterećen
<b>Deklarirano:</b> snaga cca 52 KS
<b>Spremnik goriva:</b> 9 l

**+** položaj vozača, okretnost, amortizacija, kočnice, spreman za registraciju, cijena, agregat, popis dodatne opreme

**-** sjedalo previsoko za niske vozače, pokazivači smjera od tvrde plastike, stražnje svjetlo prekida, čep spremnika goriva

**(1)** Novi čep spremnika goriva nepraktičan je jer se teže otvara nego do sada. Jednom rukom morate pritisnuti narančastu tipku, a drugom snažno odvrnuti

**(2)** Spojka je potpuno nova, pogonjena Brembo hidrauličnom pumpom. Odlikuje je velika moć snage i doziranja

