

[KTM off road modeli 2009.]

U švedskom gradiću Linköpingu testirali smo kompletnu KTM-ovu gamu off road modela za 2009. godinu i na fenomenalnom testnom kompleksu imali prilike iskusiti sve čari koje su ovi motocikli nude. Od minicross modela 50 SX pa sve do 530 EXC-a, našlo se tu ponešto za svakoga



Legija u narandžastom

Mnoštvo dodatne opreme koju KTM nudi pomoći će vam da se izdvojite iz gomile



modela svima nam dobro poznate austrijske tvornice iz Mattighofena.

Kada pomislimo na KTM, ne možemo, a da se odmah ne sjetimo svih sfera motociklizma, a samim time i motociklističkog sporta u kojima ovaj proizvođač djeluje. Postiže značajne uspjehe u supermotu i popratnim klasama Moto GP-a, a odnedavno je obznanio svijetu i namjeru da sa svojim cestovnim modelom RC-8 nastupi i u svjetskom prvenstvu u superbikeu. Uza sve to, KTM i dalje ostaje vjeran i svojim off-road natjecateljskim motociklima, s kojima također uredno osvaja pobjede na borilištima širom svijeta, bilo da se radi o motocross ili enduro natjecanjima. Čovjeku dođe da se zapita koliko je različitih modela KTM u stanju izbaciti na tržište i uz to još i pronaći klijentelu za svakoga od njih. Odgovor je jednostavan: vrlo mnogo. Mnogi bi mogli reći da je za takvu doista impresivnu ponudu i još bolju prodaju KTM-ovih motocikala uvelike zaslužan marketing, no mi mislimo da vam ni sav marketing na svijetu neće pomoći ako iza njega ne stoji uspješan proizvod, nešto što su kupci u stanju prepoznati i s čime se mogu poistovjetiti. Smatramo da su motocikli koji silaze s KTM-ove proizvodne trake već dugi niz godina na glasu kao pravi čistokrvni i beskompromisni sportski motocikli, na kojima već i u njihovoj osnovnoj verziji nije potrebno raditi gotovo nikakve preinake da bi ih se koristilo u natjecateljske svrhe, a prezentacija kojoj smo prisustvovali samo je još dodatno učvrstila to naše uvjerenje. Od najmanjeg dvotaktnog SX-a 50 pa sve do čudovišnog 530 EXC-a, svi KTM-ovi off-road motocikli na nas su ostavili dojam kompletnog proizvoda koji je u stanju pružiti neslućene užitke u vožnji.

125 SX oduševljava okretnošću na zahtjevnim terenima motocross staze



PIŠU: **NENAD ŠIPEK I KREŠIMIR PRAŠNIČKI**

LINKOPING, ŠVEDSKA Ovaj gradić na jugu Švedske uz svoje brojne kulturološke i povijesne znamenitosti bio nam je zanimljiv i zbog svojeg izvanrednog sportskog kompleksa sa stazama za motocross i speedway te prostranim šumskim putovima na kojima smo do mile volje mogli isprobavati svu ergelu KTM-ovih enduro modela. Kao takav, taj sportski kompleks poslužio je kao savršeno okruženje za predstavljanje kompletne game off road



Testni poligon na kojemu se odvijala prezentacija zapanjio nas je količinom zahtjevnih terena na kojima smo do mile volje mogli testirati KTM-ovu gamu modela

Svi KTM-ovi motocross motocikli već iz tvornice izlaze spremni na najzahtjevnije terene



Neki modeli imaju i više snage



S tako bogatom ponudom, vozaču je prepuštena samo odluka koji mu motocikl iz ove bogate game najviše odgovara.

Naravno, taj izbor nije nimalo lak, budući da se pred nama nalazi mnoštvo motocikala dvotaktne i četverotaktne tehnologije namijenjenih motocross i enduro natjecanjima, a i najmlađi vozači bi se mogli češkati po glavi u nedoumici s čak tri modela namijenjena samo njima.

Na mladima svijet ostaje

Od svih modela namijenjenih mladim vozačima najmanje promjena je pretrpio najveći model, SX 85, a one podrazumijevaju samo novu usisnu pri rubnicu koja poboljšava ulaz smjese u motor, te on tako dobiva na živosti i snazi. Usto je mjenjačka kutija dobila pojačane zupčanike treće, četvrte i pete brzine.

No za razliku od SX-a 85, modeli od 50 i 65 kubičnih centimetara pretrpjeli su mnoštvo izmjena, kako na agregatima, tako i na ovjesu i okvirima. Tako je 50 SX dobio novi agregat koji omogućava da radilica bude smještena više u agregatu, što omogućava bolju centralizaciju masa. Potpuno novi su i cilindar, klip te glava cilindra, što je omogućilo postizanje veće snage i znatno većeg okretnog momenta. Automatska centrifugalna spojka sada koristi tri osovine i njezina je brzina gotovo prepolovljena, što ima za posljedicu manje gubitke snage i znatno manje trošenje.

Što se tiče modela 65 SX, i kod njega je konstruktorima bio cilj postići što bolju centralizaciju masa i povećati snagu agregata, što znači da je i njegova radilica smještena više. Srce novog agregata



Uz uobičajene modele, tu su i motocikli sa Six Days grafikama, u čast najvažnijeg enduro događaja u svijetu



Vijak za podešavanje kompresije smješten je da donjem dijelu prednje vilice



Za 2009. Regina pogonski lanci na svim modelima dodatno su ojačani



Na popisu dodatne opreme nalazi se i specijalno spremište zadokumente



Novo podešenje ovjesa jamči još sigurniju i udobniju vožnju

je posve novi cilindar s KTM-ovim patentiranim PCEV ventilom. Taj novi ispušni ventil omogućava znatno veći okretni moment i otvara ispušni kanal samo na visokim okretajima. U kombinaciji s novim 24 milimetarskim Mikunijevim rasplinjačem, to 65 SX-u u konačnici daje veću konačnu snagu i znatno poboljšani odziv na gas.

Sve u svemu, iako su u Mattighofenu dužnu pozornost posvetili i najmlađim vozačima, mi smo na našoj prezentaciji imali svega dva dana za testiranje svega što nam KTM ima za ponuditi u nadolazećoj godini, pa smo puno više vremena posvetili ostalim motociklima na prezentaciji.

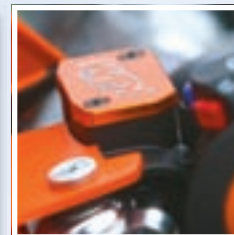
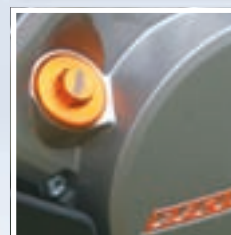
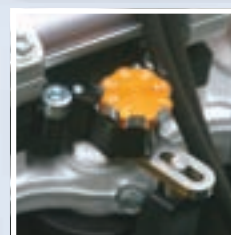
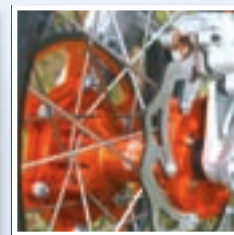
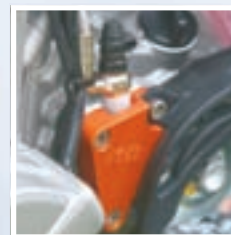
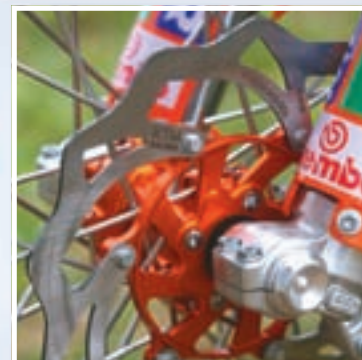
Motocross ponuda na visokoj razini

KTM-ov niz motocross modela za 2009. obuhvaća čak šest motocikala, a čine ga tri dvotaktna i tri četverotaktna modela. Kako su promjene brojne, krenimo najprije s onima koje su zajedničke za sve modele, a one prije svega uključuju nove plivajuće čeljusti i prednji disk s novom kočionom pumpom, koja sada poboljšava učinak prednje kočnice i smanjuje potrebnu silu pri kočenju. Novi su i Renthilovi upravljači na svim modelima, kao i Magurin glavni cilindar hidrauličke spojke. White Power okrenute vilice promjera 48 mm iste su na svim modelima, baš kao i stražnji amortizer iste tvrtke, a za novu sezonu elementi ovjesa dolaze s posve novim postavkama, omogućavajući tako još bolju kontrolu u ekstremnim uvjetima. Promjene je doživjela i stražnja vilica i sada omogućava još veću fleksibilnost i udobnost u vožnji. Daljnje promjene doživjela su i sjedala na svim modelima. Ona su sada udobnija, a i 150 grama lakša. Uz sitne



Plastične oplate za 10 mm su uže nego na dosadašnjim modelima, što poboljšava ergonomiju

Na popisu dodatne opreme je i nezaobilazni Akrapovič ispušni sustav



promjene na plastičnim oplatama i grafikama vrijedi još spomenuti i da svi SX modeli od sada dolaze opremljeni još jačim Regina pogonskim lancem.

Što se tiče promjena na agregatima, vrijedi spomenuti da su modeli od 125 i 150 ccm dobili nove cilindre, koji omogućavaju šire otvaranje ispušnog ventila, pa se dobiva više snage u donjim okretajima. Na oba modela su i novi klipovi, a rasplinjači Keihin su sada promjera 38 mm umjesto dosadašnjih 39, što u kombinaciji s novom prirubnicom usisa omogućava bolji odaziv na gas i jače razvijanje snage. Model 150 SX dobio je i dvije nove mape paljenja, kako bi se omogućilo bolje sagorijevanje.

Za razliku od modela od 125 i 150 kubičnih centimetara, 250 SX je dobio novu hidrauličku spojku renomirane tvrtke Brembo, dizajniranu specijalno za karakteristike agregata. Nove su i bregaste osovine koje omogućavaju bolji odaziv na ručicu gasa i daju više snage u niskim okretajima. Ventili od titana su dobili nove opruge, a neznatna ojačanja je doživjela i mjenjačka kutija.

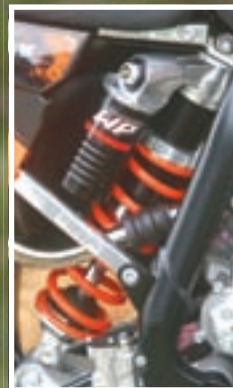
Što se tiče četverotaktnih modela, svi su dobili nove postavke rasplinjača koje im omogućavaju lakše pokretanje, osobito pri niskim temperaturama. Modeli 450 i 505 SX-F imaju nove bregaste osovine i lakše opruge ventila, što im daje više sna-

Izmjene je doživio i kočioni sustav. Nova je prednja plivajuća čeljust s dva klipa, kao i glavni kočioni cilindar, sada manjeg promjera. Straga se za kočenje brine ultra lagani valoviti disk. Amortizer upravljača mnogima će biti na vrhu popisa dodatne opreme. Oni malo podložniji 'ušminkavanju' moći će to do mile volje raditi na svojim ljubimcima

SX 150 oduševljava okretnošću modela od 125 ccm i vrlo dobrim okretnim momentom



I enduro modeli imaju obilje dodatne opreme, iz mnoštva izdvajamo povišeni vjetrobran



Svi modeli opremljeni su kvalitetnim natjecateljskim WP elementima ovjesa

ge u svim režimima rada. Model 450 SX-F dobio je novu ispušnu cijev, sada lakšu i tišu, dok je za 505 XC-F razvijena nova mjenjačka kutija s pet brzina, koja sada ima kraće odnose.

Novi model u enduro gami

KTM-ova paleta enduro modela još je potpunija od motocross game, a čini ju čak osam modela - četiri dvotaktna i četiri četverotaktna. Najveću novost u ovoj skupini KTM donosi u vidu novoga 400 EXC-a, koji doista predstavlja idealan spoj snage i lakoće upravljanja za zahtjevne enduro terene. Novi agregat u ovoj gami nastao je na osnovi već postojećih 450 i 530 EXC agregata, a od njih se razlikuje samo po radnoj zapremini koja iznosi 393,4 ccm. Najveće značajke su mu linearno i nježno razvijanje snage u odnosu na jače četverotaktne modele, što se vrlo dobro osjeća u vožnji, no više o tome malo kasnije. Prije toga ćemo se pozabaviti promjenama koje su pretrpjeli modeli za 2009. godinu. Prije svega treba naglasiti da su promjene s dvotaktnih XS motocikala identične i na njihovim enduro inačicama, uključujući i najjači dvotaktni enduro od 300 ccm. Jednako tako je i najmanji četverotaktni model, 250 EXC-F, pretrpio je iste promjene kao i 250 SX-F. No, zato su četverotaktni agregati od 400, 450 i 530 ccm doživjeli promjene

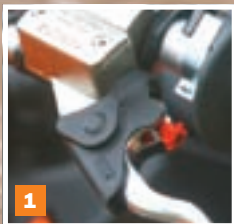
na glavi cilindra koje im omogućavaju postizanje optimiziranijeg sustava auto dekompresije. Kao i na dvotaktnim motocross i enduro modelima, Keihinovi rasplinjači su sada optimizirani za lakše pokretanje motora, što je osobita prednost za hladnog vremena. Spojka je dobila nove diskove te sada dobiva više ulja, što rezultira smanjenim trošenjem pri ekstremnim naprezanjima. Od promjena na samim agregatima spomenut ćemo još i novu optimiziranu mapu paljenja i novu svjećicu koja poboljšava radne osobine motora na niskim okretajima. Elementi ovjesa pretrpjeli su iste izmjene kao i motocross modeli, pa se na njima nećemo previše zadržavati. Spomenimo samo da su svi modeli opremljeni potpuno podesivim 48-milimetarskim okrenutim WP vilicama naprijed i WP monoamortizerom straga.

Same oplata doživjele su tek neznatne izmjene, no ipak novi plastični spojleri oko spremnika goriva smanjuju širinu prednjeg kraja za više od 10 mm, a tu su i nezaobilazne izmjene u bojama na novim modelima.

Užitak u vožnji

Nakon što smo vam iznijeli podatke o tehničkim promjenama na modelima, red je da se pozabavimo onime što nam je bilo i najzanimljivije, a to su vozne osobine nove KTM-ove ergele. Prije

svega moramo pohvaliti rad koji su Austrijanci napravili na ovjesu svih predstavljenih modela. Možemo potvrditi i da se motocikli u vožnji ponašaju primjetno bolje od ovogodišnjih, a zasluga za to ponajviše pripada upravo novim postavkama ovjesa. Napredak na kočnicama također je primjetan i baš kao što nam je bilo najavljeno na uvodnom dijelu prezentacije, doista smo se iz prve ruke mogli uvjeriti u njihovu izvrsnu zaustavnu snagu i poboljšane mogućnosti doziranja. Od dvotaktnih SX motocikala 125 SX predstavlja uvodni model, no ni kao takvome mu nismo mogli naći previše zamjerki, osim što najbolje od sebe daje na visokim okretajima, pa zahtijeva čest rad mjenjačem. Ipak, vrlo ugodno iznenađenje priredio nam je SX 150. Jednostavno oduševljava lakoćom upravljanja koja je identična kao na nešto manjem modelu od 125 ccm, a snage i okretnog momenta ima dovoljno, tako da vozač ne mora stalno posezati za polugom mjenjača kako bi održavao okretaje u najpovoljnijem režimu rada. Model 250 SX oduševljava sa znatno više snage, no uz tu snagu dolazi i veća ukupna masa motocikla, koji je samim time nešto teži za upravljanje. Ne radi se o velikim razlikama, osobito ne na papiru, no kada se u kombinaciju ubaci puno veća snaga i okretni moment koji razvija agregat veće zapremine, jasno je da će



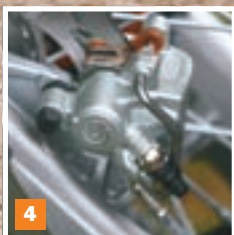
1



2



3



4



4

(1) Nova hidraulička spojka tvrtke Magura omogućava znatno bolju kontrolu (2) Kao i motocross modeli, i enduro gama je dobila novi kočioni cilindar (3) Aluminijski prigušivač ispušnog sustava osigurava optimalne performanse i vrlo tih rad motora (4) Iako diskovi nisu isti na svim modelima, njihov promjer svakako jest, a ni u zaustavnoj moći nismo primijetili nikakve razlike

Rasplinjači na svim modelima dobili su nove, optimizirane postavke, koje sada omogućavaju bolje paljenje motora, osobito na niskim temperaturama. Poklopci motora dobili su novu boju i logotip, a i manje su podložni oštećenjima



Doista široka ponuda dvotaktnih agregata omogućava svakome da nađe ponešto za sebe



se na 250 SX-u bolje snaći pravi znalci, dok bismo onima s malo manje iskustva preporučili model od 150 ccm.

Ukoliko se pak odlučite za jedan od četverotaktnih motocross modela, pandana 150 SX možda ćete ponajprije naći u 250 SX-F-u, koji - iako je gotovo nevjerovatno lagan za vožnju - pati od nedostatka snage u niskim okretajima, pa kao i 125SX traži čest rad mjenjačem da bi se iz njega izvuklo najbolje. Na modelu 450 SX-F je primjetan bolji rad agregata, osobito u niskim okretajima. Motor je življi i spremnije ubrzava 'iz nule' i tako sve do krajnjih okretaja.

S druge strane, za model 505 XC-F neki će možda čak reći i da je prejak, budući da uz dodatnu zapreminu ima i mjenjačku kutiju s pet stupnjeva prijenosa, za razliku od SX-F-a 450, tako da u vožnji doista imate osjećaj kao da lomite sve pod i pred sobom. Usto se osjeća veća težina motocikla u vožnji, što od vozača traži i veću fizičku pripremljenost, kao i koncentraciju.

Kod enduro motocikala, nedoumice pred kojima bi se kupci mogli naći su još veće. Četiri dvotaktna i četiri četverotaktna modela doista nude izbor u kojemu će svatko naći nešto što mu odgovara. Kod dvotaktnih će modela 125 EXC biti idealan izbor za početnike, dok najugodniji osjećaj u vožnji pruža 200 EXC. Vrlo je sličan motocross modelu 150 SX, no nudi još više snage u niskim okretajima. Zanimljivo je da na ovom motociklu prvu brzinu nismo koristili gotovo nigdje, snage je uvijek imao dovoljno da nas i drugom izvuče iz većine zavoja. 250 EXC nudi još veću snagu, no i on se može sakriti pred čistom brutalnošću koju

sa sobom donosi 300 EXC. U kojoj god brzini ga vozili, uvijek ide i ide i ide...

Čista suprotnost u usporedbi s četverotaktnim EXC-F-om 250. No prednost ovoga modela je upravljivost, ako već zaostaje po pitanju maksimalne snage i okretnog momenta.

No to je nešto čega 400 EXC ima taman koliko nam je bilo potrebno. Definitivno možemo reći da nam se ovaj model najviše svidio od svih ponuđenih, bilo da govorimo o motocross ili enduro motociklima. Savršeni omjer snage i voznih osobina u kombinaciji s gotovo profesionalno podešenim ovjesom koji izvrsno radi na svim terenima čine ga vjerojatno najboljim motociklom iz ove KTM-ove bogate enduro ponude. Želite li pak nešto ipak malo jače, 450 EXC će vam to ponuditi uz neznatno slabiju okretnost koju sa sobom donosi veća zapremina.

Za sam kraj priče nam je ostao 530 EXC, a vjerojatno već pogađate što ćemo vam reći za taj model. Da, 510,4 kubičnih centimetara za naš ukus je malčice previše, barem na zavojitom testnom poligonu smještenom nedaleko od Linkopinga. Ipak, ovaj motocikl bi se sasvim sigurno puno bolje snašao na ravnijim terenima gdje bi se mogla iskoristiti njegova doista velika snaga.

Kao djeca pred izlogom

Najveća prednost KTM-ove off-road ponude je upravo u broju ponuđenih modela. Teško je zamisliti da netko tko traži punokrvi motocross ili enduro motocikl u KTM-ovoj ponudi neće naći ono što ga najviše zanima ili što ga najviše privlači. Činjenica je da svaka roba ima svoga kupca, no mišljenja smo da je u ovom slučaju KTM napravio robu za svakoga kupca. Od najmanjeg 50 SX-a, namijenjenoga djeci koja tek rade svoje prve korake u svijetu motociklizma, pa sve do brutalnih 300 EXC-a ili 530 EXC-a, uključujući i umjerenije modele u sredini, upravo je nevjerovatno koliko truda u KTM-u ulažu u svoju off-road ponudu. Ne zaboravimo pritom još i bogatu dodatnu opremu, od koje izdvajamo Akrapovičev tvornički ispušni sustav amortizer upravljača, mostove koji omogućavaju promjenu kuta prednje vilice bez odstranjivanja vilice ili kotača i još mnoge druge proizvode namijenjene poboljšanju performansi ili voznih osobina. Nije stoga čudo što smo se na prezentaciji nove KTM-ove off-road game osjećali kao djeca u trgovini slatkima. Jednostavno nismo znali koji nam se od ponuđenih više sviđa. ■



	MINI			CROSS 2T			CROSS 4T	
	50 SX	65 SX	85 SX	125 SX	150 SX	250 SX	250 SX-F	450 SX-F
MOTOR I PRIJENOS								
tip agregata	1 cilindar, dvotaktni	1 cilindar, dvotaktni	1 cilindar, dvotaktni	1 cilindar, dvotaktni	1 cilindar, dvotaktni	1 cilindar, dvotaktni	1 cilindar, četverotaktni	1 cilindar, četverotaktni
promjer x hod (mm)	39,5 x 40	45 x 40,8	47 x 48,95	54 x 54,5	56 x 58,4	66,4 x 72	76 x 54,8	97 x 60,8
zapremina (ccm)	49	64,9	84,9	124,8	143,6	249	248,6	449,3
kompresija	-	-	-	-	-	-	12,8:1	12,5:1
hlađenje	tekućinom	tekućinom	tekućinom	Tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
napajanje	-	-	-	Rasplinjač Keihin PWK-S 38 AG	Rasplinjač Keihin PWK-S 38 AG	Rasplinjač Keihin PWK 36 AG	rasplinjač Keihin FCR-MX 39	rasplinjač Keihin FCR-MX 41
max. snaga	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
max. okretni mom.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
spojka	centrifugalna	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
broj brzina	1	6	6	6	6	6	6	4
CIKLISTIKA								
okvir	čelični cjevasti	čelični cjevasti	čelični cjevasti	Čelični cjevasti	Čelični cjevasti	Čelični cjevasti	čelični cjevasti	čelični cjevasti
kut upravljača	-	-	-	63°	63°	63,5°	63,5°	63,5°
prednji ovjes	upside-down vilica promjera 32 mm	upside-down vilica promjera 35 mm	upside-down vilica promjera 43 mm	Upside down vilica s cijevima promjera 48 mm	Upside down vilica s cijevima promjera 48 mm	Upside down vilica s cijevima promjera 48 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm
hod prednjeg ovj.	185 mm	220 mm	280 mm	300	300	300	300 mm	300
stražnji ovjes	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer
hod stražnjeg ovj.	185 mm	270 mm	300 mm	335	335	335	335	335
prednji kočioni sustav	disk promjera 160 mm	disk promjera 198 mm	disk promjera 220 mm	disk promjera 260 mm	disk promjera 260 mm	disk promjera 260 mm	disk promjera 260 mm	disk promjera 260 mm
stražnji kočioni sustav	disk promjera 140 mm	disk promjera 160 mm	disk promjera 200 mm	disk promjera 220 mm	disk promjera 220 mm	disk promjera 220 mm	disk promjera 220 mm	disk promjera 220 mm
guma prednja	50/100-12	60/100-14	70/100-19	80/100-21	80/100-21	80/100-21	80/100-21	80/100-21
guma stražnja	2,75-10	80/100-12	90/100-16	100/90-19	100/90-19	110/90-19	100/90-19	110/90-19
DIMENZIJE								
međuos. razmak	1.032 mm	1.137 mm	1.290 mm	1.471 mm	1.471 mm	1.475 mm	1.475 mm	1.475 mm
visina sjedala	864 mm	750 mm	900 mm	985 mm	985 mm	985 mm	985 mm	985 mm
spremnik goriva	2,3 l	3,5 l	5 l	8 l	8 l	8 l	8 l	8 l
težina (suha)	39,8 kg	55,4 kg	68 kg	90,8 kg	90,8 kg	95,4 kg	98 kg	104,6 kg
CIJENA	22.310 kn	31.770 kn	39.510 kn	50.720 kn	52.440 kn	55.630 kn	58.400 kn	64.200 kn





ENDURO 2T					ENDURO 4T			
505 XC-F	125 EXC	200 EXC	250 EXC	300 EXC	250 EXC-F	400 EXC	450 EXC	530 EXC
1 cilindar, četverotaktni	1 cilindar, dvotaktni	1 cilindar, dvotaktni	1 cilindar, dvotaktni	1 cilindar, dvotaktni	1 cilindar, četverotaktni	1 cilindar, četverotaktni	1 cilindar, četverotaktni	1 cilindar, četverotaktni
100 x 60,8	54 x 54,5	64 x 60	66,4 x 72	72 x 72	76 x 54,8	95 x 55,5	95 x 63,4	95 x 72
477,5	124,8	193	249	293,2	248,6	393,4	449,3	510,4
12,5:1					12,8:1	11,1:1	11,9:1	11,9:1
tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
rasplinjač Keihin FCR-MX 41	rasplinjač Keihin PWK 36 S AG	rasplinjač Keihin PWK 36 S AG	rasplinjač Keihin PWK 36 S AG	rasplinjač Keihin PWK 36 S AG	rasplinjač Keihin FCR-MX 39	rasplinjač Keihin FCR-MX 39	rasplinjač Keihin FCR-MX 39	rasplinjač Keihin FCR-MX 39
n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
suha s višestrukim diskovima	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	suha s višestrukim diskovima	suha s višestrukim diskovima	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci	suha s višestrukim diskovima	suha s višestrukim diskovima
5	6	6	5	5	6	6	6	6
čelični cjevasti 63,5°	čelični cjevasti 63°	čelični cjevasti 63°	čelični cjevasti 63,5°	čelični cjevasti 63,5°	čelični cjevasti 63,5°	čelični cjevasti 63,5°	čelični cjevasti 63,5°	čelični cjevasti 63,5°
upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm	upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm
300	300 mm	300	300	300	300 mm	300	300	300
monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer	monoamortizer
335	335	335	335	335	335	335	335	335
disk promjera 260 mm	disk promjera 260 mm	disk promjera 260 mm	disk promjera 260 mm	disk promjera 260 mm	disk promjera 260 mm	disk promjera 260 mm	disk promjera 260 mm	disk promjera 260 mm
disk promjera 220 mm	disk promjera 220 mm	disk promjera 220 mm	disk promjera 220 mm	disk promjera 220 mm	disk promjera 220 mm	disk promjera 220 mm	disk promjera 220 mm	disk promjera 220 mm
80/100-21	90/90-21	90/90-21	90/90-21	90/90-21	90/90-21	90/90-21	90/90-21	90/90-21
110/90-19	120/90-18	120/90-18	140/80-18	140/80-18	120/90-18	140/80-18	140/80-18	140/80-18
1.475 mm	1.471 mm	1.471 mm	1.475 mm	1.475 mm	1.475 mm	1.475 mm	1.475 mm	1.475 mm
985 mm	985 mm	985 mm	985 mm	985 mm	985 mm	985 mm	985 mm	985 mm
9 l	9,5 l	9,5 l	9,5 l	9,5 l	9,2 l	9 l	9 l	9 l
108,3 kg	97 kg	97 kg	100,8 kg	103,1 kg	105,7 kg	113,9 kg	113,9 kg	113,9 kg
-	53.340 kn	55.990 kn	57.220 kn	64.100 kn	66.130 kn	63.380 kn	69.280 kn	71.580 kn

