

# Vojvoda je mrtav, v. ZIVIO car!

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ

**A**LMERIA: Mislite li da je klasa fun-bike u krizi? Prije odgovora na to treba se dobro zamisliti da biste se sjetili kada su ti gradski zabavljači sa svojim gotovo potpuno zakržljanim goršaćkim genima uopće i koračali crvenim tepihom slavni. Vjerojatno nikad! Doduše, KTM-ov je Duke u svoje dvije prethodne generacije uvijek bio na listi želja motociklista s uvrnutim smislom za vožnju, no koliko god se činio zabavnim (a motocikle bi trebali voziti iz zabave, zar ne?), taj se koncept nikako nije uspio dobro «zapelcati» kod drugih proizvođača. Ona biblijska «i sjeme napokon padne na plodno tlo» u ovoj priči jednostavno nema smisla budući sve fun-bike motocikle koji su nastali od ustoličenja ove klase možete nabrojati na prste jedne ruke. I to čak i ako vam neki od prstiju fali.

Kada je jesenas KTM predstavio treću generaciju modela Duke pokretanog novim i odličnim LC4 agregatom činilo nam se da se radi o uspješnom pokušaju reanimacije fun-bike ideje. No, je li doista tako? Novi 690 Duke je svakako vrlo dobar motocikl, no da bi mogao postati toliko dobar njegov je napredak po pitanju uglađenosti, udobnosti i praktičnosti otišao toliko daleko da se moramo upitati kakve to ima veze s nekultiviranim, mušičavim i vibracijama sklonim originalnim Vojvodama koji su od svog predstavljanja sredinom 90-tih važili za rodonačelnike ove klase.

I dok tako gledamo potpuno novi i agresivno dotjerani Duke 690 moramo se upitati što mu se to moralo dogoditi da ima toliki pozitivni odmak u odnosu na svoje prethodnike. Dogodio mu se Super Duke. Taj je mlađi, ali i moćniji dvocilindrični model svojim voznim osobinama (ali i prodajnim rezultatima) toliko jako zasjao na nebu, da je obični Duke pao u debelu sjenu i vjerojatno počeo razmišljati o smislu svog postojanja. Kako bi ga izvukli iz te depresije i osposobili za sučeljavanje sa sve razmaženijom klijentelom, KTM-ovci su svom originalnom Vojvodi odstranili neke nepoželjne karakteristike fun-bike filozofije i na njihovo mjesto transplantirali probrane osobine naked motocikla. Rezultat? Duke 690 je izgubio nešto od one svoje nestašnosti, ali je zato dobio na ugodi vožnje i performansama. I to toliko da

nam se na trenutke činilo kako je svojim voznim osobinama bliži Superdukeu nego svom prethodniku. Impresivno.

Impresivan je i dizajn. I to je područje u kojem podsjeća na Superdukea (bočna silueta), ali ima i nekoliko sasvim svojih detalja koji ga čine posebnim članom KTM-ove obitelji. Tu prije svega mislimo na smještaj masivnog ispušnog topa, ali i na neobičan dizajn prednjeg kraja, koji djeluje kao da ste dvostruke okomito postavljene leće s prošlog modela stavili u maskicu nikad zaživjelog Mondial Starfightera.

CIJENA  
72.760 KN

Austrijski je Vojvoda u svom trećem izdanju prodao dušu vragu kako bi postao snažniji, ugladeniji, udobniji i uopće privlačniji motocikl. Zauzvrat je kroz svoje plemenite vene morao propustiti krvna zrnca agresivnog nakeda. I to kakvog! Uvođenje svježje krvi rezultiralo je drastično poboljšanim motociklom koji sada ne samo da ponovo izmiče ionako malobrojnim progoniteljima, već svojim opakim pogledom počinje mjerkati i neke manje agresivne višecilindrične nakede. Ostvarenim ih je performansama ionako već gotovo sustigao, a dodatni im strah u kosti utjeruje svojim evidentnim manjkom težine i viškom sportsko-zabavnog karaktera. Cestovni ga cirkusanti svejedno neće obožavati kao njegova prethodnika



i izgled zatka motocikla. No, jednom kada sjednete na ovako strastveni proizvod nije više toliko važno što je ispod ili iza, već ono što je ispred vas. A ako ste taj dan imali sreće, ispred vas je neka zavojita cestica. Jako zavojita cestica.

### Jedan cilindar, puno zadovoljstava

Okretanje ključa u bravi, ples kazaljke obrtomejera do crvenog područja i natrag, pritisakanje tipke elektropokretača i gotovo trenutno oživljavanje agregata uobičajeni je slijed operacija na svakom modernom motociklu. Ono što bi vas moglo malo iznenaditi je doziranje hidrauličkom potpomognute i kao putar mekane poluge spojke. Naime, spojka je vrlo brza u svom radu, tako da već nakon malog otpuštanja poluge Duke krene naprijed ostavljajući dojam zvijeri gladne akcije, što ovaj motocikl svakako jest. Pritom će onima koji nisu vozili prethodni model biti dovoljno i nekoliko metara da ustvrde kako je položaj vozača pomalo čudan, što nikako ne znači da je loš.

Naime, Duke 690 kombinira elemente ergonomije supermoto motocikla s relativno niskom postavljenošću upravljačem, a takav raspored uvjetuje način sjedenja sličan onom kada uslijed jakog kočenja na nekom modernom nakedu kliznete skroz do spremnika goriva. Dakle, težište gornjeg dijela tijela je pomaknuto prema naprijed, dok su relativno udobno smještene noge savijene nešto više od očekivanog, kako bi se mogle osloniti na oslonce za noge povučene prema nazad.

Sve u svemu, iako originalan, položaj vozača je ustvari dosta spretan, dok je ukupno sasvim prosječna udobnost između ostalog određena i kompromisnom izvedbom sjedala. Ono je nešto uže nego kod tipičnog nakeda, ali je sasvim sigurno udobnije od onog na prosječnom supermoto motociklu. Iako bi sjedalo moglo biti i mrvcu mekanije, jedina spomena vrijedna zamjerka odnosi se na dvije male grbe na njegovoj sredini koje onemogućuju povlačenje tijela prema natrag, a to je nešto što bi moglo zasmetati višim vozačima.

No, prije nego ih optužite za ograničavanje slobode kretanja, imajte na umu da te grbe imaju nekog višeg smisla, budući pružaju solidan oslonac i sprječavaju klizanje stražnjice pri naglim ubrzanjima. A Duke 690 može doista silovito krenuti s mjesta, svakako puno silovitije od onog što biste očekivali od jednog jednocilindričnog

Taj se atraktivan dizajnerski element možda i neće svidjeti konzervativnijim dušama, no on svakako daje upečatljivu notu privlačne ekstravagancije koja je toliko svojstvena dobrom dijelu KTM-ovih cestovnih motocikala. Nemojte nam zamjeriti, ali takav naš šokantni i originalni pristup oblikovanju neizravno podsjeća na Citroenovog automobila od prije 30 godina. No dok se ispod kontraverznih linija francuskih automobila skrivala samo udobnost i ništa puno uzbudljivije od toga, kod austrijskih se motocikala ističe sportska dinamika. Ili još bolje, neumjerena zabava.

Da bismo takvo što mogli potvrditi i u praksi, sa znatizeljnom smo u dalekoj Almeriji zasjeli u neobično sjedalo, koje je sada postavljeno nešto niže kako bi se u kombinaciji s tradicionalno uskim bokovima olakšao suživot visinom manje obdarenog čovjeka i stroja. Jednom kada se, dakle, namjestite u to sjedalo, ispod sebe ostavljate rešetkasti krom-molibden okvir, koji je - jednako kao i agregat - preuzet od «čudnovatog kljunaša» SM 690. O doista bliskom mehaničkom srodstvu sa supermoto rođakom svjedoči i izvedba stražnje aluminijske vilice s vidljivim rebrima, a donekle

Dizajn je originalan i na tragu ekstravagancije koju susrećemo i kod nekih drugih cestovnih modela ovog proizvođača



motocikla koji teži umjerenih 148,5 kg. Za to je brzinsko zadovoljstvo, dakako najzaslužniji potentni pogonski agregat o kojem smo redali hvalospjeve još kod opisivanja modela SM 690. No, nije zgoreg još jednom napomenuti kako se radi o vjerojatno najboljem uratku u klasi, koji konkretnu snagu - dosad svojstvenu samo natjecateljskim strojevima - kombinira sa solidnom ugrađenošću i umjerenom elastičnošću gotovo dostojnom turističke primjene.

Doduše, čini nam se kako u ovom Duke izdanju agregat nešto više vibrira, no iako su one primjetne,

te vibracije nikako ne biste trebali shvaćati kao pretjerani razlog za brigu. Ustvari, budući s porastom režima vrtnje postaju sve manje izražene, te vibracije treba prihvatiti samo kao dodatnu motivaciju da Vojvodu držite stalno napetim ne spuštajući kazaljku obrtomjera ispod 5.000 okr/min. Pritom se u prva tri stupnja prijenosa još i možete malo zalijeniti na mjenjaču, no u višim ćete stupnjevima prijenosa za svako spuštanje brojeva okretaja ispod 4.000 biti kažnjeni izrazitom trešnjom karakterističnom za jednocilindrične agregate kada rade na niskim režimima vrtnje.

Uzmemo li pritom u obzir da maksimalnih 65 KS ostvaruje pri 7.500 okr/min, jasno je da za vrijeme vožnje morate balansirati u relativno malom rasponu vrtnje. Pritom će vam ipak od pomoći biti činjenica da su prijenosni omjeri proračunati razmjerno dugo, kao i da nakon 5.500 okr/min, dakle točke u kojoj krivulja okretnog momenta dostiže svoj vrhunac, pa sve do blokade, koja se aktivira pri nekih 8.500 okr/min, četiriventilski agregat sa suhim karterom u svakom trenutku ima spreman odgovor na odvrtnje ručice gasa. Pritom njegovih 654 ccm možda ne generira brutalnost poput one

Zbog kombinacije supermoto ergonomije i niskog upravljača položaj vozača je vrlo specifičan, a cjelokupno je težište prebačeno na prednji kotač

▼ Ukoliko ste se spremni igrati sa šest brzinskom mjenjačkom kutijom, pogonski je agregat jedan od najboljih u svojoj klasi i uvjerljivo isporučuje svih svojih 67 KS. Pritom isporučuje i nešto vibracija, no nitko nije savršen





Duga stražnja vilica vjerojatno je najzaslužnija za to da se Duke 690 sada nešto teže propinje na stražnji kotač

Iako je na prvi stisak poluge odgovor nekako neočekivano suzdržan, prednji se disk i radialna kočiona kliješta u Brembovoj izvedbi bez problema nose sa 148,5 kg suhe mase

Moderna ploča s instrumentima izvedena je u KTM stilu i nudi dovoljno informacija. Poželjeli bismo samo još pokazivač razine goriva, jer se ovako morate zadovoljiti žaruljicom za rezervu



Lakoća promjene smjera i čvrstoća koju prikazuje prilikom jurnjave zavojitijim dionicama učinit će Duke prekrupnim zalogajem i za neke osjetno snažnije motocikle

Izuzmemo li elemente ovjesa i još poneku sitnicu, Duke 690 je brat blizanac prošle godine predstavljenog modela SM



Na sjedalu se nalaze dvije grbe koje sprječavaju klizanje tijela unatrag pri ubrzanjima, ali bi mogle zasmetati višim vozačima prilikom traženja idealnog položaja. U ponudi dodatne opreme su i dvije verzije sjedala bez spomenutih grba, s tim da je udobnije sjedalo, ono punjeno gelom, za 40 mm udaljenije od tla

► Jednako kao i modeli SMC i Enduro, Duke 690 ima posebni potencijometar koji vam nudi mogućnost jednostavnog podešavanja elektronike koja upravlja radom pogonskog agregata



na novom SMC-u, no odvrnete li polugu gasa do samog kraja, Duke će početi silovito ubrzavati i to tako učinkovito da ćete tek nakon 170 km/h postati svjesni kako jednocilindrična konstrukcija ipak ima neka ograničenja u pogledu performansi. No, to što će nakon toga sama ubrzanja početi jenjavati ne znači da se nakon dužeg inzistiranja Duke svojom tvrdoglavom upornošću neće približiti zoni od 200 km/h. Niste impresionirani? Pa tu govorimo o brzinama koje su teško dostižne i nekim manje agresivnim četverocilindričnim modelima slične zapremine! Takva nas usporedba tjera na maštanje o tome koliko bi tek jedan takav motocikl bio super kada bi u njega ugradili još jedan cilindar. Pa čekajte malo, takvo nešto već postoji! Zove se Superduke.

### U novom tijelu plemenitiji duh

Performansama je, dakle, Duke 690 debelo iskočio iz okvira svoje klase, a to mu u kombinaciji s poboljšanom udobnošću omogućuje da se od sada deklarira i kao poželjni oblik transporta na dužim dionicama, a ne samo trkačem na kratke pruge ili gradskim zabavljačem. U stvari, priča o ovom motociklu kao gradskom zabavljaču sada ima nešto manje smisla, budući se u svojoj trećoj reinkarnaciji Vojvoda malo uozbiljio, pa mu vožnja na stražnjem kotaču i slične akrobacije više ne mirišu kao prije. Nemojte nas krivo shvatiti, u rukama će vještog cirkusanta i dalje biti dostojan svojeg fun-bike nasljeđa, no sve će zadane figure sada izvoditi s manje žara i lakoće.

Uostalom, htjeli mi to priznati ili ne, naš je Duke jednog dana ipak morao odrasti, a dokaz za to je zvuk koji se prolama iz kratkog ispušnog lonca. Ustvari, krivo je reći da se 'prolama', budući je ukupna suma oslobođenih decibela toliko suspregnuta da je vrlo upitno da li biste njima uspjeli iritirati uho čak i najčiingrizavijeg penzionera u vrijeme njegova poslijepodnevna drijemeža. Tim je svojim uljudenim karakteristikama austrijski Vojvoda možda izgubio potporu nekih nestašnjih sljedbenika, ali bi zato u svoje redove mogao privući potpuno nove kategorije obožavatelja koji će u njemu vidjeti uzbudljivu mješavinu nekoliko različitih klasa.

Tako će se uz smirenije sljedbenike filozofije supermota svojim ukupnim dizajnom i ojačanim performansama naći i na radaru ljubitelju nakeda, a nije isključeno da u svom bijelom izdanju privuče čak i kojeg metroseksualca. One agresivnije vozače bi na prvi pogled



Amortizacija je kraćeg hoda i nešto tvrđe postavljena, te kao takva ide ruku pod ruku sa sportskom ciklistikom koja premašuje mogućnosti većine vozača



mogla namamiti tradicionalna narančasta nijansa, da bi ih onda sasvim osvojili detalji poput masivne i potpuno podesive upside-down prednje vilice marke White Power promjera 48 mm, Brembo kočionog sustava s radijalnim kočionim klijestima i Marchesini lijevanih naplataka promjera 17 cola. Tu je i dugačka aluminijska vilica uparena s White Power stražnjim monoamortizerom, s izdvojenim spremnikom i mogućnošću podešavanja povrata i kompresije. Pridodate li tome još i postojanje vrlo dobre klizne spojke i suhu masu manju od 150 kg, dobili ste paket koji će privući čak i manje ortodoksnе poklonike RR filozofije.

Pa kako se onda vozi ta košnica najprestižnije opreme i najmodernije tehnike? Vrlo dobro. Ustvari, upravo onako kako bismo to mogli očekivati, samo nešto brže. Za početak, motocikl se bez spomena vrijednih otpora baca u nagib, da bi onda bez ikakvih lelujanja tvrdoglavo slijedio idealnu liniju prolaska kroz zavoj baš kao da ju on sam izabrao. Pritom su nas pri prvih nekoliko ulazaka u nagib iznenadili oslonci za noge, koji su toliko kratki da nam je kod prebacivanja težine i namještanja u sjedalu vanjski dio stopala ostao bez uporišta. No, nema veze, to je nešto na što smo se brzo navikli, jednako kao i na čisto subjektivni osjećaj blagog nepovjerenja u držanje prednjeg kotača.

Ne znamo da li je tome bio uzrok specifičan položaj vozača ili kut vilice, no u prvih nekoliko oštrijih zavoja činilo nam se kao da bi prednji kotač u dubokom nagibu mogao ostati bez kontakta s podlogom. Srećom, taj neugodni osjećaj nepovjerenja nije ni izbliza toliko izražen kao kod, primjerice, BMW-a Xmoto, a osim toga je (za razliku od BMW-a) i sama praksa pokazala kako nema nikakvog razloga za brigu. Dunlop Sportmax gume potpomognute doista dobro odmjerenom i kvalitetnom ciklistikom rijetko kada dolaze u krizu, tako da je nakon početnog privikavanja zado-

voljstvo vožnje planinskim cestama Sierra Nevade moglo biti potpuno.

Tome je svakako pridonio i ugodan ovjes, koji je sportski tvrdo podešen, tako da motocikl nije sklon lelujanjima u zavoju ili traženju putanje, a opet je taman dovoljno mekan da upije neravnine i omogući udobnu vožnju. Njegovih svega 140 mm hoda sprijeda i straga još su jedna karakteristika koja Dukea udaljava od već zaboravljenih terenskih korijena, te ga čini čistokrvnim specijalistom za cestu koji će na zatvorenijim dionicama natrljati nos i naizgled puno sportskijim motociklima.

### Cijena - dovoljan, konačna ocjena - vrlo dobar

Pri jurnjavi kroz zavoje Vojvodi je, dakle, teško naći ozbiljniju zamjerku, tako da će prosječna brzina na pojedinoj dionici ovisiti samo o vašoj hrabrosti i voljnom momentu da se igrate s polugom mjenjača. Naime, kao što smo već napomenuli, za uživanje u sportskoj vožnji brojeve okretaja treba stalo držati u uskom rasponu od 5 do 8 tisuća okretaja, što znači da prije svakog ulaska u iole oštriji zavoj morate odabrati jednu ili dvije brzine niže.

**Maleni Duke je doista odrastao, a to se najviše vidi na ukupnim performansama, kojima je gotovo dostigao i neke naked motocikle slične zapremine poput modela Er-6n ili CBF 600**



**FUN-BIKE**

# Na popisu ugroženih vrsta?



**K**ao što jedna lasta ne čini proljeće, tako ni samo jedan motocikl ne može činiti cijelu klasu. A iako su i neki drugi europski proizvođači vrlo sporadično znali izbaciti neki model koji je imao kakve-takve veze s fun-bike koncepcijom, odgovornost za održanje vrste i njezino napredovanje je od samog početka, dakle od sredine 90-tih, bilo gotovo isključivo na leđima Dukea.

Doduše, iako ima neslužbenu titulu osnivača fun-bike klase, mišljenja smo kako je tu vrstu motocikala ustvari izmislila Gilera, koja je prvi takav model pod imenom Northwest izbacila još daleke 1991. godine, dakle onda

kada ste KTM-ove tada još nevino bijele i mahom dvotaktne motocikle mogli koristiti samo za vikend druženja u prašini i blatu. No, koliko ljudi znate koji su uživo vidjeli tu Gileru?

Naime, iako je pokupio uglavnom vrlo dobre kritike, Northwest je bio žrtva Gilerine preorijentacije na proizvodnju skutera, te se tako proizvodio u vrlo kratkom razdoblju od 1991. do 1993. godine. Ispada tako da se rodio prerano i živio prekratko da bi ostavio dublji trag. Nastao na osnovama enduro modela RC 600 i RC 600 R, kojeg se ljubitelji Dakra sigurno sjećaju, Northwest je imao sve potrebne preduvjete da ustoliči fun-bike klasu: jednocilindrični četverotaktni agregat koji je iz zapremine 558 ccm izvlačio 53 KS pri 7.500 okr/min, dvostruki disk na prednjem kotaču, gume dimenzija 120/70-17 i 160/60-17, hod ovjesa od 160 mm sprijeda i 150 mm straga, osovinski razmak 1.420 mm, visina sjedala od 870 mm, spremnik goriva zapremine 12 litara i suha masa od svega 140 kg. Dodajte svemu navedenom desetak KS i dobili ste motocikl koji bi bio konkurentan i gotovo 20 godina nakon svog predstavljanja.

Bez obzira na tu Gilerinu vizionarsku sposobnost, sudbina je htjela da jedan takav koncept komercijalno zaživi tek u tijelu KTM-a Duke, koji je u svoje dvije dosadašnje generacije stekao kulturni

status, doduše, u relativno uskom krugu ljubitelja nestašnih motocikala koji supermoto tehnologiju nude u više urbanom obliku. Kult slijeđenja Dukeovog nauka pritom je ostavio male šanse za veći tržišni uspjeh drugih europskih proizvođača, koji su znali predstaviti neke osjetno manje uzbudljive modele.

S obzirom na to da je ponekad teško definirati koje karakteristike čine tu klasu, kao i na to da je teško povući jasnu crtu između soft-supermoto i fun-bike motocikala, lako je moguće da smo nekoga zaboravili spomenuti, no morali smo dobrano olabaviti kriterije kako bismo među potencijalne konkurente uvrstili po uzbudjenjima inferiorne modele poput nekadašnjeg BMW-a 650 CS, Aprilije Pegaso Strada 650 ili BMW-a XMoto.

Iako je lako moguće da ćemo uskoro vidjeti neke nove konkurente, mišljenja smo da je predstavljanjem novog Dukea 690 klasa Fun-bike nepunih 15 godina nakon svog nastanka upala u još dublju krizu identiteta. Novi se Duke jednostavno udaljio od originalne ideje ove klase, upravo toliko koliko se približio pojmu jednocilindričnog nakeda. Pa tko voli - nek' izvoli. Vjerojatno neće žaliti.



Mjenjač je pritom sasvim solidan i lak za korištenje, a s obzirom na to da se radi o jednocilindričnom agregatu, od velike je pomoći i vrlo dobra klizna spojka. Ona vam omogućuje da bez ikakvog straha od blokiranja stražnjeg kotača «nagazite» polugu mjenjača i da sasvim bezbrižno uživete u

svim čarima kočenja motorom. Pritom ćete, ukoliko ste odabrali dobar stupanj prijenosa, imati sasvim solidnu zalihu snage na izlazu iz zavoja, a jedinu manju neugodnost mogla bi vam priuštiti navika agregata da pri svakom dodavanju gasa reagira trenutno, usudili bismo se reći: ponekad čak

i malo nervozno. No, to bi moglo zasmetati samo onima slabijeg srca, ostatak društva će radije uživati u sasvim solidnom potisku koji se može osjetiti kod svakog otvaranja gasa. I dok se oni tako na ravnom dijelu između dva zavoja ponovo igraju s mjenjačem, neće niti imati vremena primijetiti kako prednja maskica i doista minimalistički vjetrobran pružaju sasvim solidnu zaštitu od vjetra sve do 120 km/h, da bi se tek nakon brzine od oko 150 km/h glava neznatno i sasvim nesvjesno počela prigrabiti prema spremniku goriva u pokušaju da se koliko-toliko sakrije od zračnih struja.

A kao što nakon kiše dolazi sunce, tako nakon svake takve ravnice ponovo dolazi zavoj, što znači da ćete uz već opisano mijenjanje brzina na niže svoju osobnu sigurnost morati povjeriti učinkovitim kočnicama. Pritom je stražnja kočnica dovoljno modulabilna i snažna da vještijim vozačima omogućujući uklizavanje u zavoj supermoto tehnikom, dok je početni stisak na relativno tvrdu polugu prednje kočnice pomalo razočaravajući. No, to vrijedi samo za početni stisak. Nakon muževnijeg pritiskanja poluge shvatite ćete da kombinacija usamljenog prednjeg diska promjera 320 mm i četveroklipnih radijalnih kliješta posjeduje veliku rezerve snage, zahvaljujući kojoj će ovo u apsolutnim okvirima ipak lagano vozilo gotovo trenutno započeti s procesom ukopavanja nosa u asfalt. Sve u svemu, Duke koči žesće i od nekih osjetno snažnijih motocikala, tako da su nakon našeg početnog zabrinutog podizanja obrve kočnice zaslužile ocjenu vrlo dobar.

Novi je Duke relativno uglađen motocikl, no samo ako ste brojeve okretaje motora voljni držati iznad 4.000



	Zapremina	Maks. snaga (KS-okr/min)	Maks. okr. mom. (Nm-okr/min)	Suha težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Gume (sprijeda)	Gume (straga)	Hod ovjesa u mm (sprijeda / straga)	Visina sjedala od tla (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena (kn)
Aprilia Pegaso 650 Factory	660	48-6.000	59-5.000	168	1.479	110/70-17	160/60-17	140/130	800	16 l	54.650
BMW G 650 XMoto	652	53-7.000	60-5.250	147	1.500	120/70-17	160/60-17	270/215	880	9,5	84.297
<b>KTM 690 Duke</b>	<b>654</b>	<b>65-7.500</b>	<b>67-5.500</b>	<b>148,5</b>	<b>1.472</b>	<b>120/70-17</b>	<b>160/60-17</b>	<b>140/140</b>	<b>865</b>	<b>13,5</b>	<b>72.760</b>
KTM 640 Duke II (2006.)	625	54-7.000	54-5.500	152	1.460	120/70-17	160/60-17	140/170	900	11,2	68.780

Iako umjerene vibracije i malo pretvrdo sjedalo donekle umanjuju ukupnu udobnost, primjena novog Dukea više nije ograničena samo na gradske i prigradske dionice, već će dobro poslužiti i za manje ambiciozna turistička putovanja



Zapravo, Duke u globalu zaslužuje ocjenu vrlo dobar, a jedino mjesto gdje nas je malo neugodno iznenadio bila je improvizirana karting staza. No, krivac za to nije sam Duke, već bratski model SMC 690, s kojim smo samo dan ranije na toj istoj stazi bili u supermoto deliriju. U takvoj nepravdnoj usporedbi sa 10 kg lakšim i za lakat zavoje specijaliziranim SMC-om, naš nam se bijeli Vojvoda odjednom činio osjetno težim i manje agilnim. S obzirom na to da je konfiguracija staze bila izrazito zatvorena čak i za jedno karting borilište, nosu motocikla kao da je nedostajalo još malo slobodnog prostora na izlazu iz zavoja, a nepoželjno širenje putanje bilo je posebno izraženo kada bismo kočili duboko u zavoj. Ipak, ne brinite! Uopće ne dvojimo da će se umjerenijim korisnicima Duke učiniti zabavnim na kružnim stazama, pitanje je samo da li će zavoje napadati džonom ili koljenom. Ovaj motocikl je po tom pitanju sasvim fleksibilan.

Sve u svemu, Duke je fleksibilan u gotovo svemu, pa to vrijedi i za tip vozača koji će ga udomiti u svojoj



garaži. Tako će smirenijim korisnicima, kojima je, primjerice, važno to što retrovizori pružaju sasvim solidan pregled situacije, biti drago čuti da pomoću posebnog potencijometra mogu mijenjati karakteristike pogonskog agregata i tako ga učiniti podatnijim u gradskoj vožnji. Oni malo žesći vozači će mu na ime općeg ugodaja vožnje i kvalitetne ciklistike, kojom Duke premašuje očekivanja i mogućnost većine, lako oprostiti koju vibraciju viška i ukupno sasvim prosječnu udobnost, no samo pod uvjetom da su za ovog ljepotana spremni izdvojiti 72.760. Nije malo. Konačno, ostajemo pri tome da je ovaj fun-bike svojim performansama možda dostigao neke naked motocikle, ali ih je s takvom cijenom visoko preletio i ušao u područje u kojem se može razmišljati i o nabavci nekog supersport modela.

No, zadovoljni korisnici starog modela reći će kako nije sve u novcima, a jednom kada probave činjenicu da mu u ovom izdanju nedostaje jedan dio originalnog buntovnog karaktera, oni vam mogu najbolje posvjedočiti kako je novi Vojvoda

u odnosu na svoje pretke otišao toliko daleko da zaslužuje višu plemićku titulu. Tako KTM uz super-vojvodu među dvocilindričnim nakedima odsada u svojim redovima ima i apsolutnog cara među cestovnim jednocilindrašima. Naš duboki naklon, Vaše Veličanstvo! ■

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični redni, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 102 x 80 mm
<b>Obujam:</b> 654 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 11,8:1
<b>Razvod:</b> jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje goriva
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupci, klizna spojka
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okrvir:</b> čelični cjevasti
<b>Ovjes:</b> upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm, potpuno podesiva, hod 140 mm; straža oscilirajuća vilica s monoamortizerom, mogućnost podešavanja spore i brze kompresije i povrata, hod 140 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 160/60-17
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 320 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipca, straža disk od 220 mm i kočiona čeljust s jednim klipcem
<b>Dimenzije (u mm) i suha težina:</b> visina sjedala 865, osovinski razmak 1.472, težina 148,5 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 65 KS (48 kW) - 7.500 okr/min, max. okr. moment - 6,8 kgm (67 Nm) pri 5.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 13,5 l

	<b>pogonski agregat, performanse, klizna spojka, oprema, okretnost</b>
	<b>cijena, rad agregata na niskim okretajima</b>

