

[KTM 690 Enduro i 690 SMC]

Enduro 690 je svakodnevno upotrebljiv i svestran motocikl koji se jednako dobro snalazi na cesti i na terenu. Ipak, na terenu je zabavniji

PIŠE:
TOMISLAV
BEŠENIĆ

ALMERIA: Nemamo naviku miješati kruške i jabuke. Barem se nadamo. Možda zato jer se ne volimo osjećati glupo, a možda i zato što se još uvijek nismo toliko ulijenili, no uopće nas ne privlači zamisao da u sklopu jednog zajedničkog testa opišemo dojmove iz vožnje dva motocikla koji uopće ne spadaju u istu klasu. Ovoga ćemo puta ipak napraviti jednu od takvih rijetkih iznimaka i svjesno riskirati da se oni kojima je dovoljno stalo zabrinu za naše duševno zdravlje i sposobnost razumnog rasuđivanja.

Ipak, prije negoli se upustite u laičko utvrđivanje naše povijesti bolesti, dopustite nam da barem pokušamo objasniti ovaj naš na prvi pogled potpuno neobjašnjivi postupak. Za početak, vrlo dobro znamo da je 690 SMC rasni supermoto, kao i da je 690 Enduro, sukladno svom imenu, vrsni terenski motocikl. I već je samo to dovoljno da vam - bez obzira na to što smo Enduro i SMC imali priliku voziti rame uz rame na prezentaciji u dalekoj Almeriji - ovu priču ne pokušamo "prodati" kao neku vrstu usporednog testa, jer bi on mogao biti samo šaljivo neobavezan ili pak jednostavno besmislen. Kako vam drago.

No, isto je tako nepobitna činjenica da su SMC i Enduro, tehnički gledano, jednojajčani blizanci koji se međusobno razlikuju tek po ekstremitetima. I karakteru. Uostalom, da u svojoj garaži nekim sretnim slučajem uzrokovanim viškom novaca,

Na genetskoj osnovi natjecateljskog modela Rally 690 Austrijanci su predstavili dva potpuno različita jednojajčana blizanca. Jedan od njih predstavlja divlji i uzbudljiv supermoto, a drugi je kultiviran i nevjerojatno svestran terenac. I dok će SMC kao dijete asfalta oduševiti trkače amatere i sve one koji uživaju u žestokoj sportskoj vožnji, a ne podnose sportske motocikle, njegov brat Enduro je istovremeno melem na ranu svima koji već godinama traže vrhunski enduro motocikl jednako vrlo dobar na terenu kao i na cesti. Dakle, mogućnost uporabe na svim podlogama glavna mu je vrlina, no da se njega pita, Enduro bi na "švarcenergovski" grubom njemačkom zagrmio "Bitte off-road! Jaaaaaa..., wunderlich!"

Svestrani genijalac i njegov zločesti

CIJENA
68.980 KN

prostora i vremena posjedujete i SMC i Enduro, teško da biste svom neupućenom susjedu mogli objasniti kako niste glupan koji posjeduje dva potpuno ista motocikla.

A koje biste to uopće argumente dali sumnjičavom susjedu? Za početak biste naveli najuočljivije razlikovne elemente, a to su kotači i gume. Enduro tako - ovisno o načinu na koji gledate stvari - dolazi s poluterenskim ili polucestovnim gumama dimenzija 90/90-21 sprijeda i 140/80-18 straga, dok SMC na svojim žbičanim naplatcima udomljuje ljepljive pneumatike u dimenzijama 120/70-17 i 160/70-17. Jaka stvar, misli si susjed, svjestan kako ga lakirane cipele ne čine "brand-managerom", jednako kao što kad obuče gozjerice ne postaje Grizzly Adams. A opet, možda obuća doista čini čovjeka, zaključuje on, jer osjeća se potpuno drugačijom osobom kad obuče ženine visoke pete...

E, tu ga sad na trenutak imate i zato ostajete još malo u području donjih ekstremiteta, kako biste mu ukazali na razliku u kočionoj grupi, odnosno na činjenicu da prednji disk promjera 300 mm na Enduru pritišću



Ako slika govori tisuću riječi, onda je već ova fotografija dovoljan dokaz kako su KTM 690 Enduro i 690 SMC iznad struka tehnički gotovo identični motocikli

obična Brembova kliješta s dva klipića, dok se SMC na toj istoj poziciji kiti diskom promjera 320 mm i Brembovim radijalnim kliještima sa četiri klipića. Vizualna razlika je tu taman toliko evidentna da susjed - čak i ako ima samo dvoznamenkasti kvocijent inteligencije - i dalje nema pojma o čemu pričate, ali barem naslućuje da biste vi možda ipak mogli biti u pravu.

C I J E N A
71.280 K N

brat također

Ukupna udobnost SMC je manja nego kod Endura, no ukoliko ga ne nervirate vožnjom po gradu, ovaj će vam supermoto pružiti zadovoljavajući komfor

Čini se da je dubina silaska u nagib kod SMC-a gotovo neograničena, a bez obzira na to radi li se o sporom ili brzom zavoju, motocikl ne odstupa ni milimetra od idealne putanje



I sad tu činite ključnu grešku i pokušate mu objasniti kako je Enduro ipak nešto manje ekstreman od svojeg supermoto brata, između ostalog i zbog toga jer njegova WP amortizacija nudi 250 mm hoda, dok su kod SMC-a te vrijednosti nešto veće i iznose 275 mm sprijeda i 265 mm straga. Vama je možda jasno da bi se mogla očekivati obrnuta situacija, ali susjed je to jednako smisljeno kao da mu objašnjavate razliku između nuklearne fizije i fuzije i to

ćete lako prepoznati u njegovu nezainteresiranom pogledu. I dok se vi u očaju hvatate za posljednje slamke spasa objašnjavajući kako SMC ima duži završni prijenos i jedan kilogram više, susjed sve to samo shvaća kao krunski dokaz da u onim crvenim teglama na vašem balkonu ne raste asparagus nego zabranjena halucinogena supstanca koja vam je pojela mozak. Uostalom, baš kao što je on i oduvijek tvrdio. Manite se dakle čoravog posla uvjeravanja

okoline i umjesto toga uživajte u onome što vam - svaki na svoj način - nude ovi motocikli projektirani na naslijeđu natjecateljskog modela 690 Rally, dakle motocikla koji je prošle godine u svom prvom nastupu pobijedio na Dakru. Takav karizmatični pedigree daje ovim 690-icama dodatnu dozu privlačnosti i objašnjava neke konstrukcijske specifičnosti koje su lako uočljive kada skinete plastične oplate maksimalno minimaliziranog hard-enduro dizajna.



Agresivna prednja kočnica s Brembovim radijalnim klijestima i velikim diskom trenutno zaustavlja motocikl, ali i uzrokuje putovanje vozača po klizavom sjedalu





Moderna i bogata ploča s instrumentima jedan je od rijetkih vanjskih detalja koji ukazuju na to da su ovi motocikli gotovo natjecateljskog izgleda namijenjeni i turističkoj primjeni



Do vrha molim. A gdje vam je čep spremnik goriva?

Centralni element tako ogoljenog motocikla je potpuno novi rešetkasti čelični okvir izrađen od krom-molibden legure, koji na prvi pogled djeluje kao i drugi uradci ovog proizvođača. Ipak, razlika je itekako očita u njegovoj stražnjici, odnosno njenom izostanku. Okvir modela Enduro i SMC, naime, nema klasični nosač stražnjeg kraja, već njegovo mjesto, ali i funkciju, preuzima samonosivi plastični spremnik goriva zapremine 12 litara. Osim što smještajem u stražnji dio motocikla snižava težište i smanjuje težinu, tako izveden spremnik goriva svojim plosnatim oblikom toliko nenametljivo prati linije stražnjeg kraja, da bi prosječnom promatraču sumnje u njegovo nekarakteristično pozicioniranje moglo pobuditi samo protezanje sjedala skroz do kontrolne bravice, odnosno izostanak čepa za nadolijevanje goriva.

On se, naime, sasvim logično nalazi iza samog sjedala, a takvo premještanje unutarnjih organa dovelo je do toga da se u prednjem dijelu okvira,



Kočnice su jedna od najvećih odlika Endura. Snažne su i lako se doziraju, tako da ih je jednako zadovoljstvo koristiti i terenu i na asfaltu



>>>

Dizajnerski je Enduro gotovo jednak SMC-u i u globalu je vizualno puno bliži hard-enduro motociklima nego nekom cestovnom terencu

KTM 690 Enduro je vrsni off-road motocikl, koji je na terenu blagonaklon prema početnicima, ali je istovremeno u stanju impresionirati prekaljene ljubitelje hard-endura





Nepravilno oblikovan reflektor i malena maskica savršeno pristaju karakteru motocikla



Snažan, ali i nervozan pogonski agregat je gotovo neupotrebljiv ispod 5.000 okr/min. Agregat koji se ugrađuje u Enduro djeluje nešto elastičnije



Masivni ispušni lonac znatno prigušuje zvuk i daje naslutiti da bi njegovom zamjenom motocikl lako mogao postati još eksplozivniji

Vrlo dobra APTC klizna spojka bitno olakšava ulazak u zavoje, te zajedno sa modulabilnom kočnicom omogućuje lagano zanošenje stražnjeg kraja



dakle tamo gdje se kod drugih enduro motocikala nalazi spremnik goriva, smjesti zračna kutija. Ispod zračne kutije na sasvim je uobičajeno mjesto smješten moderni jednocilindraš, koji možda ne voli niske okretaje, ali zato oduševljava svojim maksimalnim performansama.

Budući je ovo četvrti ili peti put da ga imamo na testu, nećemo ponavljati hvalospjeve na njegov račun, nego ćemo samo spomenuti kako se radi o hi-tech tekućinom hlađenom agregatu s jednom bregastom osovinom i četiri ventila po cilindru. Kada bismo se htjeli izraziti maksimalno sažeto, rekli bismo da je to ponajbolji uradak u toj klasi. U svom Enduro i SMC izdanju ovaj agregat zapremine 654 ccm razvija 63 KS pri 7.500 okr/min i 64 Nm okretnog momenta pri 5.500 okr/min, što znači da je slabiji i manje obdaren momentom od istovjetnog agregata u novom Dukeu, no usudujemo se reći da je na trenutke ipak nešto uzbudljiviji, posebno ako govorimo o SMC-u.

Enduro i SMC, naime, na papiru možda imaju iste vrijednosti, no u samoj se vožnji terenska verzija odlikuje nešto mekšim razvijanjem snage. Ili da budemo sasvim konkretni, Enduro djeluje snažno, ali istovremeno i dovoljno kultivirano, dok SMC ostavlja dojam kao da ga pokreće neki još snažniji, ali i agresivniji i nervozniji, gotovo bismo rekli: trkački agregat. Tu je razliku u karakteru najlakše uočiti ukoliko se odlučite na ležerniju vožnju ili probijanje kroz gradsku gužvu. Tada Enduro nudi solidnu, iako ne i vrhunsku elastičnost, koja sugerira svakodnevnu upotrebljivost, dok SMC-ov agregat u takvom okruženju snažno negoduje i ne pokazuje nikakvu volju za suradnjom ispod nekih 5.000 okr/min, posebno u višim stupnjevima prijenosa.

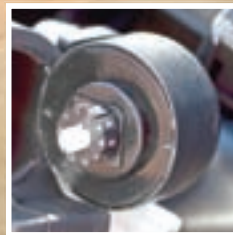
Takvu SMC-ovu smanjenu upotrebljivost na nižim i srednjim okretajima, koja se očituje kroz itekako osjetnu trešnju agregata, možemo dijelom pripisati i nešto duže proračunatom završnom prijenosu, iako bi s druge strane jedan dio te razlike između Endura i SMC-a trebala kompenzirati činjenica da ovaj potonji ima stražnji kotač manjeg promjera. Bilo kako bilo, terenska se verzija puno bolje snalazi u urbanim sredinama, dok osim već spomenute trešnje agregata upotrebu supermota u takvom okruženju dodatno otežava opća živčanost jednocilindraša.

Naime, kada SMC jednom uđe među gradske zidine, počinje ga loviti klaustrofobičnost i nervoza, pa onda imate osjećaj kao da umjesto ručicom gasa baratate prekidačem za struju. Tako vam neke osnovne radnje poput održavanja konstantne brzine postaju nemogućom misijom, budući na svako dodavanje gasa motocikl naglo skoči naprijed, da bi onda nakon oduzimanja gasa naglo zastao. Srednjeg puta nema. Srećom, SMC, jednako kao i Enduro,

Ostali smo zatečeni koliko je 690 Enduro uvjerljiv u terenskoj vožnji čak i kad je opremljen serijskim poluterenskim gumama. Montaža guma s čepovima još bi više naglasila njegov terenski karakter, ali i smanjila ugodu korištenja na cesti



>>>



▲ Enduro i SMC nude mogućnost igranja s posebnim potencijetrom, kojim agregat možete učiniti manje agresivnim ili ga pripremiti za korištenje goriva niske oktanske vrijednosti

ispod sjedala ima potencijetar kojim birate mape ubrizgavanja, tako da postoji mogućnost vožnje u prigušenom modu, gdje je agregat manje zabavan, ali i nešto upotrebljiviji na nižim i srednjim okretajima. Osim toga, tu je i mogućnost odabira treće mape namijenjene istraživanju nerazvijenih zemalja, odnosno korištenju goriva niže oktanske vrijednosti, no to je nešto što će više zanimati vozače modela Enduro, posebno ako se jednog dana ovaj motocikl pojavi i u "odjevenoj" Adventure verziji. Kao što smo već napisali, Enduro se odlikuje nešto ugladenijim i manje agresivnim karakterom i ukoliko niste mazohist, velika je vjerojatnost da će vam se u vožnji gradom više svidjeti od SMC-a.

To više što su kočnice premašile sva očekivanja za jedan cestovni enduro i bez imalo ustručavanja možemo reći da su bolje nego i na nekom supermotu, dok su odnosu na prosječne soft-enduro modele toliko superiorne da nam je neugodno uopće povlačiti takvu paralelu. Jasno, kočnice nisu snažne kao kod SMC-a, koji je naprijed opremljen radijalnim klještim i većim diskom, no zato se gotovo savršeno dobro doziraju i odličnu pristaju karakteru ovog motocikla, te se bez problema snalaze sa zavidnim performansama. Osim toga, mekane komande i pohvaljena modulabilnost čine te kočnice itekako upotrebljivima i u terenskoj vožnji, no o tome ćemo nešto kasnije.

Ugladenost i nervoza

Gotovo sve napisano za kočnice Endura vrijedi i za mjenjač, s tim da smo u dvije-tri prilike greškom stavili u neutral, a jednom smo čak uspjeli pronaći i lažni neutral između treće i četvrte brzine. Tražili smo, dakle, dlaku u jajetu. Nepopravljivi cjepidlake će sigurno imati nemale primjedbe na udobnost, no s obzirom na dvostruku namjenu ovog motocikla teško nam je zamisliti da u tom području Enduro ima puno prostora za napredak. Položaj vozača je izveden u pravom enduro stilu, te

je zajedno s ukupnom udobnošću određen umjerenom visoko postavljenim i umjerenom širokim upravljačem, uskim bokovima motocikla i isto takvim sjedalom. Ukupno gledajući, Enduro je svojom ergonomijom negdje na pola puta između soft-enduro i hard-enduro motocikala, odnosno točno tamo gdje konstrukcijski i spada.

Iako ne sumnjamo da bi nam na dužim putovanjima njegovo usko i relativno tvrdo sjedalo počelo stvarati probleme, na testnoj nam je ruti Enduro

činio ugodno društvo, a ukupnoj su kvaliteti vožnje pridonijele i u prosjeku nenametljive vibracije. A iako su braća, za SMC se takvo što ne može reći. Doduše i kod njega su vibracije na rukama i nogama osjetno manje nego na KTM-ovim motociklima iz prethodnih generacija, no još uvijek su dovoljno izražene da se upitate postoji li doista kontrabalasna osovina ili je samo marketinški trik.

Možda smo mi to samo umislili, no u cjelini gledano SMC nam se činio primjetno manje



S Endurom 690 možete biti vrlo brzi na asfaltnim prometnicama, no prilikom jurnjave kroz zavoje računajte na određeno širenje putanje



udobnim od Endura. Tome je svakako pridonio i njegov agresivni karakter, zbog kojeg je pri svakom odlučnijem pritiskanju kočnice ili dodavanju gasa stražnjica bila odasлана na putovanje po klizavom sjedalu. U svakodnevnoj vožnji bi vam konstantni ples između jednog i drugog kraja sjedala mogao postati iritantnim, no osim što vam u kombinaciji s uskim bokovima motocikla takva klizava presvlaka omogućuje trenutno premještanje tijela u sportskoj vožnji, ona istovremeno smanjuje opasnost od trzajne ozljede vrata.

SMC 690, naime, vrlo agresivno iskazuje snagu i gotovo vas trenutno od stajanja u mjestu katapultira do brzina koje su teško prisposodive jednom serijskom supermoto motociklu. I nemojte misliti da ćete se moći kontrolirati i da vam digitalni brzi-

nomjer neće svako malo ispisivati troznamenkaste brojke, za tek koji postotak manje od 200 km/h. Svojim temperamentom SMC jednostavno proždire vaš unutarnji ja, te je svaki pokušaj opiranja ili pozivanja na zdravi razum trenutno osuđen na propast, tako da ćete s ovim motociklom prečesto biti s one strane prekršajnog zakona, a onda i zakona fizike.

Ukoliko se, dakle, ne bojite maksimalno odvrtnuti polugu gasa, a voljni ste se pravovremeno igrati polugom mjenjača, lako je moguće da ćete svoje stvarne brzine postati svjesni tek kada vam se na ulasku u sljedeći zavoj učini kako ste ostavili premalo mjesta za kočenje. No, taj će se strah ubrzo pokazati pretjeranim, budući kočnice i ciklistika u potpunosti prate vrline pogonskog agregata, a to znači da ćete se u cestovnoj primjeni teško približiti granicama njihovih mogućnosti, čak i kada pomislite da ste debelo pretjerali.

Tako radijalna kočiona kliješta bez ikakvih problema zaustavljaju ovaj 139,5 kg težak motocikl, a obzirom na silinu njihova ugriza sva je sreća da je poluga prednje kočnice sportski pretvrda. U suprotnom bi se čak i spretnijim vozačima moglo zalomiti da u naletu panike i prežestokog pritiskanja poluge dođu u kušnju izvođenja koluta naprijed. Doduše, opasnost od takvog gimnasticiranja na cesti uvelike je smanjena potpuno podesivom WP prednjom vilicom promjera 48 mm, koja je s obzirom na svoj dugi hod iznenađujuće tvrdo podesena i malo ponire prilikom kočenja.

Ne može se baš reći da je ovjes SMC-a tvrd poput onog na sportskom moto-

ciklu, ali je čvrst i nepokolebljiv u svom radu, tako da bez obzira na dugačkih 275 mm hoda sprijeda i 265 mm hoda straga nema potreba paziti na prehranu prije vožnje ili uzimati tablete protiv morske bolesti. Serijske postavke ovjesa učinile su nam se odlično pogodjenima za sportsku vožnju cestom, a posebno nas je fasciniralo da ni pri prolascima kroz vrlo brze zavoje nema nikakvog namještanja motocikla ili nepotrebnog rada ovjesa. Jednostavno je čvrst k'o stijena.

Vjerujemo da pritom ne trebamo posebno naglašavati kako nema spomena o bilo kakvom širenju putanje, a cijeli smo motocikl doveli u blagu krizu samo kada smo sa montiranim Pirelli Supercorsa

Pro gumama skrenuli na prašinom prekrivenu lokalnu prometnicu. Sve u svemu, ako baš ne naletite na neku kilometarski dugu ravnu dionicu ceste, možete biti sigurni kako ćete s ovim motociklom nabijati komplekse vlasnicima sportskih motocikala, a užitak



▲ Izvedba spremnika goriva je jedna od najvećih specifičnosti ovih motocikala. Smješten je ispod stražnjeg dijela sjedala i osim za pohranjivanje 12 litara pogonskog goriva obavlja i funkciju nosača stražnjeg kraja



će biti potpun ako vas oni pokušaju slijediti na nekoj planinskoj cesti.

Zavoje, zavoje nam dajte!

Naime, što su zavoji oštriji, to se vi više zaljubljujete u SMC i njegovu ciklistiku, a naletite li pritom na neku serpentinu, lako je moguće da ćete na trenutak imati osjećaj da se nalazite u bestežinskom stanu ili da ćete motocikl bokom zakucati u asfalt. Naime, lakoća kojom SMC pada u nagib kao i munjevite promjena pravca stavljaju ga u red najokretnijih, a onda i po tom pitanju najzabavnijih motocikala homologiranih za vožnju po cesti. Na vama je samo da imate hrabro srce i da brojeve okretaja stalno držite između 6 i 8 tisuća okretaja, odnosno da kazaljku obrtomjera nipošto ne spuštate ispod oznake 5. Uspijete li zadovoljiti te uvjete, dobra zabava vam je i više nego zajamčena, a u istraživanju potencijala ovog motocikla možete i koji put promašiti putanju budući na SMC-u uvijek imate mjesta za još dublje padanje u nagib i naglo izvođenje korekcija. Ustvari, namjerno odabiranje pogrešne putanje bi vam lako moglo prijeći i u naviku.

Vlasnici modela Enduro ne bi trebali pretjerivati s takvim nestašlucima, no to ne znači da u nekoj tekućoj cestovnoj vožnji neće biti iznenađujuće brzi. Dapače, zahvaljujući snazi agregata, okretnosti i suspregnutoj težini Enduro je po svojim ukupnim osobinama i užitku u vožnji na asfaltnoj podlozi barem za klasu bolji od prosječnog jednocilindričnog cestovnog terenca. Već pohvaljeni prednji i stražnji disk vam daju onu potrebnu dozu sigurnosti da između dva kočenja muški odvrnete ručicu gasa, a bez nekog većeg straha se možete spuštati i u relativno duboke nagibe. Ipak, kod jurnjave zavojima treba imati mjere i pravovremeno uračunati primjetno širenje putanje kao logičnu posljedicu velikog prednjeg kotača promjera 21 cola i montiranih guma poluterenskog profila.

Problema sa širenjem putanje nećete imati ukoliko se vozite umjereno, dakle onako kako to jednom enduro motociklu na cesti i priliči, no jednako kao i kod SMC-a, problem je u tome da vas agregat stalno vuče da ga još malo potjerate. Doduše, za razliku od svog supermoto brata, Enduro u vožnji iskazuje manje agresije i tako vozača nešto manje navodi na grijeh, a u našim je bilješkama ostalo zapisano i to da nakon 140 km/h i dalje solidno vuče, ali i da pomalo ostaje bez daha. Tek smo se kasnije sjetili da bi ta osjetna - iako ne i drastična - razlika u vožnji mogla biti posljedica toga što smo na enduro dionici potencijometar kojim se bira mapa ubrizgavanja stavili u položaj 2, kako bi se snaga razvijala manje agresivno.

Za taj smo se potez odlučili nakon što je off-road dionica koja je činila glavninu testne rute skrenula s prašnjavog i brzog makadama na tehnički zahtjevnije kozje stazice s kratkim i relativno strmim usponima, ostrim zavojima i pokojom voderinom ispunjenom pozamašnim kamenjem. Na



Vrlo duga stražnja vilica izvedena je po uzoru na SX i EXC modele i obuhvaća okvir s vanjske strane



Na rešetkasti okvir motocikla nevjerojatno skladno se nadovezuju pogonski agregat, air-box i stražnja vilica



▲ U kompaktnoj glavi cilindra smještena je jedna bregasta osovina i 4 ventila. Usisni ventili su maksimalno olakšani jer imaju šuplje stablo, dok poklopac glave izveden pod nagibom olakšava njihovo podešavanje



U vožnji otvorenom cestom SMC osvaja svojom okretnošću i ukupnim performansama netipičnim za jednocilindrični motocikl

KTM 690 ENDURO

Motor: jednocilindrični redni, četverotaktni
Promjer x hod: 102 x 80 mm
Obujam: 654 ccm
Odnos kompresije: 11,8:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci, klizna spojka
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm, potpuno podesiva, hod 250 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, mogućnost podešavanja spore i brze kompresije i povrata, hod 250 mm
Gume: prednja 90/90-21, stražnja 140/80-18
Kočnice: naprijed disk promjera 300 mm i kočione čeljusti s 2 klipčića, straga disk od 240 mm i kočiona čeljust s jednim klipčićem
Dimenzije (u mm) i suha težina: visina sjedala 910, osovinski razmak 1.498, težina 138,5 kg
Deklarirano: snaga - 63 KS (46,3 kW) - 7.500 okr/min, max. okr. moment - 6,5 kgm (64 Nm) pri 6.000 okr/min
Spremnik goriva: 12 l

+ vrlo dobre vozne osobine na cesti i na terenu, kočnice, pogonski agregat, performanse, okretnost

- cijena



Podjednako dobra snalžljivost na cesti i terenu, te mogućnost vožnje na nekvalitetni benzin samo su neke od vrлина koje Enduro 690 čine praktičnim odabirom za istraživanje egzotičnih zemalja. Za potpuni dojam tu je i široka paleta dodatne opreme

	Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS-okr/min)	Maks. okr. moment (Nm-okr/min)	Suha težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Gume (sprijeda / straga)	Hod ovjesa u mm (sprijeda / straga)	Visina sjedala od tla (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena (kn)
BMW G 650 XChallenge	652	53-7.000	60-5.250	144	1.500	90/90-21 / 140/80-18	270/270	930	9,5 l	79.464
Husqvarna TE 610 i.e.	576	54-7.000	51-6.500	140,5	1.505	90/90-21 / 140/80-18	300/320	940	12,5 l	62.990
KTM 690 Enduro	654	63-7.500	64-6.000	138,5	1.498	90/90-21 / 140/80-18	250/250	910	12 l	68.980
KTM 640 Enduro (2006)	625	54-7.000	54-5.500	148	1.510	90/90-21 / 130/80-18	275/275	910	11,2 l	(62.580)

prvi pogled ništa prestrašno, no spomenuta nam je promjena mape ubrizgavanja omogućila ležerniju terensku vožnju, nudeći manje nervozan odgovor na okretanje ručice gasa, kao i više upotrebljivosti na nižim okretajima. I inače je Enduro bio prijateljski raspoložen, a njegove su ukupne terenske sposobnosti premašile sva naša očekivanja, to više što se ne radi o terenskom specijalistu, već o svestranom motociklu itekako upotrebljivom na asfaltiranim prometnicima. Njime KTM ustvari slijedi već zaboravljenu originalnu enduro misiju, ne obazirući se na trenutno važeću bipolarizaciju na hard-enduro motocikle koji služe isključivo terenskoj vožnji i soft-enduro motocikle koji služe..., hm, ničim pretjerano uzbudljivom.

A da bi terenska komponenta uporabe ovog motocikla mogla doći do izražaja, trebalo je masu vozila zadržati u razumnim okvirima. Deklariranih 138,5 kg već na papiru ostavlja vrlo dobar dojam, no još je bolja vijest da se u umjereno zahtjevnoj terenskoj vožnji tih 20 do 30 kg viška u odnosu na hard-enduro rođake gotovo i ne osjeti. Enduro jednostavno dobro skriva svoje kilograma i vrlo je vjerojatno da ćete ih donekle osjetiti tek kad ga nakon pada budete trebali podizati s poda. U toj će nemiloj situaciji čak i nevjerni Tome dobiti konačnu potvrdu kako se radi o istinskom off-road motociklu, budući su plastike i ostali lomljivi elementi iznimno otporni na oštećenja. Sve smo to provjerili mi, kako vi ne biste morali provjeravati.

Ipak, ako bismo morali birati element po kojem se odvaja zlatno žito od soft-enduro kukolja, onda je to svakako ovjes motocikla, a tu se 690 Enduro doista nema čega sramiti. Doduše, ekstremni bi korisnici mogli poželjeti nešto duži hod ovjesa, budući ovako motocikl pri prelasku preko većeg kamenja nije bio u stanju u potpunosti kompenzirati sve udarce, no WP elementima se osim tog detalja nije moglo ništa drugo zamjeriti. Kao, uostalom, i ostatak motocikla, ovjes Endura djeluje uravnoteženo i istinskim znalcima omogućuje da uživaju u agresivnoj vožnji, posebno ako umje-

sto na terenu dobrih, ali ipak previše cestovnih Metzelerovih pneumatika montiraju prave enduro gume s čepovima.

Kroz pustinju i prašumu ili na karting stazu?

S takvim će se gumama prekaljeni znalci moći nositi i sa zahtjevnijim terenom, kao i zapanjujuće dugim skokovima, dok će oni nešto malo manje zahtjevni korisnici ostati zadivljeni lakoćom kojom se motocikl probija kroz off-road okruženje, kao i iznimno malom količinom stresa kojeg prenosi na vozača. Od pomoći će im biti i već pohvaljene kočnice, koje se bez obzira na svoju ukupnu snagu i na mekanom terenu mogu nevjerovatno precizno dozirati, a posebnu pohvalu treba uputiti stražnjoj kočnici koja vam milimetarskom točnošću najavljuje trenutak u kojem će doći do blokiranja stražnjeg kotača. Izuzmemo li nekoliko desetaka metara po makadamu, sa SMC-om se nismo upuštali u off-road vožnju, no zato smo itekako uživali u vožnji po improviziranoj supermoto stazi. Mogućnost (čini se gotovo beskonačno dubokog) kočenja u zavoj, maksimalna stabilnost u nagibu, nevjerovatna lakoća promjene smjera i tvrdoglavo držanje zamišljene putanje u najoštrijim zavojima samo su dio SMC-ovih kvaliteta na stazi, a posebno poglavlje zaslužuje i APTC klizna spojka (ima je i 690 Enduro), koja u kombinaciji sa modulabilnom stražnjom kočnicom uklizavanja u zavoj čini lako dostupnima čak i vozačima manje vičnim toj atrakciji. Jednako su impresivna 'ispucavanja' iz zavoja, a neželjena propinjanja na stražnji kotač eliminira dugačka lijevana aluminijska vilica slična onoj na KTM-ovim motokros i enduro motociklima.

Jednako kao i kod modela Enduro, pretpostavljamo da bi nikad zadovoljni vozači s naprednijim natjecateljskim ambicijama poželjeli da je SMC još za kojih 20 kg lakši, no vjerojatno će ih ponajviše smetati prigušen zvuk koji uopće nije prisposobiv jednom karakternom jednocilindrašu takve zapremine. Srećom, upravo nam ta prigušenost i

dimenzije ispušnog sustava sugeriraju kako bi produkti stanovitog slovenskog proizvođača mogli donijeti značajan pomak u pogledu težine i poželjne zvučne kulise i tako SMC učiniti još uzbudljivijim motociklom. Ako je takvo što uopće potrebno.

Naime, izuzmemo li natjecateljske specijalke poput modela Rally, SMR i SX, SMC je vjerojatno najnapetiji motocikl u KTM-ovoj paleti jednocilindričnih modela, a to nije mala stvar. Enduro je, s druge strane, jedno od KTM-ovih najugodnijih iznenađenja. Njegove terenske sposobnosti su nadmašile sva naša nadanja i mogućnosti, dok zbog vrlo dobrih voznih osobina na asfaltu nikako nismo mogli iz glave izbaciti misao kako bi ga se bez puno truda moglo preobraziti u istinski supermoto. Kočnice ne treba dirati, agregat ima dovoljno snage, a dizajn ionako dijeli sa SMC-om, tako da trebate samo u pričuvi imati 17 colne naplatke s cestovnim gumama i u jednom tijelu imati 3 različita motocikla: cestovni enduro, hard-enduro ili supermoto. Već kako ste taj dan raspoloženi.

Ipak, za takvu ćete povlasticu svakodnevne transformacije trebati izdvojiti i popriličnu količinu novca, odnosno 68.980 kuna u seriji plus eventualna nabavka supermoto kotača. SMC 690 je u startu još i skuplji i za svoje usluge traži 71.280 kuna, s tim da ćete vrlo vjerojatno najkasnije za koji mjesec početi mjerhati heksagonalne oblike iz Akrapovičevog izloga.

Je li sve to puno ili malo, ovisi o tome kako gledate na stvari. U nekim je apsolutnim okvirima svakako mnogo. Na kraju krajeva, za taj novac možete razmišljati i o dvostruko snažnijim motociklima, jasno, ako vam nije mrska japanska konfekcija. No, KTM je ionako već neko vrijeme prestižna modna marka, te kao takav mjerilo luksuza na dva kotača, pa svi oni koji su odani tom proizvođaču ovozemaljske stvari poput cijene svrstavaju u rubriku 'razno'. Oni drugi se mogu više ili manje iskreno uvjeravati kako ih austrijska narodna tehnika ne dira u živac i onda u dubini svoje duše svejedno maštati o ružičastom svijetu u narančastom. ■

SMC je jedan od boljih odabira za vozače koji vole uživati u maksimalno agresivnoj vožnji, a mrskí su im klasični sportski motocikli. Ako je cesta dovoljno zavojita, teško da će netko moći pratiti vaš ritam



KTM 690 SMC

Motor: jednocilindrični redni, četverotaktni

Promjer x hod: 102 x 80 mm

Obujam: 654 ccm

Odnos kompresije: 11,8:1

Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru

Hladenje: tekućinom

Paljenje: elektronsko

Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva

Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci, klizna spojka

Mjenjač: 6 brzina

Okvir: čelični cjevasti

Ovjes: upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm, potpuno podesiva, hod 275 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, mogućnost podešavanja spore i brze kompresije i povrata, hod 265 mm

Gume: prednja 120/70-17, stražnja 160/60-17

Kočnice: naprijed disk promjera 320 mm i radijalne kočione čeljusti s 4 klipca, straga disk od 240 mm i kočiona čeljust s jednim klipćem

Dimenzije (u mm) i suha težina: visina sjedala 900, osovinski razmak 1.480, težina 139,5 kg

Deklarirano: snaga - 63 KS (46,3 kW) - 7.500 okr/min, max. okr. moment - 6,5 kgm (64 Nm) pri 6.000 okr/min

Spremnik goriva: 12 l

+ maksimalna snaga i performanse, okretnost, ciklistika, kočnice

- cijena, vibracije, nervozan agregat

	Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS-okr/min)	Maks. okr. moment (Nm-okr/min)	Suha težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Gume (sprijeda / straga)	Hod ovjesa u mm (sprijeda / straga)	Visina sjedala od tla (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena (kn)
Husqvarna SM 610 i.e.	576	54-7.000	51-6.500	142,5	1.485	120/70-17 /150/60-17	250/290	910	12,5 l	64.990
KTM 690 SMC	654	63-7.500	64-6.000	139,5	1.480	120/70-17 /160/60-17	275/265	900	12 l	71.280
KTM 660 SMC (2006)	654	-	-	138	1.510	120/70-17 /160/60-17	275/260	910	9,2 l	(68.860)