

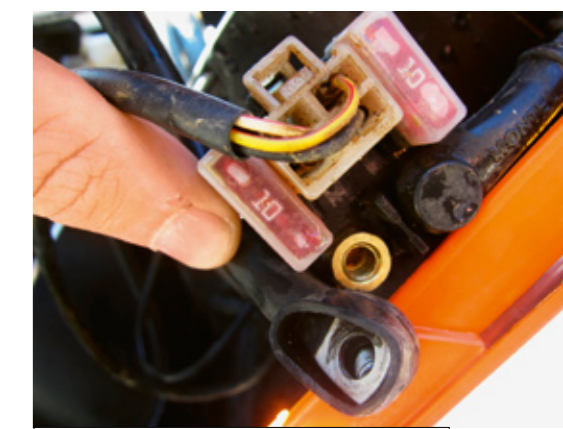
Je.



Za dostop do zračnega filtra ne potrebujemo orodja. Takle je po eni dirki, zato ga redno vzdržujte!



Akrapovičev 'slip on' poskrbi za globlji zvok in nekaj malega več navora. Kapa iz umetnih mas je odpornejša od tiste iz ogljikovih vlaken.



Po prevoženih 18 urah je nenadoma poslušnost odpovedal električni zaganjalnik, a je bil kriv le odvit vijak na električni napeljavici.

deli, a z veliko gotovostjo trdim, da je natanko ta prostornina zelo univerzalna rešitev. Zelo dobro leti tudi po hitrih makadamskih cestah in s serijskimi prenosi razvije hitrost do 145 km/h.

Kot slabost sem na dirkah opazil nekoliko težje vžiganje vročega motorja (treba je dodati ravno pravšnje mero plina) ter porabo olja približno deciliter na 10 delovnih ur. Dopuščam možnost, da je poraba motornega olja (v menjalniku dolivanje ni bilo potrebno) posledica dirke v Slovenj Gradcu (nosilna fotka!), ko je potopljen motor skozi oddušnik ali pa skozi zračni filter potegnil nekaj vode ... Da je crknil ležaj v zadnjem kolesu, sem prav tako kriv sam, ko sem se na motokros stezo

odpravil s premalo zategnjeno matico na zadnji osi. Da je bilo treba nastaviti napest naper na kolesih, je pri vseh naporih tudi pričakovati.

V pozitivno sliko celote spada tudi zelo dober vtis o načinu, s katerim Avstrijci sestavljajo svoja dvokolesa. Vijaki s šestrobo in torx glavo (da jih lahko odvijemo z enim ali drugim ključem!) so lahko dostopni, stiki so natančni, puščanja olja ni bilo nikjer, vse za osnovno servisiranje pomembne komponente so na dostopnih mestih. Skupaj z odličnimi navodili za osnovne servisne posege je tako s prvim orodjem in mehanično žilico marsikaj mogoče postoriti doma in se izogniti obiskom servisa.

Zaključek: ker motociklov drugih znamk še nisem tako podrobno preizkusil, ne bom zapisal, da je najboljša, zagotovo pa je EXC 450 z letnico 2011 odlična izbira za amatersko ali profesionalno enduro rabo. ◀◀

KTM EXC 450 2011

Redna cena, letnik 2011:	8.890 EUR
Cena s popustom, letnik 2012:	8.190 EUR
Cena za dirkače z licenco, letnik 2012:	7.811 EUR

TEHNIČNI PODATKI

Motor: enovaljni, štiritaktni, 449,3 cm³, kompresijsko razmerje 11,9 : 1, uplinjač Keihin FCR-MX 39, električni in nožni zaganjalnik.
Največja moč: n. p.
Največji navor: n. p.
Prenos moči: 6-stopenjski menjalnik, veriga.
Okvir: jeklen cevni, pomožni aluminijasti.
Zavore: spredaj kolut Ø 260 mm, zadaj kolut Ø 220 mm.
Vzmetenje: spredaj nastavljive obrnjene teleskopske vilice WP Ø 48 mm, 300 mm giba, zadaj nastavljiv enojni blažilnik WP, 335 mm giba.
Gume: 90/90-21, 140/80-18.
Višina sedeža od tal: 985 mm.
Posoda za gorivo: 9,5 l.
Medosna razdalja: 1.475 mm.
Teža (brez goriva): 113,9 kg.
Poraba goriva: pribl. 7 l za 2 uri dirke.
Zastopnik: Motocenter Laba, 01 899 52 13, www.motocenterlaba.com, Axle Koper, 05/663 23 77, www.axle.si.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor (moč, navor, zanesljivost)
- ▲ vzmetenje za enduro rabo
- ▲ zavore
- ▲ kakovostna plastika
- ▲ prozorna posoda za gorivo
- ▲ preprosto osnovno vzdrževanje
- ▲ kakovost izdelave, vijaki
- ▲ zmerna poraba goriva
- ▲ vozne lastnosti (stabilnost, okretnost)
- ▲ odlični servisni priročniki in katalog rezervnih delov
- ▲ dobavljivost rezervnih delov
- ▼ pregrevanje motorja pri ekstremni vožnji oz. ko se hladilniki zamažejo
- ▼ malce slabše vžiganje vročega motorja
- ▼ poraba motornega olja (beri tekst!)
- ▼ okretnost v primerjavi s prostorninsko manjšimi motorji
- ▼ bolj utrujajoč motor v primerjavi z novimi, ki imajo električni vbrizg
- ▼ nezaščiten prednji del izpušne cevi
- ▼ občutljiva barva na stranskih pokrovh motorja

Dogovor je bil tak: motocikel kupim, in če crkne, bom napisal, da je crknil. Boštjan iz Labe se je strinjal.

► Nekaj je mednarodna predstavitev: tam motocikle vozimo uro ali tri, ravno toliko, da dobimo neki vtis in da lahko pripravimo 'vozilo smo'. Drugo je naš test: motocikel vozimo po nam znanih cestah (terenih) več ur in si vzamemo čas za to in ono nastavitve, meritev in podrobnejši ogled – takrat nastane 'test'. Tole pa je izkušnja s hard enduro motociklom iz prve roke: od utekanja, privijanja vijakov, nastavitve, dirk (sedem dvournih je bilo v sezoni cross countryja plus še ena enourna 'gasilska' v Žireh), pranja, razstavljanja, menjave olja ... Vprašanje na začetku sezone se je glasilo: je ali ni? 'Ready to race'*, namreč.

Je bil motocikel za dirko potreben kak-

šnih dodelav? Šlo bi tudi brez, a vseeno sem ga opremil z aluminijastim ščitnikom motorja in z zaprtimi ščitniki Acerbis, s ščitniki hladilnikov (žal šele po prvem nerodnem padcu ...). Za vožnjo po zahtevnih terenih priporočam še nakup vetrnice za dodatno hlajenje ali pa vsaj menjavo vodne črpalke z večjo, ki je skozi hladilnika zmožna poriniti več vode. Na prvi dirki v Dragonji je motor proti koncu pljunil ven nekaj vode, ko so bili hladilniki zamazani od blatne kopeli. V normalnih razmerah pregrevanja ni bilo, ampak saj veste – enduro NE poteka v normalnih razmerah ...

Hladen motor po uporabi ročnega čoka vedno zanesljivo vžge in v vseh pogledih navdušuje z močjo in navorom. Presta-

STROŠKI PO 35 DELOVNIH URAH V EUR

Ščitnik motorja ALU (www.ready-2-race.com)	129
Ščitniki krmila Acerbis (www.velo.si)	97
Prednja žarnica (padec)	3,5
Varijenje levega hladilnika (padec)	20
Glavno stikalo na krmilu (padec)	40,8
Prvi servis (www.motocenterlaba.com)	99
Servis po nesrečnem potopu (www.motocenterlaba.com)	126,48
Vijak na ščitniku prednje vilice	0,96
Vijak za zadnjo bočno plastiko + podložka	7,02
Servis (ležaji v zadnjem kolesu, kontrola ventilov, nastavitve naper in vzmetenja - Bogdan Zidar Racing service)	63
Gumene ročke (www.motocenterlaba.com)	15
Sava Endurorider MC33 EH1 (www.savatech.si)	90
Premontaža gum (Todivo)	10
Servis (olje, filter, www.domaca-garaza.com)	63
Set za vzdrževanje zračnega filtra (www.motoextreme.si)	54
Sprej za verigo Motorex offroad	15
Ščitniki hladilnikov (rabljeni)	40
Skupaj	874

va previsoko v ostrem zavoju pred strmo vzpetino? Brez panike – dodajte plin in slabega pol litra prostornine vas bo rešilo iz zagate. Seveda velik motor pomeni nekoliko slabšo okretnost, če ga primerjamo z EXC 250, 350 in dvotaktnimi mo-

Menjava olja in filtra je po servisnih navodilih preprosta. Nekaj opilkov na magnetnem vijaku je dopustnih.



V normalnih razmerah pregrevanja ni bilo, ampak saj veste – enduro NE poteka v normalnih razmerah.

*Pripravljen za dirkanje.