



SuperMoto - Turist

Analizira: Matjaž Gustinčič
Foto: naš arhiv

Verjetno pri KTM-ju niso imeli v mislih tipičnega popotnika, ki hodi skupaj s sopotnico in s tremi polnimi kufri robe v Dolomite rožice ovohavat, ko so konec leta 2008 v Milanu na predstavitvi poudarjali, da ima SM-T še vedno manj kot 10 kilogramov težek cevni jekleni okvir, v katerega so vgradili po merah in teži lahek ter kompakten LC8 dvovaljnik. In da se vse skupaj ustavlja s precej hudimi radialnimi Brembo monobloc zavorami, ki se jih odmerja preko radialne zavorne črpalke. In da so kolesa Marchesinijeva. Tole se še vedno sliši precej »Ready to Race«, kljub tistemu »T kot Touring« v imenu.

Ampak je kar težko kaj napisati o KTM-ju, ne da bi se človek spotaknil ob ta njihov »Ready to Race«. Ker mu pač

ostajajo tako zvesti. Torej, tudi ta KTM ima v sebi izrazito športne gene in kljub temu, da s svojim imenom namiguje, da zmore biti poto-

valnik, je to še vedno lahko pobalinski veliki supermoto. Le na nekoliko bolj civiliziran način in predvsem z nekaj osnovnega udobja.

Marsikje sem že zasledil, da je to konkurent GS-ju. Lepo prosim. Nikakor se ne morem strinjati. Sam bi ga postavil kvečjemu ob bok Ducatiju Hyperstradi ali pa Triumphovemu Tigru 1050.

Ker je osnova še vedno supermoto, se v primerjavi s kakšnim potovalnim enduro tovornjakom takle SM-T med ovinki prelaga kot bicikel. To pa tudi pomeni, da še vedno omogoča veliko zabave. Če sedaj razmišljate, kaj točno bi pomenilo, da je nek motocikel zabaven, naj povem, da to ni povežavi samo s tiščanjem.

Tudi staro Vespa PX je zabavno peljati, bolj kot prenekateri dolgočasni novodobni skuter, pa o kakšni dinamiki sploh ni govora.

Če vas recimo zabava vijuganje med gorskimi serpentinami, do katerih imate uro vožnje od doma, potem bi bil SM-T lahko idealen motocikel. Tisti T v imenu pomeni samo to, da se boste do destinacije, kjer se vaša zabava začne, pripeljali nekoliko udobneje kot s kakšnim prvinskim supermoto strojem. Sedež recimo, je dvonivojski, celo obložen z gelom in je dovolj prostoren, da bo udobno tudi njej. Nad meril-

niki, nad katerimi se je marsikdo pritoževal, da so premajhni in težko berljivi, je mali vizir, ki nekaj pripomore k vetrni zaščiti, roke pa so prav tako skrite za ščitniki. Kako ti ščitniki pomagajo v hladu in mokroti, veš šele ko si enkrat brez njih. 19-litrska posoda za gorivo pa omogoča zadovoljiv doseg, kljub temu, da je SM-T lahko precej žejen. Dobrih 8 litrov porabe na sto kilometrov ni nič nenavadnega. Torej, za večdnevno potepanje mu pravzaprav nič ne manjka, razen morda kakšne vtičnice za polnjenje elektronskih igračk, brez katerih tudi na sekret hodijo le še redki.

VTISI Z NAŠEGA TESTA

KTM 990 SM-T smo v naši reviji testirali dvakrat (MotoSI 26 in 29). Ko berem, kaj je zapisal Alan Cathcart tri izvode pred menoj, se mi zdi tako, kot da nisva peljala enakega motocikla. A po fotografijah in registrski tablici ugotovim, da sva peljala celo isti KTM! Alan hvali udobno sedenje, praktičnost, nežnost delovanja pogonskega agregata in nasploh SM-T opisuje bolj kot turističen potovalnik in ne kot supermoto petardo s kovčki in z vizirjem, kot sem ga doživel jaz. Seveda, možakar je v motorizmu videl in preskusil vse, kar je za videti in za preskusiti. Jaz pa sem se takrat na KTM presedel iz V-Stroma. Touring KTM? Če pomislim na turizem, je bil tisti V-Strom počitniška prikolica v primerjavi s SMT-jem. Že res, da sem na tem KTM-ju sproščeno in pokončno sedel, a zame je bil to še vedno predvsem zeeelo zabaven stroj – skoraj huliganski.

Ravno prav je velik in ravno prav vitek, da ni krava, s katero si obsojen peljati v koloni kot z avtodomom. O lepoti ne bom govoril, ampak nisem spregledal žlahtnih detajlov, hudih platišč, »fensi« zavor, aluminijasto konusno krmilo ..., pa saj ne, da jih nujno rabim, ampak jih je pa v veselje imeti.



Zgodovina modela:

- 2008:** Predstavitve modela Supermoto SM-T jeseni na salonu v Milanu
- 2009:** Začetek uradne prodaje
- 2011:** Na voljo ABS zavore
- 2013:** Ukinitvev modela

M.A.J.
KLUB
MOTOR SPORT EQUIPMENT SERVIS ASSISTANCE



Zračni filtri



Opletene zavorne cevi

Taborska 6, 1230 Domžale
tel.: +386 1 724 80 63
fax: +386 1 724 80 64
gsm: 041 631 702
e-mail: maj.klub@siol.net



Zavorne ploščice EBC



Koluti EBC

IMAMO INTERNETNO
TRGOVINO!
www.majklub-shop.si

MAJKLUB-Shop

KTM 990 SM-T, letnik 2010, črne barve, 42.000 prevoženih kilometrov, redno servisiran z vso zgodovino, stranske torbe, nove pnevmatike. Cena: 5.600 EUR, trgovec Italija – Udine.

KTM 990 SM-T, letnik 2011, srebrno-črne barve, 38.000 prevoženih kilometrov, v povsem originalnem stanju, dodan gornji kovček. Cena: 6.900 EUR, zasebni trgovec.

KTM 990 SM-T, letnik 2013, bele barve, 13.414 prevoženih kilometrov, ABS zavore, meglenke, 3 x mehke torbe. Cena: 7.990 EUR, trgovec.



Redni servisi sledijo na 7.500 prevoženih kilometrov, vsak drugi je predviden še za kontrolo zračnosti ventilov.



Okvir je cevno predalčje, ki omogoča dostop do komponent motocikla. Prostora za roke je dovolj. To kar kliče po servisiranju v slogu »vse naredim sam«.



VERIGA JMT (JAPONSKA): 143,70 €
VERIGA DID VX: 153,70 €
VERIGA DID ZVMX: 231,70 €
(cene so z 22% DDV)



SERVIS VILIC IN AMORTIZERJEV ZA MOTOCIKLE
od 110 € z ddv



Če smo do tukaj govorili o plusih, naj omenim še kakšno pomanjkljivost. Največja je nekoliko nervozno odzivanje agregata na gib ročice plina. Včasih se zdi, da deluje kot stikalo na dve poziciji, ON ali OFF. Pod 3.000 vrtljaji je motor precej neodločen, lahko tudi cukajoč. Najbolje se počuti šele nad 4.000 vrtljaji in tam pri 6.000 se tudi lepo razživi. Pri počasni vožnji, v mestu, v krožiščih ali pa na strmih in zavutih ridah, se je zato potrebno veliko voziti »na sklopki«, kar je lahko precej utrujajoče. Če padejo vrtljaji prenizko, se bo največkrat motocikel cukajoče odzival na plin. Lastniki so

pogrunтали, da je poceni rešitev, ki precej dobro omili to sitnost, menjava prednjega zobnika za zob manjšega (16 zob). Še boljša in tudi dražja možnost je preprogramiranje motornega računalnika (ECU), ki pa je v vsakem primeru priporočljiva, če se zamenja originalni izpuh za Akrapoviča, recimo. Sicer pa, ko pustiš motorju polno dihati na izhodu iz ovinka, mu je bolj ali manj vse odpuščeno.

Da pa ne bi voznika slučajno skrbelo, da bo tam med ovinki preveč »not padel« in bi posledično potreboval frišne gate, so pri oranžnih tudi poskrbeli: ob straneh nad izpuhi so dodali

nosilce za stranske torbe oziroma kovčke, nad njimi pa je lična in nevpadljiva nosilna ploščad za montažo vrhnjega kovčka. Na kakšen čistokrvni supermoto ga menda res ne bi privijali zadaj?

KAKO JE Z ZANESLJIVOSTJO?

Čeprav je pogonski agregat robusten in trpežen, ima lahko tudi nekaj svojih muh in manjših težav. Regulator napetosti je precej pogosta okvara, ki jo je težko opaziti brez uporabe multimetra in meritve napetosti. Prvi znaki so, da motocikel ugaša med vožnjo ali pa se med

vožnjo ponastavljajo podatki na armaturni plošči. Slabo polnjenje akumulatorja največkrat povzroči, da motor povsem umolkne ali pa vsaj sprva težko in obotavlja vžiga, ko je hladen. Tudi sicer je znano, da je ta KTM lačen akumulatorjev. Največja smola ob tem je, da lahko načeloma preprosta električna okvara regulatorja skuri še akumulator ali pa celo motorni računalnik. Se je dogajalo, ne samo pri oranžnih.

Pri menjavi regulatorja so se »aftermarket« deli (seveda ne vsi) po izkušnjah lastnikov izkazali za trpežnejše, poleg tega so še največkrat

cenovno ugodnejši. Nekateri so ob menjavi prestavili mesto vgradnje regulatorja. Na prvih modelih je bil namreč tovarniško vgrajen pod sedežem, kjer je bilo očitno premalo hlajenja. Prav pregrevanje pa je smrt za regulator. V KTM-ju so to odpravili in jih potem vgrajevali na levo stran spodaj, kjer je več prepriha. Tudi sicer je znano, da je tem motociklom rado

vroče in zato precej pogosto vklapljanje ventilatorja hlajenja ni nič nenavadnega.

Precej pogosto so se pojavljale težave s puščanjem vodne črpalke pa tudi s puščanjem in okvarami glavnega ter pomožnega valja sklopke. Pomožni valj je tako kot regulator najbolje zamenjati za neoriginalnega, menda so nekateri

Pri menjavi regulatorja so se »aftermarket« deli (seveda ne vsi) po izkušnjah lastnikov izkazali za trpežnejše.

**TEHNIČNI PODATKI KTM 990 SM-T
2009**

- **Barve:** črna, oranžna-črna, bela
- **Moč:** 85 kW (115 KM) pri 9.000/min
- **Navor:** 97 Nm pri 7.000/min
- **Motor:** 2-valjni 75° z valji na V – tekočinsko hlajen – 4 ventili na valj
- **Vrtina x gib:** 101 x 62,4 mm
- **Prostornina:** 999 ccm
- **Kompresija:** 11,5 : 1
- **Dovod goriva:** vbrizg Keihin, premer grla 48 mm
- **Sklopka:** večlamelna v oljni kopeli
- **Menjalnik:** 6-stopenjski, veriga
- **Okvir:** predalčje iz krommolibdenovih cevi
- **Vzmetenje, spredaj:** povsem nastavljive vilice USD, premer 48 mm, **zadaj:** povsem nastavljiv sredinski blažilnik
- **Gume:** 120/70-17 in 180/55-17
- **Zavore, kolutne, spredaj:** 2 x 305 mm, radialna 4-batna čeljust, **zadaj:** 1 x 240 mm, 2-batna čeljust
- **Medosna razdalja:** 1.505 mm
- **Kot glave:** 24,4°
- **Višina sedeža:** 855 mm
- **Posoda za gorivo:** 19 l
- **Teža:** 196 kg brez goriva
- **Povprečna poraba:** 6,8 l / 100 km



trpežnejši, seveda spet ne vsi. Glavni valj pa je možno samo pretesniti, na spletu se najde cel komplet z vsemi potrebnimi tesnili. Nekateri so imeli nekaj težav z delovanjem armaturne plošče in redkeje tudi okvaro merilnika vrtljajev.

Znane so še nekatere manjše napake, ki pa niso pravilo. Recimo poraba motornega olja na LC8 agregatih. Tudi litrček lahko spiije med

servisnimi intervali ob rednem priganjanju, kar pomeni, da je pametno biti pozoren na stanje motornega olja, kljub temu, da lahko signalna lučka za pritisk olja sveti ali pa utripa brez pravega razloga.

Sicer pa si redni servisi sledijo na 7.500 prevoženih kilometrov, vsak drugi je predviden še za kontrolo zračnosti ventilov. Da so servisni intervali kratki, kot se je znal pritoževati kakšen

lastnik, je pa zelo relativno. Kar nekaj motoristov poznam, ki potrebujejo ravno štiri leta, da naberejo te kilometre.

Po desetih letih je najverjetneje tudi že čas za servis vzmetenja. K temu vas lahko prisili puščanje iz vilic spodaj pri vijaku za nastavitev. Rado se zgodi, da prične puščati prav ob nastavljanju prednjega vzmetenja (vijak se nahaja blizu zavornih čeljusti). ■