

TEST | KTM 690 Duke R

V zatáčkách
ujedete všemPekelný motor,
boží brzdyNeztratí se ani
na okruhu

Pan Pekelný

Předloni jsem test standardního Duka nazval Pan Božský. Nevěřil jsem, že by tahle motorka šla udělat ještě lepší. Po dvou letech KTM ale přichází s verzí R, a tu snad ladilo samo peklo!



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: autor
a Květa Ramešová

Duke alias Vévoda je klasickým zástupcem kategorie supermotardů... a už je to tady, taková hrubka hned na začátku! Duke byl možná supermotardem ve své první generaci, ovšem tahle 690 už je generací třetí a dnes je Vévoda čistým zástupcem třídy naked bike. Přestaňte si ho už konečně plést s nástrojem na dřívotváření a skákání v terénu. Nízké zdvihy pérování, litá kola a výfuk pod motorem jasně ukazují, že tohle je jednoválcový roadster. A jaký!

Zlá věc

Jestliže jsem v testu standardní verze opěvoval černobílý vzhled jako maximálně elegantní, erko je už od pohledu zlá motorka. Pryč jsou hry na decentnost, do okolí řve agresivní oranžový rám a stejná barva ozvláštňuje jinak převážně temné plochy. Temná musela být i mysl konstruktéra, když se do tohoto díla pouštěl...

Posazem je erko shodné se starším bráškou – sedí se tu celkem vzpřímeně a stupačky jsou po silničářsku vzadu a nahore, takže teoreticky by si někdo ještě na místě Duka se supermotem mohl splést, ale z omylu ho hned vyvedou řídítka, jež jsou jasně silničně nízko.

Kdo by chtěl Vévodu pořídit přítelce jako stylovou motorku na začátek, ať jí nejdříve nadělí prodlužovací kůru na nohy, protože sedlo ve výšce 865 mm není pro méně vzrostlé osoby, které minimálně na počátku své motocyklové kariéry potřebují při zastavení cítit pevnou zem pod nohama.

Město jen trochu

Pro lepší pochopení toho, co je 690 Duke R vlastně zač, vás ušetřím technického morousování a raději vám povím, jak se cítí v různém prostředí.

Začneme městem a rovnou vám prozradím, že tohle není městská motorka. Ne že by se jí tam vysloveně nelíbilo, ale jestli jste Duka podle jednoválce, nízké hmotnosti a vzpřímeného posazu šacovali na kandidáta na městské popojížděčky, zmýlili jste se. Tuhé odpružení vás s bolestnou precizností informuje o každém přejetí kanálu (a tvrdé sedlo se nerozpakuje předat informace dál) a hlavně motor se cítí jako lev v kleci. Napřevodování je totiž dělané na dynamickou rychlou jízdu, takže při mírném překračování městských limitů se možná dostanete s lehkou rukou na čtvrtý rychlostní stupeň, ale většinou je to spíš dvojka nebo trojka a krotit cukaturu velkého jednobuchu spojkou. I když se mi zdálo, že

70 koní, 70 newtonmetrů. Ten motor prostě nemůže jet jinak než jako prase. A tak jede jako prase

erko je méně nervní než standard, pořád to není nic, na čem byste se chtěli denně proplétat ucpaným velkoměstem.

Dálnici vůbec

Z města to vezmeme po dálnici a můj verdikt bude stejně krátký, jak krátkou trasu doporučím všem, kdo se k této pitomosti nechají lákat. Duke R si na autostrádě vede na jednoválec s posazem „hrdý rytíř na věrném koni objíždí zkontrolovat mladé ženy na vsi“ docela dobře, ale hodnocení „docela dobře“ znamená pouze to, že se díky pevnému podvozku pranic nekroutí a s pomocí silného

motoru dokážete z dálničního přesunu udělat epizodní záležitost. Nic víc, protože je snad každému jasné, že s touhle ergonomií může být dlouhodobější jízda dálničními rychlostmi zakončena pouze víkendem v termálních lázních se speciálními masážemi šije a hýždí.

Okresky, domov můj...

No jasně, okresky, tady je doména rakouského Vévody. Rovné prvotřídky jsou sice nuda stejně jako dálnice, ostatně jako na čemkoli jiném, když nechcete mermomocí riskovat zdraví a pa-



se Suchým vrchem na Jablonné a Ústí nad Orlicí ve složení CBR600F, RSV 1000 R a GSX-R750 a nejenže jsem coby vůdce smečky s jednoválcem rozhodně nezdržoval, ale oni mě kluci a holka měli kolikrát pěknou hoňku vůbec chytit. Přitom jsem se držel stále hesla „na jistotu“.

Tajemství spočívá v motoru. Než se supersporty napřevodované na dynamiku v rychlostech, při nichž se na vás na silnici přátelsky šklebí zubatá, vůbec rozmotají, je jednoválec se svým průběhem kroužku dávno v trupu. A pak je tady ještě jedna věc, taková trochu zrada, kterou nebozí kolegové zpočátku netušili: omluvte mou mluvu, ale tenhle jednoválec, ten jede jako prase!

O co tady jde?

Běžné jednoválce s objemem kolem 650 cm³ v silničních endurech mají zhruba padesátku koní. Podívejte se na Pegaso, XT, Bavoráka... A teď se hezky posadte, protože byste nemuseli unést následující informaci – ti maniaci v Matighofenu do Duka R narvali rovných 70 ko-byl! A to je motor, který jako všichni ostatní konkurenti splňuje emisní a hlukové normy Euro 3, takže se vůbec radši ani netroufám odhadovat, kam až by šel vypip-



píry (už tak těch 140, které jsem byl ochoten akceptovat, bylo dost na obojí), ovšem vyhlédněte si zatáčkový úsek a garantuji vám, že klukům na supersportech z vašeho tempa dobře nebude.

Zní to sice jako šílené klišé, ale místopřísežně prohlašuji, že KTM 690 Duke R je v zatáčkách ukrutná zbraň. A to člověk nemusí ani moc tlačit na pilu – dali jsme si náš oblíbený stokilometrový východočeský okruh přes Lanškroun, Štítý, Červenou vodu

Honzis má nové náboženství: motor LC4 v téhle 70koňové variantě



KTM 690 Duke R

VERDIKT	
KTM 690 Duke R	
Motor	8/10
Podvozek	8/10
Brzdy	9/10
Ovladatelnost	8/10
Město	6/10
Cestování	4/10
Sport	9/10
Výkon/cena	x/10

TECHNICKÉ ÚDAJE	
KTM 690 Duke R	
Objem	690 cm ³
Výkon	51,5 kW/70 k@7500
Točivý moment	70 Nm@5500
Hmotnost	148,5 kg (bez paliva)
Cena	249 000 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, OHC/4, vrtání × zdvih 102 × 84,5 mm, kompresní poměr 12,5:1, vstříkávání Keihin, elektrický startér, antihoppingová spojka APICTM, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem	
Podvozek: ocelový příhradový rám, vpředu USD vidlice WP Ø 48 mm s TiAlN povrchem, zdvih 140 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem WP, zdvih 140 mm, obojí plně nastavitelné (vzadu komprese rychlá/pomalá), brzdy Brembo vpředu kotouč Ø 320 mm, čtyřpístkový radiální třmen, vzadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu Dunlop GPR Alpha-10 vpředu 120/70R17, vzadu 160/60R17	
Rozměry: sedlo 865 mm, rozvor 1472 +/- 15 mm, úhel řízení 26,5°, stopa 115 mm, světlá výška 155 mm, nádrž 13,5 l (2,5 l rezerva)	

lat, kdyby se tak trochu na zákony zapomnělo.

Druhým zásadním a pro odpaly z vinglů zdaleka nejdůležitějším parametrem je hodnota točivého momentu v newtonmetrech – aby se to nepletlo, i tady najdeme číslovku 70. Ten motor prostě nemůže jet jinak než jako prase...

A tak jede jako prase. Už standardní Duke s hodnotami 65 k/67 Nm jel nestydatě, ale tohle je největší peklo, jaké jsem kdy v jednobuchu určeném na silnici zažil. Ty rakouské bestie totiž zákeřně stávající jednobuch nadopovali kubíky, když zvětšili zdvih o 4,5 mm, takže Duke R je jediným strojem s motorem LC4, který nemá objem 654, nýbrž opravdových 690 cm³. Budete se modlit,

► MINIROZHOVOR



Ondra Coufal
40 let, organizátor amatérských silničních závodů Czech Endurance Cup

CMN Czech Endurance Cup jede svou pátou sezonu. Kam se ty závody posunuly za dobu své existence?
Pátá sezona, hrozně to letí... CEC se posunul za dobu své existence hodně dopředu. Dnes je to soutěž týmů a jezdců, kteří by se po většině klidně mohli postavit na start přeboru ČR a neztratili by se. Tím chci říct, že CEC je dnes podle



690 Enduro R



990 Adventure R



RC8 R



990 SM R

► CO JE U KTM ŘADA R

Motocykly od KTM jsou už ve svém základu dost sportovní, ovšem Rakušané od všech svých silničních motocyklů dělají ještě **sportovnější varianty**, které poznáte podle písmenka R v názvu a speciálního barevného provedení s **oranžovými rámy**. Silniční enduro nazvané prostě 690 Enduro má svůj klon Enduro R, jenž se liší vyššími zdvihy odpružení, terénními pneumatikami a **designem čumáku** shodným s ostrými endury EXC. Také velký cestovní dobrodruh 990 Adventure existuje v erku, a tady je změn ještě více – kromě vyšších zdvihů pérování a logicky z toho plynoucí

vyšší světloti i výšky sedla, které je mimochodem i sportovněji tvarované, má i vyšší výkon motoru, **115 namísto 106 koní**. Mezi postupně mezi terénem a silnicí jsou supermota, a i tady existuje **ultimativní verze** v podobě 990 SM R. Lepší podvozek, lehčí kola, výkonnější brzdy, menší nádrž... A už jsme na silnici. O modelu 690 Duke R je celý test a erkovou verzi má i Super Duke. Ten jasně ukazuje své okruhové zaměření **pouze jednosedlem** a v celé řadě R snad nenajdete více odlišné modely než právě v případě dvou velkých naháčů. Erko má tlumič řízení kvůli

výrazně agresivnější geometrii, zcela jiné tlumiče WP a hlavně motor, který se střikáčkou z RC8 dává 132 namísto standardních 120 koní. Brz, tohle vážně není na poklidné courání krajinou... A jsme u **superbikové řady** RC8. Erko, jež si můžete pořídit i ve stokusových limitovaných edicích Akrapovič a Red Bull, má oproti standardu **motor s větším objemem** (1195 namísto 1148 cm³) a větším výkonem (170 namísto 155 koní, u replik s kitem dokonce 180), který je zasazen v podvozku s kvalitnějšími pružicími komponenty, kovanými koly a ještě silnějšími brzdami.



aby ty utažené zatáčky nikdy neskončily – dvojka, trojka, jen co ručička otáčkoměru olízne pětiku, nastane sado-maso zrychlení, které skončí až s úderem osmičky. Zadní Dunlopka prosí o milost, ale kašlete na ni, koupíte ji za peníz ušetřené na benzínu – mně při tomhle stylu jízdy bral Duke lehce přes 4,5 litru na sto!

Okruh – není to omyle?
Vraťme se z naučené stezky o motoru zpátky do přirozených biotopů. Cože, závodní okruh? Ne, nezbláznil jsem se. Dukáč vás pobaví nejen na supermotardových tratích (bez terénní sekce) typu autodromů ve Vysokém Mýtě nebo Sosnové, ale nemusíte se ho bát vytáhnout ani na dospělý okruh. Brno pochopitelně raději nechte být, ale takový Most by vůbec nemusela být nuda. Já měl možnost se na erkovém Vévodo-

vi povozit na německém Sachsenringu v rámci akce KTM TNT (viz reportáž v ČMN 23) a němě jsem zíral, co dokáže.

Dříve než jsem jej osedlal, potkal jsem jej za říditky Super Duka R, 130koňového okruhového naháče. Dojel jsem skupinku několika strojů, kterou jsem postupně „krájel“, jen toho prvního jsem pořád nikde nemohl dát – jel ideální stopu a jel slušně. Říkal jsem si, že ho zkusím později na brzdy v jednom padáku. Jaké bylo překvapení, když mi v té rychlé sekci slušně uhýbal z cesty a já zjistil, že to, za čím se půlku kola vezu, je právě malý Duke! Chápete to, jednoválcová šestsetdevadesátka, a jediné místo, kde se dala předjet, bylo hrubě „na motor“ na rovince?!

Je to v kilech
Musel jsem ho taky zkusit a přiznávám, řval jsem nadšením.



Jakmile jednou pomůžete manželce překonat výšku sedla a rozjede se, hrozí nebezpečí, že vám motorku vrátí, až když dojde benzin

inzerce

MY UŽ SVŮV
y s h o p
D O B Ř E
Z N Á M E

... protože
tady se oblékají
motorkáři ...

Po-Pá
9:00-18:00
Sobota
9:00-16:00

www.4shop.cz

BSS
MOTORCYCLE FASHION

DAINESE

HELD
BIKER FASHION

APRILIA

BIKERS

A-SPiRiT a.s. - Vrbova 19, 147 00 Praha 4 - Braník | telefon: +420 225 110 111 fax: +420 225 110 199 e-mail: info@4shop.cz

mého velmi kvalitní seriál a týmy, které se ho účastní, to už neberou jen jako svezení se na okruhu, ale jako skutečný závod, a chtějí se co nejlépe umístit. Chystají se na každý podnik, trénují, připravují techniku a taktiku. Úspěch ve vytrvalostním závodě je vždy zásluhou celého týmu a ne jen jednotlivce. Důsledkem toho bohužel je, že závodníků je tím pádem méně a startovní pole nám trochu prořídlo. Ale věřím, že v budoucnu se zformuje pár nových týmů a nastoupí do CEC a budou trochu těm stávajícím zatápet. To by celému CECu prospělo, jen vím, že dát dohromady partu odhodlaných kámošů není úplně jednoduché.

CMN Mezi nejzajímavější fotografie letošního roku budou bezesporu patřit záběry ze Slovakiaringu, kde napršelo tolik, že se na dráze tvořila hotová jezera. Jaké jiné extrémy jste již zažili na závodních dráhách?
Zapršelo, ale bylo teplo. Já bych řekl, že největší hardcore letos

připravilo Brno. Teda aspoň zatím. My jsme měli v dubnu 3 °C a ještě k tomu pršelo. Dodnes se divím, že nezačalo sněžit. Před všemi, kdo tímhle prošli, klobouk až na zem a hlubokou poklonu.

CMN Pořádáš jedny z nejsledovanějších silničních závodů v republice, co ty a motor-ky? A kdybys byl závodník, jakého podniku na světě by ses rád zúčastnil a kam by tě naopak nikdo nedostal?
Skútr se počítá taky mezi motor-ky? Jestli jo, tak motorku mám. Jezdím na něm občas po městě. Motorky jsem míval, ale teď na ně paradoxně nemám čas. Jezdění po silnicích mě přelo a když jsem na okruhu, tak tam nejsem proto, abych jezdil. Takže není kdy. A kdybych byl závodník... Tak to bych asi moc chtěl jet 24hodinovku v Le Mans. Jezdit v noci po okruhu, to musí být fakt zážitek. A kam by mě nikdo nedostal? Jak jsem řekl, ježdění po silnici mě už přelo...
zpovídal Jan Rameš