

>>>test

KTM 525 XC

Narančasta



CIJENA
76.980 KN

perverzija

“Život je lijep!” piskutavo smo uzviknuli u kacigu i iscrpljeni ostali još trenutak u sjedalu. Pognute glave i sa prepredenim smiješkom obećavamo sami sebi kako ćemo jednog dana posjedovati 525 XC. Možda i prvi četverocikl za kojim će pustiti slinu čak i najzagriženiji pobornici off-road vožnje na isključivo jednom paru kotača. Uživanje u njegovom društvu vrijedi svakog od 77 tisuća novčića, plus troškovi ugovaranja (još jedne) police životnog osiguranja. Ne, bez tog papira nije pametno sjedati za upravljač KTM-ovog monstuma

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ; FOTO: MARKO GUZINA

Kad vam kroz ruke prođe na desetke najpoželjnijih motocikala raznoraznih kategorija, pa onda i više od prstohvata vrhunskih četverocikala, osuđeni ste na gubljenje jednog dijela onog nevinog dječaćkog ushita kad ugledate nešto što bi trebalo biti još novije, ljepše, brže, snažnije... To je kao da prekaljenu porno-divu pokušate impresionirati svojom intimnom imovinom. Ma ne možete vi imati nešto što ona već nije..., hm vidjela.

Strahopoštovanje, doduše, u većini slučajeva postoji, a ako se motocikl pokaže uzbudljivim u praktičnoj primjeni, velika je mogućnost da će vam snažno prirasti srcu. No, ljubav na prvi pogled je iznimno rijetka. I zato se u KTM 525 XC nismo zaljubili na prvu loptu. Ali smo ga svejedno, oprostite nam na homoseksualnom izrazu, poželjeli i to još i prije negoli ga je svijet upoznao u njegovu konačnom obliku. Sad kad smo ga imali prilike isprobati, shvatili smo da naša požuda nije bila uzaludan grijeh.

A glasine o prvom KTM-ovom četverokotačnom off-road stroju započele su otprilike onog istog dana kada su KTM i Polaris razmijenili svoje dionice u svrhu strateške suradnje. Nakon toga je Polaris počeo ugrađivati KTM-ov agregat u svoj model Outlaw 525, dok je austrijski proizvođač istovremeno dizao tenzije objavom skica i fotografija vlastitog prototipa u akciji. U međuvremenu se obećana ljubav između KTM-a i Polaris-a pokazala manje-više prolaznom aferom, no Austrijanci su imali dovoljno vremena za usvajanje potrebnih znanja, tako da već na temelju njihovog prvog urat-



Stražnje svjetlo je minimalistički izvedeno u pravom enduro stilu

ka možemo reći kako je učenik nadmašio učitelja. I ne samo njega.

Ne sramimo se reći da je ovaj KTM debelo nadmašio i neke naše osobne kategorije poput vozačkih sposobnosti, voljnog momenta za preuzimanje rizika i ukupne hrabrosti. Jer držati polugu gasa pritisnutom do kraja u vremenskom razdoblju dužem od tri, četiri sekunde na iole zahtjevnijem terenu znači imati testise kao u bika šampiona. I srce jako kao u bivola. Ne zadovoljavate li te uvjete svejedno ćete uživati, jer dovoljno je imati toliko muškosti u sebi da polugu gasa pritisnete samo na pola, pa da na izlasku iz zavoja budete katapultirani tolikom žestinom da se zainteresiranom promatraču učini kao da znate što radite.



Iako je to stvar subjektivnog dojma, nama se XC učinio iznimno atraktivnim i podsjetio nas na KTM-ove hard-enduro motocikle

Izvođenje skokova s ovim četverociklom je pravo zadovoljstvo, a prizemljenija su meka i sigurna



Osim prštanja zemlje i kamenja, te eventualno okljaštenog grmlja koje vam se našlo na putu, atraktivnosti cijele slike svakako će pridonijeti i prijeteći izgled ovog KTM-ovog prvijenca. No, čemu gubiti vrijeme na dizajn, kada sve njegove vizualne kvalitete možete prepoznati i sami. Tek toliko da vam nadražimo žlijezde slinovnice, reći ćemo kako uživo izgleda i bolje nego na fotografijama. Kompaktan, čoškast, narančast. Ready to race i kad samo stoji na mjestu, a još i više kada agregat preuzet iz hard-enduro modela 530 R oslobodi svoj punokrvi zvuk.

Ah, to zadovoljstvo vožnje jednocilindraša koji nisu homologirani za cestu i čiji su decibeli suspregnuti samo natjecateljskim pravilnicima, a ne strogim civilnim ograničenjima buke. Za zvučno impresioniranje žive sile dovoljno je samo pritisnuti tipku inače izuzetno kompaktnog elektrostartera, a jedina stvar koja bi vam pritom mogla zasmetati je relativno teško dostupna poluga čoka smještena na samom 39 milimetarskom Keihin rasplinjaču. Isti ćete element pronaći na tehnički istovjetnom, ali zapreminom agregata nešto suzdržanijem modelu 450 XC, koji nam se činio pravo mjerom u vremenima dok smo ovim četverociklima maštali samo na papiru. A onda smo probali testnu 525-icu i mudro konstatarili kako od viška snage glava ne boli. Jasno, ako sami sebi slažete da taj višak znate zauzdati.

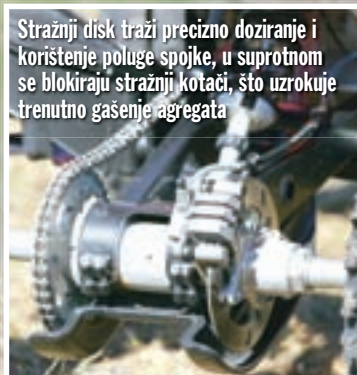
Kit za povećanje snage? Dajte se uozbiljite!

Kako bismo vam mogli barem otprilike dočarati užitak vožnje ovog četverocikla, dopustite nam da se na trenutak posvetimo tehničkim pikanterijama koje ga čine toliko superiornim. Srce ovog XC-a je jednocilindrični četverotaktni agregat zapremine 510,4 ccm s četiri ventila i jednom bregastom osovinom u glavi, koji prema neslužbenim informacijama razvija za jedan četverocikl fascinantnih 60-tak konjskih snaga. Ludome dosta, pametnom i previše. Usporedbe radi, Kawasaki i Suzuki za svoje jednako agresivne modele KFX 450 R i LT-R 450 deklariraju, 43 odnosno 53 KS, tako da mu tu može parirati samo dvocilindrična i dvotaktna Yamaha Banshee. Sam agregat je povučen nešto više unazad, kako bi bio što bliže sredini međuosovinskog razmaka i jedini njegov istureni dio je zakrivljeni aluminijski hladnjak tekućine uglavljen u prednji dio čeličnog okvira. Hladnjak tako ostaje dobro zaštićen od fizičkih trauma, ali i sakriven od pogleda, što se ne bi moglo reći za razmetljivi prednji ovjes dugog hoda. Tu su, kako to konstrukcija jednog vrhunskog sportskog četverocikla i nalaže, dvostruka poprečna ramena maksimalno izdužena radi što užeg prednjeg dijela okvira, a sve eventualne sumnje u natjecateljske ambicije XC-a razbijaju prestižni Ohlinsovi prednji amortizeri, koji uz 257 mm hoda nude i mogućnost potpunog podešavanja.

Snažan agregat zapremine 510,4 ccm preuzet je iz hard-enduro modela 530 R. U ponudi je i slabija verzija 450 XC



Stražnji disk traži precizno doziranje i korištenje poluge spojke, u suprotnom se blokiraju stražnji kotači, što uzrokuje trenutno gašenje agregata



Ohlinsov ovjes nudi mogućnost podešavanja i s lakoćom se nosi sa zahtjevima off-road terena



Ohlinsov ovjes nudi mogućnost podešavanja i s lakoćom se nosi sa zahtjevima off-road terena



XC je iznimno brz pri prolasku kroz zavoje i do posljednjeg trena odgađa zanošenje stražnjeg kraja

Mogućnost podešavanja, ali ovaj put visine, nudi i aluminijski Magura upravljač, koji je već u seriji dovoljno širok i korektno postavljen, a ukupnoj ergonomiji doprinosi i dobro oblikovano sjedalo. Treba pohvaliti i široke oplate spremnika goriva koje pružaju dobar oslonac, dok bi radi vlastite sigurnosti nožne oslonce sa zavrnutim krajevima svakako trebalo oplemeniti kupnjom kompletnih platformi za noge, odnosno tzv. "nerf barovima". Ne trebamo posebno napominjati kako ćete iste bez problema naći u KTM-ovoj ponudi dodatne opreme, budite samo spremni na intenzivno "peglanje" kartice, budući bi vam tom prilikom još mnogo toga moglo zapeti za oko. Npr. kit za povećanje zapremine na 540 ccm (kao da vam to treba) ili rotacioni amortizer upravljača (e, to bi vam stvarno dobro došlo).

No, beskrajno bogati "Powerparts" katalog jedna je od karakteristika KTM-ove filozofije, jednako kao i uglavljivanje amortizera izravno na stražnju vilicu bez upotrebe ikakvog progresivnog polužja. Kako bi i tu sve bilo na nivou, stražnji je amortizer također proizašao iz Ohlinsovih pogona, s tim da njegov zlatni "piggyback" spremnik ostaje skriven ispod aluminijskog nosača stražnjeg kraja. Takav potpuno podesivi Ohlinsov monoamortizer nudi stražnjoj krutoj osovinu svojih 265 mm hoda i tako zajedno s odličnim Maxxis Razr gumama stavlja 'točku na i' nedokučivim mogućnostima ovog četverocikla i vožnju čini kompletnim doživljajem.

A kakva je u stvari vožnja ovog monstruma? Krajnje napeta i stalno na onoj tankoj crti koja dijeli strast u vožnji od borbe za kontrolom i čisto adrenalinsko uživanje od ponašanja opasnog za vlastito zdravlje. Dakle, točno onako kako to potencijalni vlasnici ovakvog četverocikla mogu samo poželjeti. Kako bismo vam lakše predočili svoje iskustvo, odvozit ćemo krug nekom virtualnom off-road stazom. Pritom ćemo vam dati samo osnovnu konfiguraciju staze i proživljene osjećaje, a vi cijelom priči pokušajte dodati krajolik, sunce i oblake.

Zamislimo za početak da smo upravo izašli iz nekog sporog zavoja. Odlučno odvrtnje poluge gasa i konstantno prebiranje po petstupanjskoj kutiji mjenjača rezultira silovitim ubrzanjima. Naidemo li pritom na dovoljno dugačak ravan



pravac, vjerojatno ćemo već za nekoliko sekundi juriti s pogledom uperenim daleko naprijed, dok naše izbuljene oči uopće više ne stignu registrirati teksturu terena kojim prolazimo. Srećom, kapacitetni ovjes se s lakoćom obračunava s običnim neravninama. Nakon blagog vijuganja lijevo-desno dolazimo na mali terenski skok, koji nas katapultira više u daljinu nego u visinu.

Ugriz aligatora

Let prolazi savršeno mirno, četverocikl pritom djeluje potpuno uravnotežen i pred nama je savr-

šeni doskok. Barem u teoriji. U praksi nam se prije nailaska na skok znalo dogoditi da imamo osjećaj kako smo jednostavno prebrzi. Zato samo na trenutak oduzimamo gas, pa ga onda kukavički mlako ponovo dodajemo, bez one ludosti potrebne da žestoko razvalimo palcem po poluzi. Nismo bez veze ranije povukli analogiju s bikom šampionom. Zbog te se početničke greške 525 XC - nakon što je dostigao maksimalnu visinsku točku svog leta - sasvim očekivano počinje spuštati na tlo pognuta nosa i uzdignute stražnjice. Pomalo stresna situacija za vozača, ali nipošto i za četverocikl čiji pred-

Iako smo sigurni da vam se sviđa ovo što vidite, Powerparts katalog sadrži bezbroj dodatka. Samo neki od najzvučnijih: kompletni Akrapovič, klizna spojka, amortizer volana, šira poprečna ramena, zaštita donjeg postroja, nerf-bar, kit za povećanje zapremine...



▲ Iznad standardne poluge spojke nalazi se i njena zakrčljala sestrica, koja se koristi kod uključivanja hoda unazad





Iako mu to nije osnovna namjena, XC dušu daje za izvođenje akrobacija

Tamo gdje je akrobatski ples bio u pitanju, upravljač smo prepustili Tomi Mariću. Mi smo samo slijedili njegov korak

nji ovjes bez problema upija početni udarac, a tu je i visoko postavljen i unazad pomaknut prednji branik, tako da nema straha kako će se četverocikl nosom zakucati u zemlju. Ma razloga za brigu uopće nije ni bilo. Svejedno sada znamo i to i drugi puta ćemo pametnije.

Još jedan sličan popravni skok i nakon toga skrećemo pod pravim kutom, te započinjemo spust prema dolini. Dvije terenske stepenice koje se nalaze na putu preskačemo s lakoćom, te se tako ohrabreni obrušavamo nizbrdo prema zavoju od 180 stupnjeva. Muški pritišćemo polugu prednje kočnice. Greška! Sa XC-ovim kočnicama treba nježno, u suprotnom riskiramo da izgledamo smiješno dok se nabijamo na upravljač u nadi kako nećemo preletjeti preko njega.

Nije ni čudo. Opletene kočione cijevi, dva valovita plivajuća diska promjera 180 mm i fiksne čeljusti sa 4 klipčića koje grizu silinom aligatora nude iznimno kratke zaustavne putove, ali i traže doziranje s mjerom. Morate ih jednostavno osjetiti pod svojim prstima i onda postaju savršene. Ustvari, kočenje je samo jedan od mnoštva dokaza kako je ovaj četverocikl namijenjen iskusnim borcima i natjecateljima, a nikako nadobudnim početnicima ili dokonim bogatašima s viškom novca. I stražnja



Ispušni top daje punokrvi zvuk, a sitna slova na njemu otkrivaju da ga je odobrila Američka agencija za šume



je kočnica na visini zadatka, no njezina uporaba traži još preciznije doziranje, budući plivajućim kliještima s jednim klipčićem nije strano blokirati disk promjera 200 mm, a tada ne treba puno, pa da se ugasi pogonski agregat.

Nakon što su nas oduševile kočnice, ulazak u zavoj je lišen svakog stresa. Četverocikl munjevit mijenja pravac i prije negoli smo se snašli, već se nalazimo u tjemenu zavoja, a prirodni nam instinkti govore kako trebamo opaliti po poluzi gasa. Pritom, ako baš niste na nekom prašnjavom makadamu, 525 XC, kao i ostali race-ready četverocikli, djeluje kao da je zalijepljen za podlogu i maksimalno se opire zanošenju stražnjeg kraja koje

bi smanjilo G silu, te omogućilo atraktivno proklizavanje. Umjesto toga, četverocikl bez naznaka popuštanja pokušava pratiti idealnu liniju, a prednji kraj skreće toliko silovito, da nas ne bi začudilo da smo središnji dio zavoja odvezli sa unutarnjim kotačima u zraku.

No, to nas nimalo ne brine, važno je samo da smo prije toga adekvatno premjestili svoju težinu prema unutrašnjosti zavoja i nema nikakvog straha od prevrtanja. Ako već nije najbolja u klasi, stabilnost je svejedno vrlo uzorna, a iako brojke govore da je u globalu XC primjetno uži od svojih neposrednih konkurenata, KTM je za redovite posjetitelje motokros staze predvidio mogućnost jednostavnog proširivanja traga stražnjih kotača bez potrebe za naknadnom ugradnjom distanci.

Dakle kroz središnji dio zavoja možemo biti bezobrazno brzi, a kako na izlasku iz njega sve više dodajemo gas, tako su i sve veće šanse da će stražnjica ipak proklizati. Neće silovito, ali ipak nas veseli. Rujući stražnjim kotačima poput multikultivatora, itekako smo svjesni da je pitanje trenutka kada će odlične gume ponovo zagristi podlogu, te će XC manje ili više agresivno podići nos u zrak uz možebitni trenutni gubitak kontrole. I dok ga tako sa u suprotnom smjeru okrenutim i ka Bogu Sunca podignutim prednjim kotačima pokušavamo izvesti na pravi put, s grčevitim osmjehom uživamo u više prividnom nego stvarnom osjećaju da ovako agresivnu neman držimo pod kontrolom. Toliko toga lijepog se događa u tako malo vremena. Adrenalinska idila, lijek za napačenu dušu.

Nije za "pikzibnere"

Još žešće dodajemo gas i baratamo polugom mjenjača. Mekana, precizna i brza, omogućuje agresivno mijenjanje stupnjeva i čini bespotrebno svaku pomisao da pritom koristimo polugu spojke, bez obzira na to mijenjamo li na više ili na niže. Kasnije tek iz tehničkih podataka doznajemo da XC ima pet stupnjeva prijenosa. Jednostavno nismo našli dovoljno dugi pravac da bismo ih sti-



Snaga agregata i silovita ubrzanja ne ostavljaju vremena za odmor. U klasičnoj enduro vožnji moći ćete iskoristiti samo dio ukupnih potencijala



gli nabrojiti više od četiri. Poluzi mjenjača pritom zamjeramo samo to da je malo previše podvučena pod agregat i kao takva nešto teže dostupna, a ista primjedba vrijedi i za stražnju kočnicu. Uostalom, kada imate stroj ovakvih mogućnosti, dobrodošao je svaki - pa i najmanji - izgovor da možete razglabati kako, eto, iz nekog razloga ne možete iskoristiti sve njegove potencijale.

Pred nama je jedan vrlo brzi zavoj, kojeg XC proždire lakoćom i na izlazu iz kojeg prvo lagano podiže prednje kotače, a onda nam pri njihovom ponovnom kontaktu s tlom pokušava izmaknuti upravljač iz ruku. Ništa zato, to se on samo malo razmeće svojom snagom. Stvari su ponovo pod kontrolom i ulijećemo u svojevrсни jarak iz kojeg izlijeće punom brzinom, a bilo kakvo otpuštanje poluge gasa prije lansiranja u orbitu ovog nam puta nije palo na pamet. Nakon što se potpuno mirno odlijepio od majčice Zemlje, KTM se vinuo visoko u zrak. Let je potpuno miran i padamo prvo na stražnje kotače, a bez obzira na postignutu altitudu ovjes savršeno blago upija udarac i nije ni blizu tome da dođe do kraja svojeg hoda. Hm, želite li pri doskoku sabiti ovjes do samog kraja, uzmite veliki zalet i zatražite dozvolu za pilota.

Dolazimo na zahtjevni tehnički dio u kojem treba vijugati između sporadično raspoređenog drveća. Već smo napisali da je kod XC-a, s obzirom na siloviti potisak kojeg isporučuje njegov agregat, gotovo nemoguće držati polugu gasa otvorenom duže od nekoliko sekundi. No, sada se i onaj kratki brrrrrrr, brrrrrrr pretvara u minijaturne rafale tipa brrrp, brrrp. Nešto manja širina četverocikla tu je velika prednost, a precizna slalom vožnja nije nikakav problem, budući je prednji kraj u svojoj reakciji oštar poput noža. Maksimalno strme uspone prolazimo s lakoćom, stražnje gume ne dolaze u krizu, a jedini pravi problem na najzahtjevnijim dionicama koje traže sporo napredovanje i precizno balansiranje polugom gasa predstavlja neelastičnost agregata na niskim okretajima, odnosno njegova navika da se pri takvoj uporabi jednostavno ugasi.

Srećom, tu je tipka elektropokretača, koja minimalizira gubitak vremena, a ne treba očajavati ni ako vas put dovede na neku nepremostivu prepre-



KTM-ov četverocikl je agresivna bestija koji od vozača traži maksimalnu koncentriranost, a za uzvrat nudi apsolutni uzitak off-road vožnje

ku. Petobrzinski mjenjač, naime, posjeduje i hod unazad. On se aktivira tako da stavite u neutral i onda iznad prave poluge spojke pronađete njezinu manju odnosno zakrčljaju sestru i povučete je prema sebi. Nakon toga nogom stavite u nultu ili minus prvu brzinu i otpuštanjem rukom pritisnete malene poluge krećete unatrag. Jednostavno i praktično rješenje koje traži tek malo privikavanja.

Ma, rado bismo se mi priviknuli i na sve ostale vrline ovog stroja, prigrlili bismo čak i njegovu cijenu. Doduše, sa istaknutih 76.980 kuna KTM spada u red skupljih četverocikala takve vrste, no svejedno smo spremni ustvrditi kako ta brojka predstavlja pravu mjeru. Zašto? Zato jer je takva

kakva jest cijena svojevršna selekcija i koliko odbija nekog početnika ili "pikzibnera", toliko privlači iskusne vozače ili natjecatelje svjesne da adrenalin kao najsnažnija droga ima svoju visoku cijenu.

A čak i oni moraju biti spremni da će imati pune ruke posla s ovim savršenim i podlim stvorenjem, koje vas prvo uljulja u uvjerenje kako ste ga shvatili, da bi vam se onda - čim počnete malo jače pritiskati polugu gasa - ponovo otelo kontroli i pokazalo tko je gazda. I tako uvijek iznova. Dosaditi vam sigurno neće, a to je najbolja preporuka za kupnju. Bismo li ga željeli vidjeti u našoj garaži? Recimo samo da je naša stambena štednja upravo dobila novi smisao postojanja! ■



Testirani model namijenjen je američkom tržištu i možete ga nabaviti odmah. Za europsku varijantu ovog četverocikla morate pričekati jesen, uz napomenu da postoje naznake kako će ona biti homologirana i opremljena WP ovjesom

TEHNIČKI PODACI

Motor: jedan cilindar, četverotaktni
Promjer x hod: 95 x 72 mm
Obujam: 510,4 ccm
Odnos kompresije: 11:1
Razvod: 1 bregasta osovina u glavi i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Pokretanje: elektrostarterom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina + hod unazad
Ovjes: naprijed dvostruka poprečna ramena, potpuno podesivi amortizeri, straga kruta osovina i potpuno podesivi monoamortizer
Gume: prednje 21x7-10, stražnje 20x11-9
Kočnice: naprijed dva diska promjera 180 mm i klijesta s 4 klijesta, straga jedan disk promjera 200 mm i klijesta s 1 klijestom
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.810, širina 1.148, visina 1.125, osovinski ramak 280 mm, visina sjedala 820 mm, suha masa 163 kg, maksimalna dozvoljena masa 293 kg
Spremnik goriva: 13,4 l

+ vozne osobine, snaga, ovjes, oprema, hod unazad, zapremina spremnika goriva

- rad agregata na niskim okretajima, cijena

	Tip agregata	Zapremina (ccm)	Mjenjač (brzina/hod unazad)	Suha masa (kg)	Osovinski razmak (mm)	Dužina x širina (mm)	Hod ovjesa (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena (kn)
Can-Am DS 450	1 cilindar, DOHC 4V	449	5 / -	156	1.267	1.839 x 1.168	241/267	11,5	88.100
Honda TRX 450 R	1 cilindar, SOHC 4V	450	5 / -	165	1.275	1.862 x 1.176	213/236	12	63.990
Kawasaki KFX 450 R	1 cilindar, DOHC 4V	449	5 / +	165	1.255	1.806 x 1.170	215/254	10	54.605
KTM 450 / 525 XC	1 cilindar, SOHC 4V	448/510	5 / +	163	1.280	1.810 x 1.148	257/265	13,4	76.980
Polaris Outlaw 525	1 cilindar, SOHC 4V	510	5 / +	170	1.283	1.816 x 1.207	254/280	14,8	-
Suzuki LTR-450	1 cilindar, DOHC 4V	450	5	167	1.285	1.845 x 1.245	254/277	10	-
Yamaha YFZ 450	1 cilindar, DOHC 5V	449	5	159	1.280	1.840 x 1.170	-	10	64.650