

# KTM Super Duke 990 R vs. Supermoto 950 R



Vizualno se Superduke 990 R i Supermoto 950 R ne razlikuju pretjerano od svoje civilne braće

Na bazi nove generacije cestovnih modela velike zapremine tvrtka iz Mattihofena predstavlja i dvije ekskluzivne verzije ekstremno sportske orijentacije, koje upečatljivom kombinacijom boja, agresivnijim dizajnom, natjecateljskim set-upom ovjesa i eksplozivnim voznim osobinama u potpunosti opravdavaju KTM-ov slogan "ready to race". Iako su pogonske grupe i ukupne performanse potpuno iste kao i kod njihovih serijskih inačica, Superduke 990 R i Supermoto 950 R zrače nekim posebnim nabojem, a u vožnji opravdavaju svaku "lipu" koju je za njih potrebno nadoplatiti



CIJENA  
110.550 K.R.

U današnje vrijeme već su i serijski motocikli svojim obilježjima dosegli visoku razinu o kojoj se do prije nekog vremena samo moglo sanjati, a pronalazak neke ozbiljnije mane vezane uz te proizvode nove generacije postao je zadatak koji uglavnom mogu ispuniti iskusnim stručnjaci i moto novinari, obzirom da taj posao svakim danom sve više liči na "traženje dlake u jajetu". Jednostavno, završna obrada je postala gotovo besprijeekorna, vozne osobine su dostigle razinu nekadašnjih natjecateljskih vozila, dok se perfor-

PIŠE:  
BORIS  
METIKOŠ

FOTO:  
MARKO  
GUZINA



# Kraljevi mamba



C I J E N A  
98.300 K N



Ekskluzivne "R" verzije u potpunosti opravdavaju KTM-ov slogan "ready to race" upečatljivom kombinacijom boja, agresivnijim dizajnom, natjecateljskim set-upom ovjesa i eksplozivnim voznim osobinama

nije bitno je li motocikl najbrži, najjači, najskuplji, najudobniji, najljepši ili najagilniji, nego je važno što vi tražite od motocikla i što za vas predstavlja pojam idealnog motocikla. U stvari, najvažnije je koliko samog vlasnika neki određeni model "dirne" u srce.

## Joker iz rukava

Dok se japanska produkcija u pogledu raznovrsnosti ponude oslanja na široki spektar proizvodnje vozila najrazličitijeg usmjerenja, europski proizvođači već odavno igraju na kartu unikatnosti i individualnosti, kako bi još dodatno zainteresirali potencijalne kupce i pružili im ono "nešto" što će ih razlikovati od drugih. Tako se uz serijske proizvode tvrtke sa Starog kontinenta nerijetko odlučuju za proizvodnju raznoraznih limitiranih, odnosno specijalnih izdanja svojih vodećih modela, koje u usporedbi sa serijskim motociklima u najvećoj mjeri krasi samo kvalitetnije komponente, specijalni materijali, specifična kombinacija boja i - naravno - viša cijena. No, iako nije riječ o krucijalnim zahvatima, te su dorade dovoljne da zagolicaju maštu potenci-

jalnih kupaca i da im pruže osjećaj posjedovanja nečeg specifičnog, posebnog i drugačijeg.

Nakon Ducatija i MV Aguste, koji su do sada već "doktorirali" na "special edition" verzijama izvedenim na bazi serijskih modela, istu filozofiju dodatne nadgradnje od ove sezone po prvi puta primjenjuje i austrijski KTM.

Naime, usporedo s novom generacijom cestovnih modela tvrtka iz Mattighofena je predstavila i ekstremnije verzije svojih vodećih proizvoda, popularnog streetfightera i maksii supermota, namijenjenih prvenstveno sportski orijentiranim i zahtjevnim vozačima bogatijeg iskustva.

## Stvar je u nijansama

Obzirom da je riječ o doradenim verzijama serijskih modela, vizualno se Superduke 990 R i Supermoto 950 R ne razlikuju pretjerano od svoje civilne braće. Nekih pretjeranih preinaka nema niti u pogledu pogonske grupe, kao ni po pitanju nekih drugih, važnijih parametara. No, po već dobro poznatom pravilu, razlike između jako dobrog i vrhunskog se ne očituju u velikim stvarima, nego u sitnim ali bitnim nijansama. Gotovo

manse sa svakim novim modelom približavaju vrijednostima koje su se donedavno smatrale nedostupnima. Tu su, naravno, još i sva druga čuda, kao što su udobnost, ergonomija, aktivna i pasivna sigurnost vozača, potrošnja i još mnoge druge osobine kojima se posvećuje velika pažnja pri projektiranju motocikla i koje također bilježe značajan napredak i razvoj.

Ipak, bez obzira na performanse i na sve ostale karakteristike, motocikle još uvijek, bira srce, a ne pamet, baš kao i žene, kod kojih neki od nas u životu prođu bolje, a neki lošije. Prema tome,



Različita usmjerenja zahtijevaju i različite stilove vožnje



identične smjernice u razvoju "R" verzija pratili su i KTM-ovi inženjeri, ako ni zbog čega drugog, onda zato jer već i serijski proizvodi spadaju u grupaciju iznimno dobro koncipiranih motocikala kojima je teško za naći neku ozbiljniju manu.

Isto tako, da bi se izbjegli komentari da se radi o tek ušminkanim verzijama aktualnih serijskih modela, KTM-ovi su inženjeri promijenili nekoliko sitnica, tako da možemo reći da su "R" modeli ipak evoluirali u pogledu sportske primjene. Pritom se nije išlo na bitno mijenjanje postojećih

osobina, nego se najviše pozornosti posvetilo većoj zabavi u vožnji i konkretnijem iskorištavanju svih onih kvaliteta koje posjeduju i serijske verzije ovih modela. No, iako se vizualno ne razlikuju previše od svojih originala, ovi racing modeli već na prvi pogled izgledaju nekako dotjeranije i energičnije.

### Ciljana nadgradnja

Prije svega, to je najvećim dijelom zasluga upečatljive kombinacije boja (mat crne oplata, kočnice, oslonci za noge i stražnja vilica te žarko

narančasti okvir), koja dodatno potencira njihov eksplozivni karakter i time ostvaruje još agresivniji dojam. Manjih izmjena ima i na vanjskim oplatama, a tu u prvom redu mislimo na novi stražnji kraj Superdukea 990 R, koji se u ovoj izvedbi isporučuje isključivo kao jednosjed, kao i na novo LED stop svjetlo drugačijeg dizajna. Određenim preinakama se može pohvaliti i Supermoto R, koji vanjske oplata u potpunosti preuzima od terenskog modela Superenduro 950 R. To ukratko znači da se sportski supermoto sada može pohvaliti spremnikom



Supermoto 950 R svoje vanjske oplata u potpunosti preuzima od terenskog modela Superenduro

**Supermoto 950 R:** Upravljačka ploča ostaje kao i na serijskom modelu, ne pretjerano upečatljivog dizajna, loše čitljiva i dosta oskudna informacijama. Obzirom na napajanje klasičnim rasplinjivačima motocikl je opremljen polugom ručnog "čoka"







Na bazi serijskih modela tvrtka iz Mattighofena predstavlja i ekstremnije verzije svojih vodećih proizvoda namijenjenih prvenstveno sportski orijentiranim i zahtjevnim vozačima bogatijeg iskustva

goriva manjih dimenzija, zapremine smanjene sa 17,5 l na 14,5 l, kao i drugačije profiliranim sjedalom, koje težište vozača pomiče naglašeno prema naprijed.

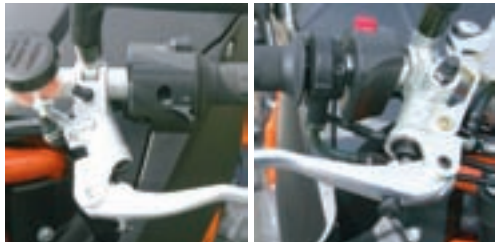
Kao što smo već rekli, glavni nosivi dio motocikla preuzet je sa serijskih modela i kako to već tradicija nalaže, radi se o klasičnoj rešetkastoj konstrukciji okvira koja je već odavno postala specijalitetom kuće. I dok Supermoto po tom pitanju u potpunosti ostaje dosljedan standardima svojih korijenja, "racing" Superduke je podvrgnut

određenim preinakama geometrije, što bi mu u odnosu na serijsku varijantu trebalo osigurati još reaktivnije vozne osobine. Kut upravljača je tako povećan sa 66,1 na 67,3 stupnja, ali je predtrag smanjen sa 100,7 mm na 93,9 mm. Ovjes je također pretrpio određene izmjene i osim uobičajenih mogućnosti podešavanja predopterećenja opruge i povrata amortizera sada nudi i dodatnu mogućnost podešavanja brze i spore kompresije, kako na stražnjem amortizeru, tako i na prednjoj vilici. Promjer prednje WP vilice od 48 mm ostao je isti,

kao i hod od 135 mm, ali je zato hod stražnjeg amortizera smanjen za 10 mm i sada iznosi 150 mm umjesto dosadašnjih 160 mm. Isto tako, ugrađene komponente ovjesa spadaju u skupinu najkvalitetnijih WP proizvoda koji se u današnje vrijeme mogu nabaviti u slobodnoj prodaji. Ovo ukratko znači da iako prednji i stražnji amortizer izgledaju gotovo identični elementima koji se ugrađuju na normalni model, oni se u svojoj unutrašnjosti bitno razlikuju. Drugačije izvedbe su opruge, ventili za propusnost ulja kao i kompletan set-up, koji



**Super Duke 990 R:** Moderna instrument ploča, preuzeta sa nove generacije Super Duke-a, pregledna je, potpuna i atraktivnog dizajna. Komande hidraulične spojke i prednje kočnice su radijalnog tipa

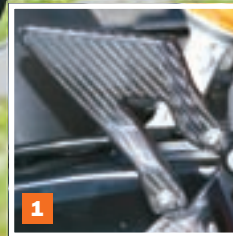


Malo i oskudno podstavljeno sjedalo postavljeno je na visinu od 855 mm. Osigurava vrlo laka i brza prebacivanja tijela prilikom učestalih promjena smjera

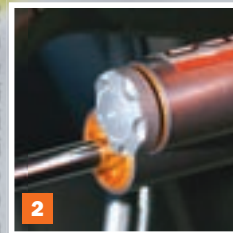




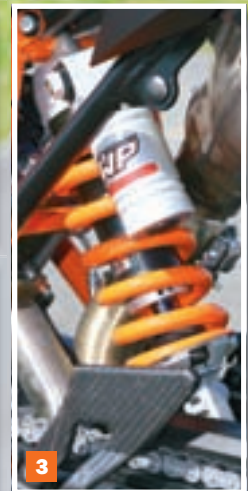
◀ Tvrđi set-up ovjesa Supermoto R pridonosi eksplozivnijim voznim osobinama, ne ponire pretjerano na jakim kočenjima i ne narušava stabilnost motocikla



1



2



3

(1) Dojmu ekskluzivnosti Super Duke-a R pridonose i elementi od ugljikovih vlakana (2) Nervozniji prednji kraj kvalitetno umiruje WP amortizer upravljača (3) Iako prednji i stražnji amortizer izgledaju gotovo identični elementima koji se ugrađuju na normalni model, oni se po svojoj kvaliteti bitno razlikuju, a stražnji amortizer se odlikuje i 10 mm kraćim hodom, 150 mm umjesto 160 mm

se, kao i kompletan motocikl, odlikuje naglašeno sportskom orijentacijom. Priču o ovjesu zaključit ćemo s amortizerom upravljača tvrtke WP, koji se serijski isporučuje na Superdukeu R, te puno čvršćim i kompaktnijim CNC obrađenim gornjim trokutom upravljačkog sklopa. Dakle, sada bi sve prednosti koje pruža kvalitetna KTM-ova ciklistika trebale još više doći do izražaja.

Kočioni sustav također je pretrpio sitne izmjene, a glavna im je svrha još precizniji osjećaj za regulaciju zaustavne sile. Odlikuje se mekšim kočionim oblogama, koje se ugrađuju u prednja radijalna kočiona klješta sa četiri kočiona klipčića. Za razliku od kočionih obloga, dimenzije diskova ostaju nepromijenjene i dalje zadržavaju vrijednost od 320 mm sprijeda, Supermoto 305 mm, te straga od 220 mm na koje djeluju kočione čeljusti s dva klipa.

nu od 855 mm. Sve nam to govori da se nauštrb ukupne udobnosti prednost dala sportskom položaju vozača, pri čemu su u cijeloj toj priči najdeblji kraj izvukle ruke, koje su sada osjetno jače opterećene nego što je to slučaj kod serijskog modela. Tu je još, naravno, i ne baš pretjerano udoban oslonac za "debelo" meso, koji će vam na lošim prometnicama dobro protresti bubrežni kamenac, ali će vam zato osigurati vrlo laka i brza prebacivanja tijela prilikom učestalih promjena smjera. Svoj doprinos neudobnosti dati će i tvrde podešeni ovjes, koji je osjetljiviji na neravnine, što u trenucima može malo i destabilizirati motocikl. No, ovakva podešenost ovjesa zato u svakom trenutku pruža maksimalan feedback o svakom milimetru ceste i o svakoj reakciji prednjeg i stražnjeg kotača. S druge strane, kada se motocikl uznemiri zbog loše podloge, na scenu stupa WP amortizer upravljača, koji doista dobro obavlja svoj zadatak. To znači da vozač gotovo uopće nije svjestan da je amortizer tu dok mu ne zatreba i slobodno možemo reći da je jedan od boljih serijskih uređaja koji se danas ugrađuju.

### Superduke 990 R

Već prilikom sjedanja za upravljač Superduke 990 R u vozaču budi neku dodatnu agresivnost, koja prvenstveno proizlazi iz njegove naglašeno brutalne osobnosti, upečatljive kombinacije boja, ali i iz naglašeno sportskog položaja vozača, za što je zaslužno malo i oskudno podstavljeno sjedalo, koje je podignuto za 5 mm u odnosu na "original" i postavljeno na visi-

Izvođenje akrobacija s ovim motociklom postaje sasvim normalna stvar



U skladu sa sportskom orijentacijom ispod sjedala Supermoto R se nalazi tablica za podešavanje ovjesa



Kao i njegova serijska inačica, i Supermoto R se može pohvaliti vrlo oskudnim prostorom ispod sjedala







Superduke 990 R dostupan je isključivo kao jednosjed

Ipak, valja napomenuti da navedene zamjerke vrijede samo toliko dugo dok upotrebu ovog motocikla ograničavate na grad ili regionalne ceste. No, kada se za upravljačem nađe iskusan vozač koji je spreman ići do kraja, onda je takav položaj dobro došla stvar koja omogućuje da se ovaj austrijski naked vozi puno agresivnije. Ne treba stoga posebno naglašavati da je istinsko zadovoljstvo postupno otkrivati limite ovog motocikala, a to posebno vrijedi za slučajeve kada vam kao testni poligon posluži neka krivudava cesta ili natjecateljska staza kao što je ona "ST Rauš" u Novom Marofu, koju smo i mi posjetili prilikom ovog testiranja.

Već prvi metri vožnje na ovom motociklu pokazuju da je riječ o vizljastom motociklu čije reakcije kao da su spojene na vozačev centralni živčani sustav i djeluju po onoj: "kud mi okom tud on skokom". U stvari, malo je motocikala takve zapremine kojima se upravlja s toliko lakoće, a u pogledu brzine promjene smjera i reaktivnosti padanja u nagib nadmašuje čak i svoju osnovnu izvedbu, za koju smo prije samo nekoliko tjedana konstatirali da je jedna od najagilnijih u svojoj klasi. To se posebno odnosi na kratke zavoje, koje ovaj motocikl savladava s nevjerovatnom lakoćom, kao da se ne radi o nekom nakedu, nego o ultra sportskom natjecateljskom motociklu. Još bolja od toga je činjenica da je motocikl uvijek vrlo siguran i stabilan, bez obzira koliko ga spustite, osim ako baš ne pogodite neku neravninu. Isto tako, prednji kraj je uvijek izrazito čvrst i kompaktan, iako se ponekad znao činiti i pomalo težak, što je vjerojatno posljedica većeg opterećenja prednjeg kraja, no to niti u jednom trenutku nije utjecalo na željenu putanju koja se u svakom trenutku može lako korigirati.

Bez obzira na jačinu nagiba motocikl je u svakom trenutku čvrsta poput stijene, što vozaču daje dodatnu sigurnost u vožnji



Kao što smo već spomenuli, pogonska grupa je u potpunosti preuzeta s najnovije generacije standardnog modela. Dakle, radi se o dobro poznatom V-2 agregatu tipske oznake LC 8 i ukupne zapremine 999 ccm s dvije bregaste osovine i četiri ventila po cilindru, opremljenom svim modernim tehničkim drangulijama. Uz sve to je servirana i klasična priča o sitnim doradama

koje se odnose na mekoću razvijanja snage na srednjim i niskim okretajima.

I doista, potisak je pun i solidan već od 2.000 okr/min i lako se kontrolira, no, kada se jednom prijede 5.000 okr/min, stvari postaju puno ozbiljnije. U tim trenucima ovom motociklu postaju preuski okviri klase kojoj pripada i Superduke 990 R postaje prava sportska pila zarobljena u tijelu nakeda. Ako vam to do tada nije bilo jasno, u tim ćete trenucima shvatiti da se radi o motociklu s kojim ćete svaku zavojitu dionicu savladati brzo ili bolje rečeno strahovito brzo. I sve to bez i najmanjeg utjecaja na stabilnost ciklistike, koja je u svakom trenutku čvrsta poput stijene, što vozaču daje dodatnu sigurnost prilikom savladavanja zavoja.

Najbolje od svega je što se snaga razvija vrlo linearno i fluidno bez ikakvih rupa, naglih promjena snage ili neke pretjerane zvučne kulise, tako da vozač ponekad uopće nije svjestan brzine kojom se kreće dok se ne nađe na "koljenu" ili ga na to upozori zvuk struganja oslonaca za noge. Zbog te svoje karakteristike i brutalne naravi koju neosporno posjeduje, ovaj motocikl ni u kom slučaju ne bismo preporučili početnicima, već isključivo iskusnim vozačima koji se neće dovesti u nezgodnu situaciju u kojoj se većina stvari odvija previše brzo za njihovo poimanje.

U potpunoj suprotnosti s agresivnom naravi ovog motocikla su vrlo podatne i mekane komande. Naime, pritiskanje poluge spojke ne traži gotovo nikakav napor, a mijenjanje stupnjeva prijenosa je izuzetno nježno. Isto tako, da bi se ostvarila silovita kočnja dovoljno je pritisnuti polugu prednje kočnice samo jednim prstom ruke, a kočnice se pritom mogu vrlo kvalitetno i precizno dozirati.

Motocikl daje najbolje od sebe kada ga vozite specifičnom supermoto tehnikom s ispruženom nogom i opterećenim prednjim krajem





Kako bi se izbjegli komentari da se radi o tek ušmihkanim verzijama aktualnih serijskih modela, KTM-ovi su inženjeri promijenili nekoliko sitnica, kako bi "R" modeli ipak evoluirali u pogledu sportske primjene



### Supermoto 990 R

Nakon što smo detaljno pretresli sve dojmove vezane za agresivniju inačicu naked modela, red je da se pozabavimo i dorađenom verzijom Supermota 950. Iako se Supermoto R model možda ne može pohvaliti nekim značajnijim popisom izmjena kao što to može Superduke 990 R, to ne znači da je u primjeni manje zabavan ili manje uzbudljiv. Naprotiv, zahvaljujući izmijenjenoj ergonomiji ovaj model još izraženi-je naglašava svoje racing gene, ako ni zbog čega drugoga, onda zbog veće slobode kretanja samog vozača, što u vožnji pridonosi boljoj upravljivosti, a samim time i reaktivnijim voznim osobinama.

Dok ste za upravljačem, Supermoto 950 R oduševljava svojim uspravnim položajem i širokim upravljačem koji vozaču ulijeva osjećaj maksimalne kontrole. Inače, zahvaljujući kraćem spremniku goriva i dužem sjedalu, položaj vozača je još agresivniji i orijentiran više napadački, obzirom da je vozač pomaknut više prema naprijed i postavljen bliže upravljaču. Zauzimanjem ove pozicije spremni ste za sportsku vožnju i potpuni užitak uz maksimalne nagibe, bez obzira hoćete li se odlučiti za cestovni način vožnje na "koljenu" ili supermoto tehniku s ispruženom nogom. Kako to i dolikuje jednom KTM-ovom supermotu s pedigreeom, i samo sjedalo je sportsko-terenske orijentacije, što znači da je tvrde podstavljeno, kako bi vozač u svakom trenutku preko motocikla dobivao sve povratne informacije o podlozi. Osim toga, sjedalo je dugačko i ne pretjerano širokog profila, što pomaže vozaču prilikom učestalog premještanja radi promjene težišta. Istina, visina sjedala od 865 mm i dosta visoko postavljen upravljač više će pogodovati višim vozačima, iako će se i oni nižeg rasta udobno smjestiti na ovom motociklu. Ono što nas je malo razočaralo kad smo se našli u sjedalu je nepromijenjena instrument ploča, koja je i dalje istog, ne pretjerano upečatljivog izgleda i dosta oskudna informacijama. Taj dojam nedorečenosti upravljačke ploče još je više potenciran činjenicom da je Superduke R opremljen modernijom izvedbom, s kojom smo se nedavno susreli na modelu Supermoto

690, koja je puno preglednija, opremljenija i puno atraktivnijeg dizajna.

U vožnji je Supermoto 950 R vrlo intuitivan i jednostavan za upravljanje. Stabilnost u ekstremnim nagibima i lakoća upravljanja i prebacivanja u zavojima doslovno oduševljavaju. U svakom slučaju, motocikl je u vožnji uvijek siguran, ne širi putanju i odlično upija sve neravnine na cesti. U zavoj ulazi još brže i reaktivnije nego njegova klasična inačica, koja se ističe nešto smirenijim položajem. I izmjene smjera su munjevit, a motocikl

pri tome uvijek ostaje miran i čvrsto prati zadanu putanju. U kratkim zavojima začuđuje njegova preciznost i okretnost, iako na kratkim uzastopnim zavojima Superduke i dalje ostaje neprikosnoveni vladar, dok je na brzim dionicama zbog dužeg međuosovinskog razmaka iznimno čvrst i stabilan. Vidljivi napredak u okretnosti možda će malo začuditi u prvom momentu, uzmu li se u obzir dosadašnje karakteristike ovog modela, pogotovo zato jer između ova dva modela nema nikakve razlike u ciklističkim kotama. Tu, naime, do svog punog izražaja dolaze novi položaj vozača i tvrdi set-up ovjesa, koji svoj zadatak obavlja zaista besprijekorno. U stvari, WP elementi ovjesa rade odlično i vozaču u svakom trenutku omogućuju

brze i sigurne promjene smjera, prilikom čega je motocikl uvijek čvrst i stabilan, a nije niti pretjerano tvrd, kao što bi se dalo naslutiti iz njegove naglašeno sportske orijentacije.

Želite li do kraja iskoristiti sve potencijale ovog motocikla, morate biti spremni i na neke kompromise, koji se u ovom slučaju odnose na specifičan stil i tehniku vožnje. Naime, ovdje je riječ o supermotu ekstremnije namjene, pa ga tako treba i voziti, jer Supermoto 950 R daje najbolje od sebe kada se vozač maksimalno približi upravljaču, otvori laktove prema van i ispruži nogu pored motocikla u motocross stilu, te tako svom težinom optereti prednji kraj. U tim uvjetima ova "replica" prati putanju kao po tračnicama i bez



Izmijenjena geometrija i sportski položaj vozača osiguravaju još eksplozivnije vozne osobine Super Duke R-a, a po pitanju brzine promjene smjera i reaktivnosti padanja u nagib nadmašuje čak i svoju osnovnu izvedbu. Zahvaljujući kraćem spremniku goriva i dužem sjedalu položaj vozača Supermoto 950 R je još agresivniji i orijentiran više napadački, jer je pomaknut više prema naprijed i postavljen bliže upravljaču





pogovora izvršava svaku naredbu svog vozača, reagirajući trenutačno na svaki njegov "mig". S druge strane, ako ćete tretirati ovaj motocikl kao klasični supermoto i u sjedalu ostati više povučeni prema unatrag, bez da ste opteretili prednji kraj, motocikl će biti puno sporiji na ulascima u zavoj, a masivni okretni moment i velika snaga će vam prilikom svakog malo agresivnijeg otvaranja gasa destabilizirati prednji kraj koji ima sklonost učestalom propinjanju.

Kako je kočioni sustav povjeren elementima koji se svojom izvedbom u potpunosti oslanjaju na one s "originala", o karakteristikama kočnica i ovaj puta možemo samo reći da se odlikuju velikom snagom i da ih je moguće gotovo savršeno dozirati. No, ono što još više oduševljava od same snage je mogućnost kočenja duboko u zavoju, čemu pridonose specifična konstrukcija V-2 agregata i tvrde podešeni ovjes, koji, iako je dužeg hoda, ne ponire pretjerano na jakim kočenjima i ne narušava stabilnost motocikla. Isto tako, možda je to naš subjektivni dojam, ali zahvaljujući tvrđem set-upu imali smo dojam veće kompaktnosti prednjeg kraja, kao i kraćeg zaustavnog puta. Ovakva podešenost ovjesa daje svoj doprinos i na ostrim izlascima iz zavoja, obzirom da je motocikl puno čvršći, ne mijesi, ne širi putanju prema van, a dozvoljava i puno ranije otvaranje gasa, koje vas onda doslovno ispucava prema van.

Tražeci na kraju ove balade riječi kojima bismo kratko opisali ove doista fascinantne strojeve, možemo jedino reći da je KTM zahvaljujući tek neznatnim izmjenama uspio unaprijediti motocikle koji su već i u svojoj osnovnoj verziji bili prilično impresivni. 'R' modeli su zahvaljujući svojim unikatnim stilskim obilježjima atraktivnijeg i agresivnijeg izgleda, opremljeni su elementima ovjesa sportskog usmjerenja, a njihove glavne kvalitete

### Supermoto 950 R

<b>Motor:</b> V-2, 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 bregaste osovine i 4 ventila
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjači Keihin CVRD 43
<b>Spojka:</b> u uljnoj kupci s višestrukim diskovima
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelični cjevasti
<b>Ovjes:</b> WP upside-down vilica promjera 48 mm, hoda 200 mm; WP monoamortizer, hod 210 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70 ZR-17, stražnja 180/55 ZR-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki diskovi promjera 305 mm i radijalna kočiona klješta s 4 klipca, straža disk 240 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> osovinski razmak 1.510, visina sjedala 865, težina 191 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga 98 ks (72 kW) - 8.000 okr/min, max. okr. moment 9,4 kgm (94 Nm) pri 6.500
<b>Spremnik goriva:</b> 14,5 l.
<b>Max. brzina:</b> preko 200 km/h

**+** položaj tijela, stabilnost, ovjes, agilnost, razvijanje snage, ergonomija

**-** zaštita od vjetera, lagan upravljač na visokim brzinama, manji radijus kretanja

- eksplozivne vozne osobine - podignute su na jednu novu razinu. S druge strane, u pogledu snage i težine "R" modeli ostaju u potpunosti dosljedni svojim serijskim inačicama, no, ovi motocikli su ionako konstruirani da svom vlasniku pruže jedinstveni osjećaj posjedovanja nekog posebnog predmeta, kao i užitak vožnje sportski orijentiranog motocikla. Pravi užitak vožnje ne pružaju ravnice, već zavoji, a tu KTM-ovi "R" modeli itekako imaju što pokazati. Prema tome, ako ste ovisnik o adrenalinu, a upravljivost i reaktivna ciklistika vas fasciniraju više od maksimalnih performansi, tada nemojte žaliti novaca kako biste svom KTM-u dodali još i slovo "R". Naravno, vrhunski oprema i dotjerani detalji uvijek imaju i posebnu cijenu, a ona i nije pretjerana s obzirom na to koliko za sličnu karizmatičnost, unikatnost, performanse i korištene komponente trebate nadoplatiti kod nekih drugih proizvođača. ■

### Super Duke 990 R

<b>Motor:</b> V-2, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 101 x 62,4 mm
<b>Obujam:</b> 999 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 11,5:1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine i 4 ventila
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje goriva
<b>Spojka:</b> u uljnoj kupci s višestrukim diskovima
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelični cjevasti
<b>Ovjes:</b> WP upside-down vilica promjera 48 mm, hoda 135 mm; WP monoamortizer, hod 150 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70 ZR-17, stražnja 180/55 ZR-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki diskovi promjera 320 mm i radijalna kočiona klješta s 4 klipca, straža disk 240 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> osovinski razmak 1.450, visina sjedala 855, težina 186 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga 120 ks (88 kW) - 9.000 okr/min, max. okr. moment 9,8 kgm (100 Nm) pri 7.000
<b>Spremnik goriva:</b> 18,5 l.
<b>Max. brzina:</b> preko 200 km/h

**+** stabilnost, agilnost, brzina ulaska u zavoj, linearno razvijanje snage, ergonomija

**-** tvrdo sjedalo, nespretan bočni oslonac

Kad se odstrane vanjske oplate, teško je uočiti neke značajnije razlike između standardnog nakeda i njegove "R" varijante, osim, naravno, po kombinaciji boja

