

# SPECIJALNO IZ TOSCANE [ KTM 950 Supermoto ]



Testna flota KTM-a 950 SM na testiranju u Toscani. Uske i zavojite ceste oko mjesta Radde in Chianti bile su idealan poligon za demonstraciju voznosti novog modela. Supermoto 950 odmah daje do znanja da je riječ o vozilu sportske orijentacije, agilan je i upravljiv poput jednocilindraša, a pri tome nudi puno respektabilnije performanse

# King

*Na zahtjevnim i zavojitim cestama brdovite Toscanne isprobali smo najnoviji austrijski supermoto XXL veličine, KTM 950 Supermoto. Osim najkapacitetnijeg agregata i najveće snage u klasi, novi model oduševljava voznim osobinama, sportskom ciklistikom, jednostavnim upravljanjem i izrazito snažnim kočionim sustavom. Već nakon premijernog predstavljanja možemo zaključiti: "Kralj supermota je stigao"!*

**CIJENA**  
**95.550 kn**

PIŠE:  
**BORIS  
METIKOŠ**

**RADDE IN CHIANTE:** Iako je u ovo doba godine vrijeme premijernih prikazivanja i svjetskih prezentacija već daleko iza nas, potpuno nas je iznenadila pozivnica iz KTM-a da isprobamo njihov najnoviji uradak, model koji je premijerno prikazan na rujanskom sajmu u Münchenu. No, uvijek je lijepo kad te netko ugodno iznenadi, poglavito kad se radi o modelu koji otvara sasvim novu kategoriju Supermota. Osim toga, pozivnica je vodila u prekrasnu talijansku pokrajinu Toscanu, na daleko poznatu po dobrom vinu i lijepim

kraljicama koji su od pamtivijeka inspirirali njene posjetitelje. Čim smo vidjeli uske i zavojite ceste koje se protežu oko mjesta Radde in Chianti i njegovih brežuljaka i vinograda, odmah nam je bilo jasno zašto je baš ovakav testni poligon izabran za prezentaciju najjačeg ikad napravljenog Supermota.

Supermoto motocikli pripadaju najmlađem segmentu vozila na dva kotača koji prema tvrdnjama KTM menadžera u zadnjih pet godina bilježe godišnji rast prodaje prosječno od čak 42% po sezoni i to u obje verzije: cestovnoj i natjecateljskoj. S obzirom na njihovu praktičnost, malu težinu te sportski orijentirane ciklističke i vozne osobine jasno je zašto je ova moderna klasa toliko dobro prihvaćena na tržištu, iako su zbog svoje jednocilindrične konstrukcije bili pomalo "zakinuti" po pitanju maksimalne brzine.

Proizvođač koji je još odavno uvidio potencijal ove klase i 1998. prvi na tržištu predstavio serijski motocikl supermoto orijentacije bio je upravo austrijski KTM s modelom KTM 620 LC4 Supermoto Com-

# KONG



**Veliki supermoto nastao je na bazi maxi-endura KTM 950 Adventure, s kojim dijeli i većinu tehničkih elemenata. Lijepi aluminijski kotači sa pet krakova proizvođač su tvrtke Brembo. Izdvojeni spremnik ulja zapremine 3,2 l integriran je s prednje strane motocikla, ispred motora, što ujedno pogoduje i boljem hlađenju ulja**

petition. Od tada do danas prošlo je punih osam godina, a osim tvrtke iz Matihoffena filozofiju gradskih terenaca objeručke su prihvatili i svi ostali, svjetski najpriznatiji, proizvođači motocikala. Natjecateljski motocikli i njihove cestovne inačice i dalje su KTM - ova specijalnost, jer osnovu za serijske modele KTM stvara na utrkama. Prošlogodišnji uspjeh francuskog dvojca u klasi supermoto, Thierry Van den Boscha i Borisa Chambona, daje najbolju podlogu za razvoj širokog spektra ponude cestovnih i natjecateljskih supermoto KTM motocikala.

Sa svojim najnovijim modelom, 950 Supermoto, KTM ide još korak dalje i predstavlja "kralja" svih supermota s kojim ovu klasu podiže na jedan sasvim novi, viši nivo. Naime, po riječima stručnjaka iz Matighofena stvoren je dvocilindrični motocikl koji je agiln i upravljiv poput jednocilindraša, a pri tome nudi puno respektabilnije performanse. Da vidimo kako su oni to uspjeli ostvariti: Kao što je i većina današnjih supermota nastala transformacijom iz endura, tako je i veliki supermoto nastao na bazi maxi endura KTM 950 Adventure, s kojim dijeli većinu tehničkih elemenata. Zajednički im je LC8 agregat s dva cilindra u V rasporedu i kutom od 75 stupnjeva među njima, ukupne zapremine 940 ccm. Poput terenske inačice, i motor Supermota razvija istovjetnu ukupnu snagu od 98 KS pri 8.000 okr/min i okretni moment od 9,5 kgm pri 6.000 okr/min. Dakle, nije se išlo na najjaču varijantu ovog agregata koju KTM ugra-

đuje na naked Superduke, a koji ima 999 ccm ukupne zapremine i 120 KS maksimalne vrijednosti snage. S modela Adventure je preuzet i sustav napajanja gorivom putem dvostrukih rasplinjača promjera 43 mm, za razliku od elektronskog ubrzavanja koje opskrbljuje model Super Duke.

Odluku o ugradnji slabijeg agregata KTM-ovi inženjeri objasnili su nam na pre-

zentaciji u Toscani. Po njihovim riječima novi model nije namijenjen klijenteli ljubitelja ekstremnih nakeda, odnosno Super Dukea, već je namijenjen vozačima koji preferiraju ugladenije i manje agresivne agregate, a koji od motocikla i dalje zahtijevaju vozne osobine na razini sportskih modela. Nadalje tvrde da su klasični rasplinjači pouzdaniji i jednostavniji za održavanje, a i ci-



**Zahvaljujući širokom Renthalovom upravljaču vozač odmah stječe osjećaj potpune kontrole nad motociklom. Stražnja kočnica je vrlo snažna i agresivna, izvedena u pravom supermoto stilu i zahtijeva izvjesno privikavanje manje iskusnih vozača**



Ulasci u zavoje su munjeviti i zahtijevaju minimalni angažman vozača, gotovo kao na jednocilindričnim modelima koji su i do 40 kg lakši, a u zavoju motocikl slijedi putanju kao po "tračnicama"

jena im je manja u odnosu na sustav elektonskog ubrizgavanja, što u konačnici rezultira i manjom cijenom cijelog motocikla. Nisu nas uvjerali, jer mi bismo rado htjeli zajahati najjačeg konja iz štale.

Sve u svemu, agregat je u svojoj osnovi onaj isti iz čitave porodice LC8, a mi smo ga temeljito opisali u prošlim testovima Superduke i Adventure. Podsjetimo samo da ima četiri ventila po cilindru i dvije bregaste osovine u glavi pogonjene kombinacijom lanaca i zupčanika, s vodenim hlađenjem. Sa svojom masom od svega 58 kg LC8 je još uvijek najmanji, najkompaktniji i najlakši V2 agregat na tržištu.

Višamelna spojka u uljnoj kupci opremljena je vrlo učinkovitim sustavom protiv poskakivanja. U primjeni ovaj sustav vrlo djelotvorno smanjuje neugodne efekte prekomjernog kočenja motorom i do sada je već postao standardna oprema gotovo svih modela koje pokreću dvocilindrični motori. Svakako treba spomenuti i odličan mjenjač sa 6 stupnjeva prijenosa, kao i suho podmazivanje motora koje umjesto kartera za skupljanje ulja koristi poseban izdvojeni spremnik. Kako bi se još dodatno pridonijelo kompaktnoj izvedbi motocikla, spomenuti spremnik ulja zapremine 3,2 l postavljen je s prednje strane motocikla, ispred motora, što ujedno pogoduje i boljem hlađenju ulja.

Kao i svi KTM-ovi motocikli cestovne orijentacije u koje se ugrađuju V-twin, i Supermoto 950 se odlikuje robusnim i čvrstim okvirom od krom molibden cjevastih profila

koji teži svega 11 kg. Iako okvir na prvi pogled djeluje vrlo slično kao na modelu Adventure, stručnjaci iz Mattighofena tvrde da se radi o 95 posto izmijenjenom elementu.

Između ostalog izmijenjene su mu kote i dimenzije, kako bi se pridonijelo još kvalitetnijim voznim osobinama. Tako je stražnja vilica duljine 575 mm kraća u odnosu na model Adventure, što je automatski rezultiralo i manjim međuosovinskim razmakom, 1.510 umjesto 1.570 mm, a umanjena je i vrijednost predtraga, koji sada iznosi 110 mm. Težina suhog motocikla iznosi 187 kg, a sa svim uljima i tekućinama spreman za vožnju i praznim spremnikom goriva, teži 191 kg.

### Noge kao u "Ptice trkačice"

Kompletan ovjes proizvod je renomirane tvrtke White Power s kojom KTM već godinama uspješno surađuje. Sprijeda se tako ugrađuje masivna WP upside-down vilica promjera 48 mm podesiva po svima parametrima, dok se straga nalazi WP centralni amortizer, također podesiv po svim parametrima. U usporedbi s Adventureom hod ovjesa je smanjen, 200 mm sprijeda i 210 mm straga, a novi je i kompletni set-up ovjesa koji karakterizira specifična supermoto podešenost. Interesantno je i KTM-ovo rješenje stražnjeg amortizera koji spaja vilicu s okvirom bez progresivnog polužlja. Naime, osim što ovaj sustav već godinama koristi u sportu: motocross, enduro, supermoto, austrijska tvrtka je jedna od rijetkih koja isti primjenjuje i na kapacitetnijim modelima.

Vrlo respektabilno djeluje i prednji kočioni sustav tvrtke Brembo. Naime, radijalno postavljene kočione čeljusti sa četiri klipeća i četiri zasebne kočione pločice koje djeluju na dvostruke plivajuće diskove promjera 305 mm rješenje je kojim se u današnje vrijeme "šepure" samo najprestižniji sportski modeli. Čak ni Super Duke, koji je naglašeno sportske orijentacije, nije opremljen ovako suvremenim rješenjem.

Ništa manje upečatljiv nije ni glavni kočioni cilindar, koji je također radijalnog tipa. Straga se ugrađuju dvoklipna plivajuća kliješta i disk promjera 240 mm. Već po opisu može se naslutiti da je kompletan kočioni sustav ekstremno snažan. Osim za kočioni sustav, tvrtka Brembo je odgovorna i za specijalno za ovaj model dizajnirane aluminijske kotače s pet krakova. Uz atraktivan izgled ovi kotači se odlikuju i malom masom, čime je umanjena masa rotirajućih dijelova, a to u primjeni osigurava kvalitetnije vozne osobine.

Poput ostalih KTM-ovih cestovnih modela i novi model se odlikuje originalnim, ali i vrlo jednostavnim dizajnom. Prednje svjetlo mu je neobičnog, romboidnog oblika i integrirano je u oskudnu maskicu koja gotovo da i nema neku funkciju. Upravljač je vrlo širok, blatobrani su podignuti, sjedalo je vrlo usko i dugačko, a stražnji kraj upotpunjuju dva masivna ispušna topa od čelika, sve u pravom supermoto stilu. Ipak, ono što vizualno najviše privlači pažnju je veliki spremnik goriva koji dominira cijelim motociklom. Iako djeluje puno veće, zapremine

Iako okvir na prvi pogled djeluje vrlo slično kao i na modelu Adventure, riječ je o vrlo izmijenjenom elementu. Osim dimenzija izmijenjene su i kote, kako bi se ostvarile kvalitetnije vozne osobine na cesti



**S Adventurea je preuzet i sustav napajanja gorivom putem dvostrukih rasplinjača promjera 43 mm. Kao i kod terenske inačice, motor Supermota razvija ukupnu snagu od 98 KS pri 8.000 okr/min i okretni moment od 9,5 kgm pri 6.000 okr/min**

na kojem se mogu očitati informacije o maksimalnoj brzini, broju prijedjenih kilometara, ukupnom i dva parcijalna, temperaturi rashladne tekućine i točnom vremenu. Nedostatak obrtomjera čini nam se jednim od najvećih nedostataka ovog modela, jer bi ga motocikl od gotovo "jedne litre" i ove cjenovne kategorije trebao imati. Osim toga, mnogim vozačima ovaj instrument je od značajne pomoći. Kad već dijelimo "packe", moramo spomenuti i dosta mali prtljažni prostor pod sjedalom u kojeg jedva da se može ugurati kutija cigareta ili nov-

je svega 17,5 l, a interesantan je i podatak da je izveden lijevanjem iz samo jednog dijela.

Upravljačka ploča je, naravno, u tvornički narančastom tonu i vrlo je jednostavne izvedbe. Ovo znači da Supermoto ne posjeduje obrtomjer, poput Adventurea ili Super Dukea, nego samo digitalni displej

čanic manjih dimenzija, samo sa najosnovnijim dokumentima.

### Uvijek spreman za napad

Već kod prvog dodira sa Supermotom 950 odmah je jasno da imamo posla sa sportski nastrojenim vozilom, a ne nekim plagijatom koji tek nespretno kopira neka od najznačajnijih obilježja supermoto klase. Naime, kada se nađete u sjedaluu, prvo što dolazi do izražaja je široki Renthalov upravljač koji svoje korijene vuče od ekstremno orijentiranih cross i enduro motocikala. Zahvaljujući tome, vozač odmah, čak i prije nego što se nađe u pokretu, dobiva osjećaj potpune kontrole nad motociklom.

Vozač sjedi uspravno, blago svijenih ruku i koljena te ima dobar pregled ispred sebe. Pozicija je vrlo slična kao na modelu Adventure, udobna i opuštena, za razliku od agresivnije orijentiranog položaja Super Dukea, čiji je upravljač postavljen niže, a nogari su više pomaknuti prema unatrag.

No, i na Supermotu se može sjediti agresivno. Dovoljno je samo malo se pomaknuti prema naprijed, kako biste se postavili "nad



Vozač sjedi uspravno, blago svijenih ruku i koljena te ima dobar pregled ispred sebe. Pozicija je vrlo slična kao na modelu Adventure, udobna i opuštena



upravljač" i položaj vozača se u trenutku pretvara u supermoto natjecateljski, odnosno, "napadački"! Zauzimanjem ove pozicije spremni ste za sportsku vožnju i potpuni užitak te maksimalne nagibe, bez obzira savladavate li ih "češući" koljenom po cesti ili terenskom tehnikom s ispruženom nogom.

I samo sjedalo je sportsko - terenske orijentacije, što znači da je tvrđe postavljeno kako bi vozač u svakom trenutku preko motocikla dobivao informacije o podlozi. Isto tako, sjedalo je dugačko, a profil mu je dosta uzak, što pomaže vozaču prilikom učestalog premještanja radi promjene težišta. Ipak, ni nakon cjelodnevnne vožnje sjedalo nam nije zadavalo nikakvih bolova, što samo potvrđuje da je napravljeno upravo onako kako treba. Vožnja u paru nije predviđena, osim kao "nužno zlo", jer, iako je sjedalo naoko dovoljno dugačko, nema potrebnog mjesta za suvozača.

Dimenzije motocikla su doista imponzantne u odnosu na jednocilindrične predstavnike supermoto klase. Kako do sada nismo imali prilike testirati ovakav maxi supermoto, na početku nam je ovaj KTM, moramo priznati, ulijevao strahopoštovanje. Ovom

osjećaju uvelike pridonose masivni spremnik goriva i visoko postavljeno sjedalo koje se nalazi na visini od 865 mm od tla.

Ostavimo li po strani početni osjećaj nezgrapnosti, motocikl ostavlja sasvim drugačiji dojam kad se nađe u pokretu. Dovoljno je samo nježno otpustiti spojku, koja je mekana i modulabilna, i motocikl se pretvara u pravi "bicikl", a ne u nekog predimenzioniranog diva, kako bi se dalo zaključiti po njegovim dimenzijama. Spojka i mjenjač rade vrlo ugodno i precizno, dok se dvocilindrični motor javlja karakterističnim dubokim "mrmljanjem".

Kao što smo već spomenuli, motor spada među najbolje dvocilindraše današnjice, iako navedene performanse u današnje vrijeme ne predstavljaju neke rekordne vrijednosti. Kompaktnih je dimenzija, vrlo je "me-

kan", pravilno radi, ugodan je za vožnju, a mehanička buka mu je umjerena. Snagu razvija vrlo linearno i progresivno, bez ikakvih rupa, što znači da se sve želje vozača s komande gasa u potpunosti prenose na podlogu.

Zahvaljujući velikoj zapremini, nikada ne nedostaje okretnog momenta ni maksimalne snage, iako konkurencija sa sličnim agregatima na papiru nudi znatno bolje performanse. No, za supermoto vozače koji su navikli na jednocilindrične motore, maksimalna snaga od 98 KS nešto je što je do sada bi-

S novim modelom KTM predstavlja "kralja" svih supermota i podiže ovu klasu na jedan viši nivo



4

(1) Respektabilni prednji kočioni sustav: radialno postavljene kočione čeljusti sa četiri klipca i četiri zasebne kočione pločice koje djeluju na dvostruke plivajuće diskove promjera 305 mm

(2) Digitalna upravljačka ploča nažalost ne posjeduje obrtomjer

(3) Stražnji disk promjera 240 mm i dvoklipna plivajuća klijesta

(4) Kompletan ovjes proizvođač je tvrtke WP, straga se nalazi WP centralni amortizer, hoda 210 mm podesiv po svim parametrima





Prednje svijetlo neobičnog, romboidnog oblika



Bravica za podizanje sjedala smještena je ispod štop svijetla



Nosač kofera ujedno služi kao rukohvat te štiti suvozača od ispušnih topova



Stražnji kraj ima dva masivna ispušna topa od čelika ispod sjedala



lo rezervirano samo za korisnike nekih sasvim drugih klasa.

Iako vozač nema taj osjećaj, Supermoto 950 ubrzava vrlo žestoko. Možda ne toliko brutalno kao što je to slučaj kod Super Dukea, jer razlika u snazi je ipak osjetna, no, novi model snagu razvija puno fluidnije, tako da vozač gotovo i ne primjećuje trenutnu brzinu sve dok mu se pogled ne nađe na brzinomjeru.

Što se tiče vibracija karakterističnih za dvocilindrične motore, one su prisutne tek toliko da podsjetite da je ipak riječ o dvocilindričnom motociklu sportske orijentacije, a osjećaju se samo na osloncima za noge i to isključivo na visokim okretajima.

Supermoto 950 nije opremljen samo dobrim motorom, nego se odlikuje i odličnom ciklistikom. Upravo zbog toga u potpunosti dolaze do izražaja njegov motor i performanse koje ostvaruje, što samo potvrđuje da KTM-ova ciklistika spada u sam vrh današnje ponude. Bez obzira radilo se o prednjem ili o stražnjem kraju, očito je kako je White Power još jednom napravio odličan posao i korisniku ponudio vrhunski izbalansirani ovjes.

Naime, iako je dužeg hoda nego što je to slučaj na sportskim motociklima, ovjes ne djeluje premekano za cestovnu upotrebu, ne ponire pretjerano na jakim kočenjima, a istovremeno s lakoćom apsorbera sve neravnine na cesti. S druge strane, motocikl je i pri maksimalnim brzinama izuzetno miran. Ne "leluja" na cesti, iako ga poput svih enduro i supermoto proizvoda odlikuju široki upravljač i relativno dugi hod ovjesa. Sve u svemu, ovako prilagodljiv ovjes još nismo imali prilike voziti.

U nagib ulazi doslovno sam od sebe. U vožnji je veliki supermoto vrlo intuitivan i jednostavan za upravljanje. Stabilnost u ekstremnim nagibima kao i lakoća upravljanja i prebacivanja u zavojima doslovno oduševljavaju. Brzina ulaska u zavoj je munjevita za motocikl ovakvih dimenzija, gotovo kao na jednocilindričnim modelima koji su i do 40 kg lakši. U zavoju motocikl vrlo sigurno održava putanju, što znači da u nagib ulazi doslovno sam od sebe, intuitivno, a putanju slijedi kao po "tračnicama". Na kratkim uzastopnim zavojima model Super Duke i dalje ostaje neprikosnoveni vladar, no zbog vidno dužeg međuosovinskog razmaka Supermoto je stabilniji na dužim i otvorenijim zavojima. Ipak, i pri malim brzinama i u uvjetima gradske gužve SM 950 djeluje vrlo agilno i upravljivo, dok ukupna masa od 191 kg dolazi do izražaja samo prilikom manevriranja na mjestu. Za sve ostalo dovoljno je da se motocikl lagano kreće i upravljanje je jednostavno kao na nekom skuteru male zapremine. Između ostalog, ovo je i zasługa gotovo idealnog rasporeda težina koje podjednako opterećuju i prednju i stražnju osovinu, kao i preglednog položaja vozača.

O kočnicama možemo samo reći da su fantastične. S obzirom na njihovu snagu i kapacitet gotovo ih je nemoguće u potpunosti iskoristiti prilikom svakodnevne upotrebe, a da bi se ostvarilo snažno kočenje dovoljan je samo jedan prst na ručici kočnice. S ovim će i oni manje iskusni izvoditi akrobacije na prednjem kotaču i to bez nekog

Veliki spremnik goriva, zapremine 17,5 l doslovno dominira siluetom motocikla. Kao i kod natjecateljskih motocikala izrađen je od specijalne plastike i to iz samo jednog dijela. U ponudi je i crna verzija



pretjeranog napora ili dugotrajnog uvježbavanja.

Za razliku od većine cestovnih modela, stražnja je kočnica vrlo snažna i agresivna, ali dovoljno modulabilna, izvedena u pravom supermoto duhu. Ovo će možda u početku zahtijevati izvjesno privikavanje kod manje iskusnih vozača, no za utrenirane supermoto fanove koji pomoću stražnje kočnice zanose stražnji kraj kako bi "ukluzali" u zavoj nije se ni očekivalo drugačije rješenje. Ostalima ćemo za početak preporučiti nježnije doziranje ili da jednostavno koriste samo prednji sklop, koji je ionako sasvim dovoljan za sva zaustavljanja.

Tek krajem cjelodnevno testiranja shvatili smo određene prednosti ovog agregata

spram onog na Super Dukeu: Supermoto troši gotovo trećinu manje goriva! Stoga nismo tako često morali posjećivati benzinsku postaju kao na Kanarskim otocima ove zime.

Na kraju, KTM s modelom 950 Supermoto prvi postavlja standarde u jednoj sasvim novoj klasi, klasi maxi supermota. Motocikl je u potpunosti originalan, vozne osobine su mu i više nego upečatljive, završna obrada je na visokom nivou, a opremljen je i vrlo kvalitetnim komponentama. Jednom riječju, kao i svim "prinčevima" iz bajki, teško mu je naći neku konkretnu manu.

U ponudi su dvije boje: zagasito crna i raćing narančasta, ali cijena je samo jedna: 95.550 kn. ■



Sprijeđa se ugrađuje ekstremno snažan kočioni sustav

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> dvocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 100 x 60 mm
<b>Obujam:</b> 942 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 11,5:1
<b>Razvod:</b> dvije bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjači promjera 43 mm
<b>Spojka:</b> suha
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelične cijevi
<b>Ovjes:</b> upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm, hoda 200 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 210 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki disk promjera 305 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipića, straga disk od 240 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> visina sjedala 885, osovinski razmak 1.510, težina 189 kg,
<b>Deklarirano:</b> snaga - 98 ks (72 kW) - 8.000 okr/min, max. okr. moment - 9,2 kgm (94 Nm) pri 6.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 17,5 l
<b>Max. brzina:</b> preko 200 km/h

+	sportski položaj vozača, upravljivost, agilnost, okretni moment, razvijanje snage, kočnice, potrošnja, posebnost
-	nedostatak obrtomjera, prostor pod sjedalom, zaštita od vjetra, položaj suvozača, cijena