

Dvije godine nakon premijernog predstavljanja jednog od najzabavnijih nakeda današnjice, KTM-a Superduke 990, tvrtka iz Mattihofena predstavlja novu generaciju svog popularnog streetfightera koju karakteriziraju malobrojne, ali važne, tehničke kao i vizualne dorade. Uz lagani face-lifting motocikl se odlikuje preradenom geometrijom, novim kočnicama, spremnikom goriva veće zapremine kao i novom mapom ubrizgavanja. Superiorene vozne osobine, nestašan karakter i moderan dizajn i dalje ostaju zaštitni znak ovog modela iako u primjeni djeluje puno zrelije i sigurnije

Vrh



aristrokracije

PIŠE: BORIS METIKOŠ

C I J E N A
102.670 KN

TARRAGONA: Nekad čovjek zaista mora imati sreće kako bi se našao na pravom mjestu i u pravo vrijeme. Nakon što smo se vratili s jednog od svojih zadnjih putovanja sa sigurnošću možemo tvrditi da smo se i mi, barem na kratko, našli među malobrojnim srećkovićima koji su bili u povlaštenom položaju i na poslovnom putovanju doživjeli dvostruki užitak koji će pamtili još dugo vremena. Ne znamo je li to bila zasluga dobrog horoskopa ili samo splet pozitivnih okolnosti, no mi smo se proveli kao nikada u životu.

Iako će mnogima ovaj početak zvučati kao uvod u neki od lakših erotskih romana, ova priča je ipak vezana za našu usku specijalnost i vozila na dva kotača. Naime, usporedo sa svjetskom prezentacijom KTM-a SM 690, najnovijeg jednocilindričnog supermota iz Mattihofena o kojem smo pisali u prethodnom izdanju Moto Pula, prisustvovali smo i premijernom predstavljanju druge generacije popularnog austrijskog nakeda, Superduke-a 990. Dvostruka prezentacija u okvirima moto svijeta je inače vrlo rijetka pojava, a spoznajom da su prisustvovali jednom takvom događaju u današnje doba se mogu pohvaliti samo rijetki novinari. Dodamo li tome još i činjenicu da je riječ o vodećim modelima koji u svojim klasama predstavljaju okosnicu prodaje jednog proizvođača, cijela priča još više dobiva na težini.

Zajednička prezentacija je najvjerojatnije plod KTM-ovog racionalnog financijskog poslovanja kojem je glavni cilj bio maksimalna učinkovitost uz minimalne troškove. Bez obzira što nas surova stvarnost po tko zna koji put ponovo vraća na zemlju, oduševljenje nam nije splasnulo, jer ipak smo jednim udarcem ubili dvije muhe, a i posjet Španjolskoj smo si, zahvaljujući unaprijed definiranom rasporedu, produžili za još koji dan. Još jedna od pozitivnih stvari je i testna ruta, koja je ostala ista kao i za prethodni model koji smo testirali. Pošto smo je dan prije prošli uzduž i poprijeko, više nije bilo nikakvih nepoznanica i iznenađenja, pa smo se bez ikakvog straha mogli prepustiti potpunom užitku u vožnji i minucioznom razmatranju svih pozitivnih i negativnih osobina novog KTM-ovog streetfightera.

Zahvaljujući niskoprofilnim gumama i odličnom ovjesu motocikl u zavoju vrlo lako i potpuno prirodno ostvaruje zavidne nagibe kakvih se ne bi posramili niti sportski orijentirani motocikli

Filigranske promjene

Slabiji poznavatelji motocikala i neiskusnije oko promatrača na prvi pogled vjerojatno neće primijetiti neke bitne razlike između novog i starog modela, obzirom da se druga generacija Super Dukea 990 vizualno gotovo u potpunosti oslanja na upečatljivu siluetu svog prethodnika. Za neke pretjerane preinake i eksperimentiranje u pogledu estetike nije ni bilo potrebe jer kako kaže stara narodna: "konja koji pobjeđuje nije pametno mijenjati".

Sukladno tome, dizajn oštih rubova i moderne linije i dalje ostaju zaštitni znak ovog austrijskog nakeda, kao i minimalizirane oplata od plastike otporne na vanjska oštećenja, što je rješenje preuzeto sa terenskih modela matične kuće. Nikakve izmjene nisu izvršene ni na ergonomiji motocikla koja je kao i kod prethodnog modela u potpunosti pogođena. U stvari, položaj vozača je i dalje pravi napadački, poluuspravan, sa širokim upravljačem koji u svim situacijama ulijeva povjerenje i sigurnost i osigurava munjevit reakciju motocikla, te sportskim, ali udobnim i dobro odmjerenim udaljenostima između oslonaca za noge, sjedala i upravljača. Najjednostavnije rečeno, to je položaj koji će podjednako zadovoljiti u laganoj šetnji kao i prilikom agresivne vožnje ili sportske primjene.

Sve to samo još dodatno potvrđuje da je i prošli model bio kvalitetno zamišljen i da nije ostalo puno manevarskog prostora za neke drastičnije izmjene. U stvari, sve dorade koje su izvršene na novom modelu odnose se samo na mala i suptilna poboljšanja koja pojedinačno ne djeluju previše značajno, ali zato čine bolju cjelinu koja sveukupno ipak pruža puno bolji paket.

Sukladno tome, nova generacija Superdukea 990 više djeluje kao evolucija starog modela nego kao novi proizvod. No, nemojte se zavaravati, promjena možda nema mnogo, ali su zato bitne i izvršene samo s jednom namjerom: da ga učine još boljim i iskoristivijim u svakodnevnoj primjeni.

Sitnice su bitne

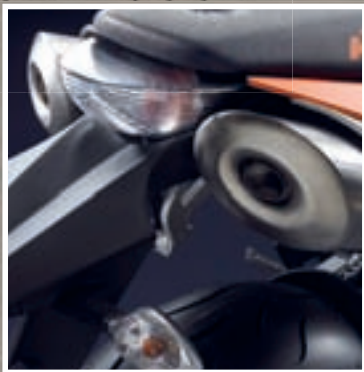
Lagani i kompaktni LC8 agregat s cilindrima postavljenim pod kutom od 75 stupnjeva, koji je već opjevan u mnogobrojnim testovima različitih modela koje pokreće, u svom naked izdanju i dalje zadržava vrijednost zapremine od 999 ccm, vrijednosti promjera i hoda od 101 x 62,4 mm i odnos kompresije od 11,5:1. Ipak, ono što je skriveno od pogleda i što se izvana ne može uočiti su detaljno prerađene glave cilindara, koje su dobile redizajnirane usisne i ispušne kanale kako bi se osigurao bolji protok goriva te ispušnih plinova.

Novoj podešenosti glava cilindara i parametrima koje ostvaruju u potpunosti je prilagođena i nova mapa paljenja, kao i reprogramirana



▲ Redizajnirana vjetrobranska maska je nešto kompaktnijih dimenzija, ali zato osigurava bolju vjetrobransku zaštitu zahvaljujući malom usmjerivaču zraka smještenom ispred instrumenata

▼ Stop svjetlo i pokazivači pravca sada imaju bijelu plastiku



elektronika motocikla. Izmijenjen je i Keihinov sustav ubrizgavanja i sada je opremljen dvama leptirastim tijelima na svakoj usisnoj cijevi, pri čemu primarno kontrolira vozač, a sekundarno centrala. Inače, otvaranje i zatvaranje sekundarnog leptirastog tijela je nužno za održavanje idealne brzine usisnog zraka, linearniji odgovor na komandu gasa, povećanje efikasnosti sagori-

jevanja i povećanje momenta na nižim režimima rada motora.

Novo izvedbe je i kompletan mehanizam elektropokretača, koji bi trebao osigurati živahnije paljenje, kao i limitator povratnog momenta. Sustav ublaživača povratnog momenta sada radi još fluidnije i potpuno umiruje stražnji kraj prilikom mijenjanja brzina na niže. Osim toga, unutarnji odnosi

mjenjača su bliži i omogućavaju konkretnija ubrzanja u vožnji. Iako smo očekivali da će opisane promjene utjecati i na ukupne performanse vozila, to se nije desilo. Po riječima KTM-ovih tehničara dosadašnje vrijednosti su više nego zadovoljavajuće za ovakav tip vozila, a ono na čemu se najviše radilo kod novog modela je njihova maksimalna iskoristivost. Sukladno tome, Superduke 990 i u svojoj



▲ Prednja Brembo radijalna kočnica sa četiri klipčića koji djeluju na četiri zasebne kočione obloge nije više toliko brutalna, ali je zato puno linearnija i bolje se dozira

▼ Zbog zapremine povećane za 3,5 l spremnik goriva se odlikuje većim dimenzijama, ali i naglašenijim bočnim rubovima



▲ Kad skinete vanjske oplate i zapostavite razlike u prednjem kočionom sustavu, gotovo je nemoguće primijetiti razlike između novog i starog modela



▲ Prednji blatobran je više uglat, a dizajn mu je sportskiji

Eksplzivne vozne osobine i nevjerojatna lakoća svladavanja zavoja i dalje ostaju zaštitni znak austrijskog streetfightera



Zahvaljujući decentnim dizajnerskim preinakama novi Superduke u živo djeluje još kompaktnije i agresivnije od svog prethodnika

novoj izvedbi raspolaze ukupnom snagom od 120 KS koja se oslobada na 9.000 okr/min i okretnim momentom od 9,8 kgm pri 7.000 okr/min.

Realno gledajući, motor bi vjerojatno bio i snažniji nego na prethodnom modelu, ali je prigušen kako bi mogao zadovoljiti stroge Euro 3 norme. Inače, norme o ispušnim plinovima su glavni krivac i za povećanje ukupne mase motocikla za 2 kg

(sada iznosi 186 kg): to je posljedica težeg ispušnog sustava koji je opremljen trostaznim katalizatorom i sekundarnim sustavom za ubacivanje svježeg zraka u ispušne kolektore.

Čvršći oslonac za bolju ravnotežu

Poput opisanih tehničkih izmjena koje su zahvatile pogonski agregat, i modifikacije izvedene na

ciklistici su dosta oskudne. Iako se na prvi pogled možda ne radi o revolucionarnim rješenjima, one u primjeni ipak pružaju vidljivo kvalitetnije ciklističke osobine. U stvari, po riječima KTM-ovih tehničara, novi model i dalje zadržava svoje reaktivne vozne osobine preuzete sa starijeg modela, ali sada uz povećani stupanj stabilnosti i sigurnosti u vožnji.

▼ Redizajnirani usisni i ispušni kanali glave cilindra osiguravaju bolju protočnost goriva i ispušnih plinova



▲ Upravljanje spojkom je hidraulično, kako bi djelovanje bilo uvijek jednako precizno, a pritisak na polugu spojke mekan

Novi Superduke s pravom dobiva u nasljeđe titulu "Kralja zavoja"





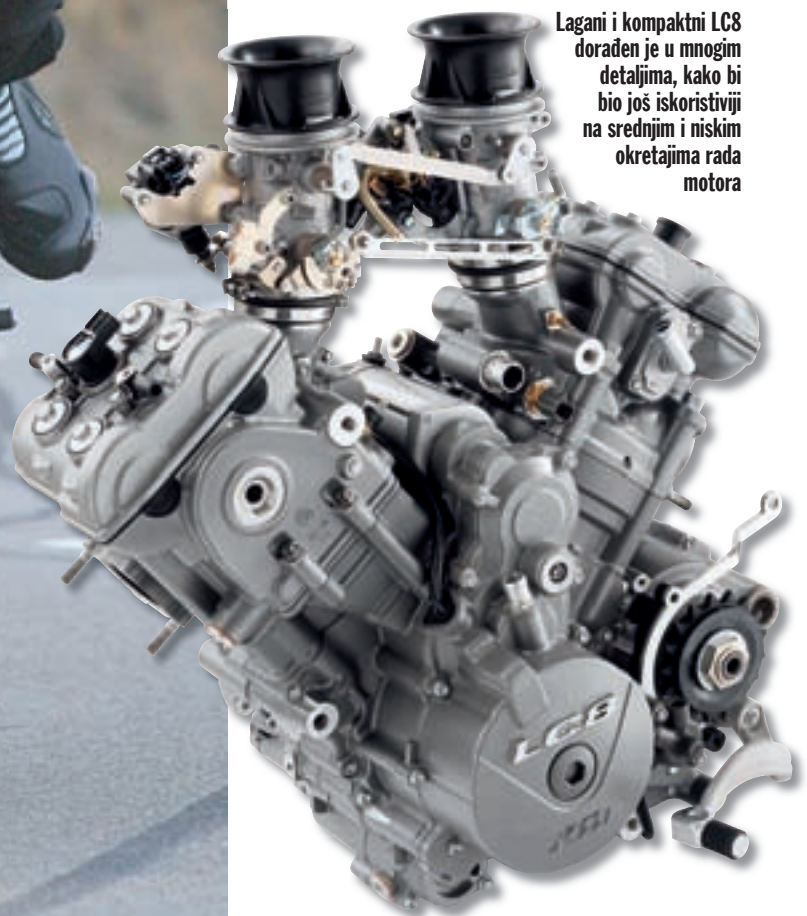
Kako bi to ostvarili, u KTM-u su doradili poznati okvir rešetkaste konstrukcije, kao i upravljački sklop motocikla. Kao prvo, kut upravljača više nije postavljen pod nagibom od 66,5 stupnjeva, nego je smanjen na 66,1 stupnjeva, što je uz isti predtrag rezultiralo povećanjem međuosovinskog razmaka za 12 mm, sa 1.438 mm na 1.450 mm. Doraden je i ovjes koji se i dalje oslanja na WP komponente koje se sastoje od prednje upside-down vilice promjera 48 mm, hoda 135 mm, i stražnjeg PDS monoamortizera, hoda 160 mm, podesive po svim parametrima. Ipak novi model ima nešto tvrđe opruge, a prerađeni su i svi unutarnji dijelovi zaduženi za regulaciju kompresije.

Vrlo upečatljivo djeluje i kompletan prednji kočioni sustav, koji se u skladu sa modnim trendovima sada oslanja na kočiona kliješta s radijalnim prihvatom, koja djeluju na četiri kočione pločice. Dimenzije prednjih diskova i dalje zadržavaju vrijednost od 320 mm, kao i stražnji od 220 mm, na koje djeluju kočione čeljusti sa dva klipa.

Zatezanje bora

Što se kozmetike tiče, motocikl je vrlo sličan svom prethodniku, iako već na prvi pogled djeluje nekako modernije i mišićavije. Agresivniji dojam zasluga je redizajniranih detalja koji počinju s prednjim blatobranom oštih linija i naglašeno sportskih ambicija. Prednji kraj upotpunjuje i kompaktnija vjetrobranska maska izvedena iz nekoliko dijelova, a odlikuje se boljom aerodinamikom i boljom zaštitom od vjetra zahvaljujući dobro profiliranom i funkcionalnom vjetrobranu. Nove izvedbe je i multifunkcionalna instrument ploča, čija arhitektura nam je već poznata s modela SM 690. Kao i na manjem modelu, upravljačka ploča se sastoji od digitalnog brzinomjera, analognog obrtomjera i najvažnijih kontrolnih žaruljica za sustav ubrizgavanja goriva, dugo i kratko svijetlo, neutralni položaj i rezervu goriva.

Lagani face-lifting primjetan je i na spremniku goriva, koji se sada odlikuje naglašenijim rubovima



Lagani i kompaktni LC8 doraden je u mnogim detaljima, kako bi bio još iskoristiviji na srednjim i niskim okretajima rada motora

i nešto većim dimenzijama, obzirom da mu je zapremina povećana s 15 l na 18,5 l. Na kraju možemo spomenuti još samo nove pokazivače pravca s bijelim staklom, koji su preuzeti s modela Adventure 990, kao i novo stop svjetlo, čime završavaju sve razlike između prethodnika i nasljednika, obzirom da je ostatak motocikla vizualno isti.

I dalje oštar, ali stabilan i linearan

Sam motocikl je uživo još kompaktniji i agresivniji od svog prethodnika. I kad sjednemo na njega položaj vozača je vrlo sličan onome na prošlom modelu, a povećanje dimenzija spremnika goriva se iz sjedala uopće ne primjećuje. To ukratko znači da je vozač i dalje smješten s uspravnim gornjim dijelom tijela, koje je lagano nagnuto prema naprijed i oslonjeno na široki i ravan upravljač.

Ono što će većina vozača odmah primijetiti je lakši pristup motociklu, što je posljedica 5 mm niže postavljenog sjedala, koje je sada smješteno na visinu od 850 mm. Zahvaljujući novom elektropokretaču i sustavu za hladno pokretanje motor se pokreće izuzetno lako i bez ikakvih nedoumica, za razliku od prošlog modela, koji je pri izvođenju ovih radnji pokazivao određenu nesprijetnost. Vrlo lijepo djeluje i ručica hidraulične spojke, koja je mekana kao putar, što je samo potvrdilo naša očekivanja da je cijeli motocikl prošao detaljan tretman finog podešavanja.

Dok smo vozili novi Superduke 990 lokalnim cestama Tarragone, koje smo morali proći na putu prema gorskim serpentinama, motocikl nas je odmah oduševio drugačijim načinom razvijanja snage.

Naime, dok je stari model (neiskusnijim vozačima) bio prgav i nervozan na niskim okretajima prilikom svakog, pa i najmanjeg okretaja ručice gasa, novi model razvija snagu puno mekše i linearnije. U stvari, motocikl u svakom trenutku ostavlja dojam kao da mu je krivulja snage ispeglana do savršenstva, a svaki pomak ručice gasa izaziva točno onoliko akceleraciju vozila koliko to u pojedinom

trenutku želite ili ste prvobitno zamislili. I sve to bez i najmanjeg utjecaja na stabilnost ciklistike, koja je u svakom trenutku čvrsta poput stijene. To vozaču daje dodatnu sigurnost prilikom savladavanja zavoja, iako će neki možda biti malo cinični i zamjeriti ovom modelu da je izgubio nešto od svog prvobitnog brutalnog karaktera. No, nemojmo se zavaravati, snage ima sasvim dovoljno, više nego što većina vozača u normalnoj primjeni može iskoristiti, pa ako tako gledamo na stvari, ta linearnost vjerojatno i nije loša stvar, naročito na zatvorenim prometnicama, gdje polugu gasa morate dozirati s milimetarskom preciznošću.

Na visokim okretajima gotovo nema razlike u odnosu na prethodnika, jer kompaktni V-2 nezadrživo grabi od najnižih režima rada sve do crvenog polja. U okvirima razvijanja snage novi Superduke možemo usporediti s ljudskim odrastanjem, odnosno, s mladim čovjekom koji je s godinama prerastao pubertetske mušice i postao formirana i zrela osoba i racionalno, ali učinkovito rješava sve zadatke koji se pred njega postavljaju.

Široki raspon snage i okretnog momenta u primjeni znači da nije potrebno niti prečesto posezati za polugom mjenjača da bi se iz agregata izvukla željena snaga.

Zahvaljujući novim kotama ciklistike očiti napredak je postignut i u stabilnosti motocikla na visokim brzinama. Naime, dok je stari model na visokim brzinama bio dosta lagan na upravljaču i lagano lelujao, novi model potpuno mirno i precizno prati željenu putanju bez ikakvih oscilacija ili uznemiravanja prednjeg kraja. Osim dužeg međuosovinskog razmaka veća stabilnost je zasluga i novodizajniranog prednjeg blatobrana, kao i bolje profilirane vjetrobranske maske, koja ujedno osigurava i bolju zaštitu od zračnih struja. Naravno, kako je ovdje ipak riječ o nakeđu, neku značajniju zaštitu od vjetra ne možemo niti očekivati, ali zahvaljujući malom usmjerivaču zraka koji se nalazi na vjetrobranskom staklu adekvatna zaštita je osigurana sve do brzina od 150 km/h. Želite li duže relacije savla-



Lijepo izvedena instrument ploča je modernijeg dizajna i kompaktnijih dimenzija, a preuzeta je s manjeg modela SM 690

davati većim tempom od navedenog, ne ostaje vam ništa drugo nego da zalegnete na spremnik goriva i upustite se u borbu s nevidljivim protivnikom ili da jednostavno s popisa dodatne opreme naručite veliko vjetrobransko staklo, koje će vam udobnost i komfor osigurati i na višim brzinama.

Ipak, ono što nas je najviše zanimalo na novom modelu i što smo čekali cijelo vrijeme dok smo otvorenim prometnicama jurili prema testnoj ruti koja obiluje serpentinama i zavojima, su eksplozivne vozne osobine i gotovo nevjerovatna lakoća savladavanja zavoja, što su bile neke od glavnih odlika koje su proslavile prethodni model. Ovdje odmah moramo reći da nas je motocikl u potpunosti ostavio bez teksta, jer što smo tražili, to smo i dobili, a novi Superduke 990 samo je još jednom potvrdio tko je pravi "kralj zavoja". Naime, motocikl u zavoj ulazi vrlo brzo i precizno, što je najvjerojatnije zasluga novih vrijednosti kota ciklistike i guma Dunlop D 208 RR šiljatog profila, koje su dio serijske opreme. Isto tako, munjevitim

Munjevitim silascima u zavoj pridonosi oštriji kut upravljača, kao i gume Dunlop D 208 RR, no, ono što još više fascinira od same brzine ulaska u zavoj i ukupne agilnosti je osjećaj sigurnosti i stabilnosti koji motocikl u nagibu prenosi na vozača



silascima u zavoje pridonosi i oštrij kut upravljačkog sklopa, no, dio koji nas je fascinirao dok smo nizali zavoje najrazličitijih konfiguracija je osjećaj sigurnosti i stabilnosti koju motocikl u tim uvjetima prenosi na vozača.

Brza i reaktivna spuštanja u zavoj, te iste takve promjene pravca kretanja izvode se s takvom lakoćom kao da ste na profesionalno pripremljenom ultrasportskom motociklu koji je tek sišao sa natjecateljske staze, a struganje osloncima po cesti vam nakon samo nekoliko uzastopnih nagiba postaje najnormalnija stvar na svijetu. I sve to uz gotovo minimalan angažman vozača. Jednostavno, s ovim motociklom je teško ostati suzdržan i ne prekoračiti zakonske granice, pogotovo ako je riječ o zavojitim dionicama.

Vrlo kvalitetnim se pokazao i ovjes, koji - iako opremljen tvrdim oprugama - nije ostavljao dojam pretjerane krutosti i bez problema upija sve neravnine i oštećenja na kolniku. Isto tako, bez obzira na podlogu ili način primjene niti u jednom trenutku nismo primjetili nikakva poskakivanja ili tupe povratne udarce koje su inače zaštitni znak tvrdo podešenih motocikala. Sve u svemu, novu generaciju Superdukea 990 je izuzetno lako, ugodno i zabavno voziti, a standardna podešenost ovjesa u potpunosti zadovoljava i pri ekstremnijoj primjeni. Kad smo već kod ovjesa, moramo spomenuti da KTM uz ovaj motocikl nudi i tvornički deklariranu tablicu za podešavanje ovjesa u tri različita set-up-a, standardnom, komfornom i sportskom. Ona je smještena ispod

sjedala, što će olakšati život i skratiti muke mnogim budućim korisnicima.

Kočnice su također na visini zadatka i omogućuju sjajno doziranje, nudeći pritom veliku zaustavnu moć i mogućnost kočenja duboko u zavoj.

Istina, nisu više toliko brutalne i žestoke kao

što je

to bio

slučaj na

prethodnom

modelu, ali su

zato puno linearnije i konstantnije pri zaustavljanju. Stražnja se kočnica također dobro dozira i nema tendenciju blokiranja ukoliko se doista ne pretjera.

Prilično je iskoristiva u vožnji, te omogućava dodatnu zaustavnu moć i korekciju putanje.

Kad smo na kraju dana sređivali dojmove najteže nam je bilo izdvojiti neku od značajnijih negativnosti koju bismo uz sve opisane komplimente "prišili" motociklu. Čak

smo i pretjeranu potrošnju goriva, kao jednu od najvećih mana starog modela, morali izbaciti s popisa. Time je motociklu osigurana veća autonomija kretanja zahvaljujući novoj mapi ubrizgavanja, novoj podešenosti elektronike i spremniku goriva većeg kapaciteta.

U stvari, jedina mana koju možemo pripisati novom Superdukeu 990 je nespretno smještena bočna nožica, koja zahtjeva posebnu tehniku i malo više živaca, kako bi se uspješno postavila u otvoreni položaj.

U stvari, jedina mana koju možemo pripisati novom Superdukeu 990 je nespretno smještena bočna nožica, koja zahtjeva posebnu tehniku i malo više živaca, kako bi se uspješno postavila u otvoreni položaj.



TEHNIČKI PODACI

Motor: V-2, četverotaktni
Promjer x hod: 101 x 62,4 mm
Obujam: 999 ccm
Odnos kompresije: 11,5:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva
Spojka: u uljnoj kupci s višestrukim diskovima
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: WP upside-down vilica promjera 48 mm, hoda 135 mm; WP monoamortizer, hod 160 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki diskovi promjera 320 mm i radijalna kočiona klijesta s 4 klipića, straga disk 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: osovinski razmak 1.450, visina sjedala 850, težina 186 kg
Deklarirano: snaga - 120 ks (88 kW) - 9.000 okr/min, max. okr. moment - 9,8 kgm (100 Nm) pri 7.000
Spremnik goriva: 18,5 l.
Max. brzina: preko 200 km/h

+ stabilnost, ergonomija, agilnost, linearno razvijanje snage

- nespretna bočna oslonac

Već je i prva generacija Superdukea 990 postavila nova mjerila u klasi maks nakeda u pogledu ciklistike i voznih osobina, dok novi model radi još značajniji iskorak i zacrtanu letvicu podiže na veću visinu. I dok su oni sitničaviji starom modelu mogli zamjeriti pokoju "mušicu", jer one inače prate gotovo sve premijerne proizvode, novom je modelu, osim cijene, gotovo nemoguće naći neku značajniju lošu stranu. Možda nije više toliko nerovan i brutalan kao prije, ali je zato daleko elastičniji, sigurniji i prije svega primjereniji cestovnoj vožnji. No, sve to ipak nije išlo na štrb performansi, a ovakav koktel buntovnog karaktera, iskoristive snage i izbalansirane ciklistike osim kod KTM-ovog streetfightera teško ćete dobiti od nekog konkurentnog modela. ■

Dok je stari model bio prgav i nervozan na niskim okretajima, novi model puno mekše i linearnije razvija snagu

