

# Njegovo gospodstvo

## KTM Duke II

Impresivan izgled već na prvi pogled, kvalitetne komponente, zavidne vozne osobine, snažne kočnice i mnoštvo adrenalina koje izaziva u vožnji samo su neke od karakteristika koje već godinama krase drugu generaciju najuspješnijeg "fun bikea" na tržištu. Ipak, ovaj dugački popis metafora i visoka razina završne obrade ne mogu sasvim opravdati astronomsku cijenu ovog jednocilindraša izraženih vibracija



# "Vojvoda od zabave"



Vitke i lijepo ukomponirane linije daju ukupno atraktivan izgled austrijskom jednocilindrašu. Pogonski motor modela Duke izveden je iz motora LC4 Enduro. Dakako, motor je prerađen s obzirom na predviđenu cestovnu uporabu

Ako nije najnoviji model na tržištu, mišljenja smo da ovaj mješanac koji već godinama osvaja simpatije mnogih moto fanova zaslužuje nekoliko redaka u našoj reviji. Riječ je, naravno, o drugoj generaciji popularnog KTM-ovog "fun bike"-a koji je prvi u serijskoj izvedbi predstavio zgodnu mješavinu gradskog, cestovnog i enduro motocikla. I dok se prva generacija austrijskog "vojvode" (eng. Duke) vizualno gotovo u potpunosti oslanjala na svoje terenske rođake, možemo slobodno reći da je drugi naraštaj tržištu predstavio dizajnersko savršenstvo jedne nove klase koje i danas mnogi proizvođači s većim ili manjim uspjehom pokušavaju kopirati.

Njegov vanjski opis započet ćemo s jednostavnom, ali zato vrlo agresivnom vjetrobranskom maskom u kojoj su integrirana dva okomito postavljena lečasta svjetla, što je rješenje koje su ostale moto kuće tek odnedavno uvrstile u svoj proizvodni program. Iza maske je smještena jednostavna instrument ploča koja se sastoji od analognog brzinomjera i obrtomjera vrlo klasične grafike, mjerča dnevne i ukupne kilometraže, te nekoliko najvažnijih kontrolnih žaruljica. Mnogima će se ovakva postava instrumenata učiniti skromnom, no u odnosu na slična enduro i supermoto ostvarenja upravljačka ploča testiranog modela je velika, pregledna i više nego potpuna. Veliku opasku uputit ćemo nedostatku

pokazivača goriva ili kontrolne žaruljice za rezervu goriva, premda ovaj detalj (osim najnovije Yamahae XT 660) ne posjeduje niti jedan drugi konkurentni model. Ćiroki upravljač motocross tipa proizvod je tvrtke Magura i promjenjivog je promjera koji, osim što odlično izgleda, osigurava bolju izdržljivost i čvrstoću prilikom eventualnog pada. Spremnik goriva zapremine 12 l vrlo je uzak, a sa strane ga karakteriziraju oštre linije bočnih plastika. Svi spojevi plastičnih elemenata izvedeni su vrlo precizno, a da se vodilo računa i o sitnicama kako bi ukupni

Presjek upravljača je veći na mjestima spoja, kako bi se povećala čvrstoća





**Instrumenti su izrazito skromne izvedbe**



**Disk promjera 320 mm na koji djeluju Brembo četveroklipna kočiona klješta**



**Aluminijska vilica novog poprečnog presjeka s vanjskim ojačanjem radi povećanja krutosti**



**Hidraulika stražnjeg amortizera lako se podešava, što se baš i ne bi moglo reći za podešavanje opterećenja opruge pomoću teško dostupnih navojnih prstena**

dojam bio na visokoj razini vidljivo je i po specifičnom, elegantno dizajniranom "čepu" spremnika goriva.

Cestovna orijentacija Duke-a II uočljiva je po njegovom sjedalu koje je vrlo dugačko i koje je u odnosu na terenske modele zamjetno šire, bolje podstavljeno i puno udobnije. Ipak, najuspješniji detalj ovog "fun bikea" definitivno je njegov stražnji kraj s dva ispušna visoko uzdignuta prigušivača, u stilu Ducatijevog modela 916. Za razliku od stražnjeg, prednji je blatobran potpuno suprotnost terenskoj filozofiji jer je postavljen vrlo nisko i priljubljen uz prednji kotač. U našem opisu motocikla nika-

ko ne smijemo izostaviti ni originalno dizajnirane BBS-ove 17" kotače

od lake slitine sa šest krakova postavljenih u obliku slova

Y na koje se ugrađuju cestovne gume Pirelli MTR u dimenzijama 120/70-17 sprijeda i 160/60-17 straga. Detalji poput masivne stražnje vilice promjenjivog presjeka i praktičnog sustava za podešavanje pogonskog lanca pomoću ekscentra stavljaju "točku na i". što se ovjesa tiče, on je povjeren komponentama tvrtke White Power. Sprijeda se ugrađuje upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm koja se može podešavati djelovanjem na hidrauliku i na opterećenje opruge. Ukoliko one nekome nisu dovoljne, daljnje dorade na opterećenju opruge izvode se tako da se postavljaju odgovarajući odstojnici, podloške, koje KTM isporučuje kao zamjenske dijelove i to u veličinama od 2,5 i 10 mm. Na stražnjem se kraju nalazi isto tako u potpunosti podesiv jednostruki amortizer. Bitno je spomenuti i hod ovjesa od 140 mm sprijeda i 170 mm straga, koji je u odnosu na druge enduro (ali i supermoto) modele (265 mm / 310 mm) iz matične kuće drastično smanjen, kako bi se na najmanju moguću mjeru smanjila "lelujanja" i osigurala što bolja stabilnost motocikla. U odnosu na spomenu-





Svojim mogućnostima Duke u potpunosti opravdava epitet "fun bike". Stvoren je za zabavu i kada ga svladate teško ga je voziti po obrascima koje smatramo "normalnim"

Austrijski fun-bike svakako je spartanski opremljen ali svi su mu detalji vrhunski dotjerani. Primjer je zglobna pedala mjenjača, koja također potječe s terenske verzije



te modele smanjen je i međuosovinski razmak koji kod Dukea II iznosi 1.460 mm. Nadalje, cestovnoj upotrebi prilagođen je i kočioni sustav koji se sastoji od jednog velikog diska sprijeda promjera 320 mm na koji djeluju Brembo četveroklipna kočiona klijesta i stražnjeg diska promjera 220 mm, te njegovih jednoklipnih klijesta. Okvir je od cjevastih profila krom-molibden čelika.

Jednocilindrični vodom hlađeni četverotaktni agregat zapremine 625 ccm koncepcijski je isti u cijeloj porodici LC4. Razvija snagu od 54,4 KS pri 7000 okr/min i okretni moment od 6,0 kgm pri 5.500 okr/min. U odnosu na ekstremnije verzije, petobrzinska mjenjačka kutija Duke-a II posjeduje duže prijenos-

ne omjere, kako bi se ostvarila veća maksimalna brzina, a na samom motoru prerađeni su kutija filtra i ispušni sustav da bi se postigla bolja prilagodljivost u vožnji, osobito na cesti. S tim razlogom ugrađen je i potlačni Mikuni rasplinjač promjera 40 mm umjesto Keihin "flachschiber" rasplinjača istog promjera, koji gorivom opskrbljuje neke terenske i natjecateljske supermoto modele.

Položaj vozača za upravljačem jasno ukazuje na terensko podrijetlo ovog modela. Dakle, vozač je pomaknut izrazito prema naprijed, zahvaljujući širokom upravljaču i podstavi sjedala koja ide sve do čepa na spremniku, čime je omogućena potpuna kontrola vozila čak i u najekstremnijim situacijama. Ipak, zbog

cestovne orijentacije i lakšeg savladavanja zavoja upravljač je postavljen znatno niže nego na bilo kojem drugom motociklu slične namijene. Ovakva postava možda će u prvi čas zbuniti korisnike navikle na terenske motocikle, no, već nakon nekoliko zavoja dolazimo do zaključka da je upravo to idealna pozicija za svestranu primjenu ovog modela.

Za pokretanje jednocilindričnog motora dovoljan je samo lagani dodir praktične i uvijek dobrodošle tipke startera, iako je za nuždu ostavljena i poluga nožnog startera. Motor se javlja dubokim pulsiranjem karakterističnim za četverotaktnu jednocilindraše. Za razliku od motocikala s više cilindara, jednocilindraši razvijaju snagu od samog dna, tako da motor nije potrebno tjerati u visoke okretaje, jer u njima više gubi nego što dobiva. Najbolje je okrenuti ručicu gasa do polovice njenog hoda i koristiti vrlo brzu mjenjačku kutiju koja prema "gore" dozvoljava izmjenu stupnjeva bez upotrebe spojke. Tako kad krenete, otpočinite i pravi ples lijeve noge. Prva, druga, treća pa sve do pete brzine. Prosječni pad broja okretaja od jedne brzine do druge iznosi svega 1000 okr/min, što omogućava zadržavanje konstantne vuče, jer je u rasponu od 4000 do 7000 okr/min okretni moment uvijek visok. Dodamo li ovim karakteristikama još i malu ukupnu težinu vozila od 149 kg, njegovu usku izvedbu te gotovo idealnu poziciju za izvođenje najrazličitijih manevara, zabava je uvijek zajamčena. Odlično mjesto za uživanje u raznovrsnim voznim osobinama modela Duke 640 su dionice s kratkim ravnim dijelovima i mnogo zavoja ili oštra gradska križanja postavljena pod pravim kutom. Osim same koncepcije vozila ovim karakteristikama u velikoj mjeri doprinose i široke niskoprofilne gume cestovnog profila koje omogućuju zavidne nagibe i izvrsnu hvatljivost na asfaltnim površinama. Austrijski "fun bike" u zavoje ulazi mu-



Cijena **69.980 kn**

### PREDNOSTI

- dizajn
- kočnice
- vjetrobranska zaštita
- agilnost
- okretni moment
- vibracije
- položaj vozača
- cijena

### NEDOSTACI

### TEHNIČKI PODACI

**Motor:** jednocilindrični, četverotaktni, promjer x hod: 101x78 mm, obujam 625 ccm, odnos kompresije 11,5 :1, **razvod:** jedna bregasta osovina u glavi s 4 ventila, hlađenje tekućinom, elektronsko paljenje, **napajanje:** rasplinjač Mikuni BST 40, spojka s višestrukim diskovima u uljnoj kupki, mjenjač sa 5 brzina. **Okvir:** konstrukcija od čeličnih cijevi. **Ovjes:** sprijeda upside-down vilica s cijevima od 43 mm, hod 140 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 170 mm. **Gume:** prednja 120/70-17, stražnja 160/70-17. **Kočnice:** naprijed jednostruki disk promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk od 220 mm i 1 klipčić. **Dimenzije** (u mm) i težina: visina sjedala 900, osovinski razmak 1.460, težina 149 kg. **Deklarirano:** snaga - 54,4 ks (40 kW) pri 7.500 okr./min., max. okr. moment - 5,9 kgm (60 Nm) pri 85.500 okr./min. **Spremnik goriva:** 12 l



Atraktivno izveden stražnji kraj sa dva visoko uzdignuta prigušivača, u stilu Ducatijevog modela 916

njevito, a promjena smjera kretanja s ovim je motociklom prava dječja igra. Male dimenzije i masa praštaju greške i omogućuju mnoštvo popravaka kako bi se ostvarila zadana putanja. No, najljepše od svega je što kod Duke-a ne postoji univerzalna tehnika vožnje jer on podržava sve stilove. Kroz zavoje ga možete voziti kao cestovni motocikl s koljenom na asfaltu, kao enduro s nogom ispruženom sve do prednjeg kotača, a najbolje od sebe ovaj motocikl daje kada vozač počne prkositi zakonima fizike proklizavajući cijelim motociklom kroz zavoje. Naravno, ova tehnika iziskuje i određeno iskustvo.

Ovako "vrckav" motocikl, na kojem je teško kontrolirati se po pitanju poštiva-

nja propisa, zahtijeva i kvalitetan sustav za zaustavljanje. Kod Duke-a o kočnicama možemo reći samo najbolje jer su vrlo snažne i zaustavljaju ga gotovo u mjestu, a odlikuje ih i vrlo kvalitetno doziranje za koje je sprijeda dovoljan samo jedan prst na poluzi. Straga je stvar malo drugačija jer je stražnji disk vrlo osjetljiv i ima tendenciju blokiranja stražnjeg kotača. Možda to vještijima i neće biti mana, jer je time jednostavnije zanošenje stražnjeg kraja za proklizavanje kroz zavoj. Čim ga zajašete, postajete svjesni da je ovaj motocikl stvoren za zabavu i kada ga jednom svladate, teško ga je voziti po obrascima koje smatramo "normalnima". U trenutku i najozbiljnije korisnike pretvara u razigrane adole-

scente koji svakim pritiskom kočnice ili okretanjem ručice gasa izvode atraktivnu predstavu za prolaznike.

Ipak, da nije riječ o savršenom vozilu govore nam vrlo izražene vibracije motora koje se gotovo u potpunosti prenose na vozača i umanjuju ukupnu udobnost. Duke definitivno nije stvoren za neki duži put. Ali najveći minus odnosi se na vrlo visoku cijenu. 69.980 kn je iznos za koji se danas može nabaviti i većina sportskih ili turističko-sportskih dvo- i četverocilindraša zapremine do 600 ccm. Dakle, pred nama je zgodna, ali prilično skupa igračka s kojom se, na žalost, neće moći baš svatko poigrati. ✓

Boris Metikoš

