

Do sada smo testirali razne natjecateljske supermoto motocikle, vozila naših najuspješnijih domaćih vozača, ali ovako opremljen serijski supermoto još nismo imali prilike isprobati. Zahvaljujući našem dugogodišnjem suradniku i uspješnom supermoto natjecatelju, Tomislavu Mariću, otkrili smo koliko je u stvari tvornička izvedba KTM-a SMR 450 za 2008. godinu konkurentna u odnosu na obilato doradene modele koji dominiraju domaćim PH Supermoto. Pokretanje motocikla je napokon riješeno elektrostarterom, novi okvir nudi maksimalnu stabilnost i upravljivost, kočnice ulijevaju veliko povjerenje, dok serijski agregat obiluje gotovo nevjerojatnom snagom. No, potencijalne kupce čeka veliko razočarenje jer ovogodišnja produkcija KTM-ovog „ready to race“ supermota je već odavno rasprodana

Ultra light

CIJENA
70.600 KN

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**
FOTO: **MARKO GUZINA**

Vožnja racing motocikla uvijek je bila i ostala posebno iskustvo. To je maksimum adrenalina koji je podjednako uvjetovan ekstremnim performansama kao i činjenicom da se nalazite u sjedalu tvorničkog alata prepunog raznoraznih tehnikalija koje će se u serijskoj proizvodnji pojaviti tek u nekom budućem vremenu. Donedavno je ovaj doživljaj bio privilegija samo malobrojnih sretnika sa visokim „rejtingom“ i debelim vezama u natjecateljskim moto krugovima, no, danas određene klase motocikala svoje natjecateljske modele nude već i u serijskoj ponudi.

Uz motocross i enduro sportaše na tržištu se tako odnedavno sve češće pojavljuju i tvornički supermoto trkači koji svoju namjenu ne nalaze u svakodnevnoj primjeni, nego su projektirani isključivo za stazu i sportske uspjehe. Kao i njihova off-road rodbina i supermoto raceri pažljivo prate modernu tehnologiju, koju konstantno razvijaju i primjenjuju tvorničke momčadi, kako bi i serijsku produkciju u što kraćem vremenu opremili najnovijim saznanjima preuzetim direktno sa svjetskih trkališta. Sukladno tome, natjecateljski supermoto motocikli koji se mogu nabaviti u slobodnoj ponudi nisu samo blijeđe kopije profesionalnih vozila, nego identična ostvarenja

s kojima su do nedavno tvornički vozači postizali svoje najzapaženije rezultate.

Naravno da najuspješniji timovi i dalje čuvaju određene tajne o opsežnim doradama svog racing motocikla, jer ipak su to detalji koji u utrkama najvišeg ranga donose lagano

prednost pred mnogobrojnom i opasnom konkurencijom. No, baza je ista, kako za njih, tako i za natjecatelje amatere ili nekog rekreativca koji tek otkriva čari aktivnog bavljenja supermotom.

Jedna od tvrtki koja je među prvima otkrila enormne potencijale



Iako na niskim okretajima djeluje pomalo prazno, nakon što se „zavrti“ u više okretaje motor doslovno eksplodira od snage i ispucava motocikl kao iz katapulta

SMR 450 - KTM-ov
tvornički supermoto
projektiran isključivo za
stazu i sportske uspjehe



na rang i zemlju, do sada već nisu osvojili. Uz to, mnogi su vozači na njihovim proizvodima ostvarili svoje najbolje rezultate i postali ikone modernog supermota, a neizbježna je činjenica da upravo njihovi motocikli i danas predstavljaju referentnu vrijednost na ovome području.

Sport prije svega

No, osim cestovne praktičnosti i popularne cijene supermoto nalazi sve više pristalica i u natjecateljskim krugovima, gdje se njihova brojnost iz dana u dan sve više povećava. Kako se dosadašnja racing produkcija uglavnom zasnivala na europskim i japanskim motocross preinakama, izvedenim većinom u privatnom aranžmanu, KTM je još jednom pokazao svoju dalekovidnost i osjećaj za tržište i još 2001. godine predstavio prvi serijski supermoto racing, LC4 SM 660 Factory Replica. Navedeni model, koji smo detaljno opisali u Moto Pulsu br. 84, ipak nije bio namijenjen široj populaciji trkača jer mu je cijena bila pretjerana, a i proizvodio se ograničenoj seriji od samo 100 primjeraka

supermoto klase i pokrenula njihovu serijsku produkciju, ali i godinama razvijala motocikle ovog usmjerenja, zasigurno je austrijski KTM. O njihovim sportskim rezultatima na ovom polju danas je gotovo bespredmetno raspravljati jer gotovo da nema odličja koje, bez obzira

godišnje. Ipak, nakon porođajnih muka i pogrešne procjene u financijskoj osnovi premijernog modela austrijski proizvođač mijenja svoju proizvodnu politiku i 2004. izbacuje novu supermoto racing seriju pod nazivom SMR zapremine 450 i 540 ccm, izvedenu na bazi motocross modela, koja je i financijski bila znatno pristupačnija.

I upravo se SMR pokazao kao pun pogodak za tržište. U stvari, bio je to proizvod koji je napravio pravu revoluciju i ogroman iskorak u tadašnjoj ponudi natjecateljskih supermota. Bio je lagan, agiln, snažan, pouzdan i što je najvažnije, već serijski konstruiran i potpuno opremljen za supermoto utrke te pristupačniji od većine konkurentnih modela.

Već tada se KTM-ov supermoto u potpunosti razlikovao od matičnih off-road modela s kojima je dijelio samo vizualnu sličnost. Kao prvo, okvir se odlikovao drugačijom geometrijom i drugačijim vrijednostima kuta nagiba vilice i predtraga, izmijenjene su bile i postavke amortizacija, kočioni sustav kao i mjenjačka kutija sa prijenosnim odnosima.

Danas, četiri godine nakon premijernog predstavljanja prve generacije SMR-a, tvrtka iz Matihoffena ponovno želi uzdrmati najzahvatljiviji dio popularne supermoto scene donoseći modernu izvedbu svog ultra-laganog racing motocikla opremljenog s pregršt snage i svim aktualnim tehnikacijama koje

tvore pravi natjecateljski supermoto. Jednostavno rečeno, KTM ne skriva svoje velike ambicije u ovom segmentu i u promet pušta najkompletniji racing supermoto trenutno dostupan u slobodnoj prodaji. Ovo ukratko znači da s ovim modelom dobivate sve što vam je stvarno potrebno da biste zaista bili „Ready to race“.

Potpuni preobražaj

Od dizajna i završne obrade preko okvira i stražnje vilice do ovjesa, agregata i kočionog sustava - sve je novo. Motocikl doslovno pršti osobnošću i detaljima, a čak i dok stoji na mjestu izgleda kao da će svakog trenutka izletjeti s oslonca i krenuti u napad. Obzirom da je riječ o modernoj generaciji natjecateljskog supermota, ni izgled ovog motocikla nikoga ne ostavlja ravnodušnim. Ukupno gledajući, već nakon prvog susreta s ovim motociklom znali smo da nas čeka uzbudljiva vožnja.

Zahvaljujući oštrim linijama i futurističkom izgledu vanjskih oplata, koje su preuzete sa motocross modela nove generacije SX-F, novi supermoto posjeduje onaj agresivni „look“ koji se i zahtijeva od jednog dostojnog predstavnika ove atraktivne discipline. Ukupnom dojm pridonosi i kombinacija narančaste i crne boje, koje svojim upečatljivim kontrastom još dodatno naglašavaju sve vizualne detalje vanjskih plastika.

Ekstremno brze promjene smjera zaslugom novih kota ciklistike, prednjeg kota promjera 16,5", kao i stražnje vilice, koja je u odnosu na motokros model skraćena za 2 cm



U odnosu na prethodnu generaciju novi je model prireda opremljen nešto širim blatobranom, kako bi se osigurala još bolja zaštita od vode i ostalih neželjenih letećih objekata s kojima se susreće na zemljanoj dijelu staze. Lagani redizajn pretrpjela je i maska za broj, dok je spremnik goriva zapremine 8,2 l. odlično dizajniran i vrlo male širine, kako bi vozaču omogućio što jednostavnije kretanje po motociklu.

Po već ustaljenoj tradiciji KTM ne šteti na komponentama, pa tako ne iznenađuje da se SMR isporučuje sa profesionalnim Rental upravljačem promjenjivog presjeka, dok su pripadajuće komande proizvod renomirane tvrtke Magura. Tu su još i štitnici upravljača, koji dolaze serijski, kao i prednji glodani trokuti s mogućnošću promjene „off-seta“ prednjeg kraja na 14 mm ili 16 mm, ovisno o tome je li staza brza ili tehnička, odnosno, da li vam je potreban zatvoreniji ili otvoreniji kut prednje vilice.

Novo je i sjedalo vozača, koje je nešto tvrđe podstavljeno, kako bi vozač imao što bolji osjećaj u zavoj, kao i visina sjedala, koja je podignuta na visinu od 920 mm od tla. Zbog spomenute visine sjedala niži bi vozači mogli imati manjih problema prilikom penjanja na motocikl ili kod oslanjanja noge na tlo, dok i

kompletan motocikl u vožnji ostavlja drugačiji osjećaj i zahtjeva određeno vrijeme privikavanja.

Oprema za profesionalce

Na temelju svog dugogodišnjeg iskustva na supermoto utrkama KTM-ovi stručnjaci su novi model opremili i masivnim K&N filtrom zraka tipa „gljiva“, koji je zadužen za bolje disanje motora, za 2 cm kraćom stražnjom vilicom u odnosu na motocross model te posudicom za prikupljanje viška tekućina iz rasplinjača i sustava za hlađenje.

Amortizacija je, naravno, povjerenja WP natjecateljskim komponentama: naprijed je „close cartridge“ upside-down vilica promjera 48 mm i hoda 280 mm, dok se straga nalazi jednostruki amortizer bez progresivnog polužja, ukupnog hoda 310 mm. Kompletna amortizacija spada u sam vrh WP-ove ponude i do sada se mogla nabaviti samo uz nadoplatu.

Kao i na svim racing modelima i na SMR-u se ovjes može podešavati po svim parametrima: kompresija, povrat, brzina rada te visina motocikla. Ukratko, na raspolaganju vam je sve što vam je potrebno da ovjes u potpunosti podesite po osobnim željama, specifičnoj konfiguraciji staze i stilu vožnje.

Natjecateljsko usmjerenje u potpunosti prati i kočioni sustav, koji se sastoji od Magura radijalnih koč-

onih kliješta s četiri klipčića i četiri kočione obloge koje pritišću na valoviti disk promjera 310 mm i na koje djeluje također Magura radijalna pumpa promjera 16 x 16 mm. U stvari, kočnice su u potpunosti preuzete sa modela 2007. i iako se u prvi tren čine nedovoljno agresivnima, u stvari rade odlično i mogu se dozirati gotovo milimetarskom preciznošću. Straga se nalazi disk promjera 220 mm i čeljust s jednim klipom, a valja spomenuti i to da se i ručica kočnice na upravljaču i nožna poluga mogu podešavati.



Profesionalni elementi prednjeg kočionog sustava: Magura disk promjera 310 mm i njemu pripadajuća Magura radijalna kočiona kliješta sa četiri klipčića i četiri kočione pločice

Obzirom da je supermoto specifična moto disciplina, u kojoj se u kratkim razmacima izmjenjuju snažna ubrzanja i agresivna kočenja, testni je motocikl bio opremljen i velikim usisnikom za zrak s popisa dodatne opreme, koji gotovo u potpunosti obavija prednji disk. Namjena ovog usisnika je da u ekstremnim natjecateljskim uvjetima smanjuje temperaturu diska i kočionič čeljusti i osigurava njihovo primjereno hlađenje.

Pričom o ovjesu i kočnicama polako smo ušli u opis profesionalnih elemenata koji u najvećoj mjeri tvore razliku između off-road i supermoto motocikala. Još jedna od bitnih novosti testiranog modela je i promjer prednjeg kotača: on je sa uobičajenih 17" napokon smanjen na 16,5", promjer koji je u natjecateljskoj primjeni već osvojio mnoge hvalospjeve. Time se željelo unaprijediti okretnost i općenito vozne osobine na asfaltnom dijelu.

U odnosu na prethodni model i prednji i stražnji kotač su dodatno olakšani, koliko je to bilo moguće, kako bi se još dodatno smanjile rotacione mase, što pridonosi boljoj upravljivosti i bržoj promjeni smjera u vožnji. U skladu s natjecateljskom orijentacijom motocikl se isporučuje sa slick gumama dimenzija 125/80 R 420 sprijeda i 170/55-17 straga, a opsežnim je doradama podlegao i čelični okvir od ovalnih profila, kojem je izmijenjena geometrija, kao i promjer cijevi, kako bi motocikl bio što čvršći i kompaktniji.

Doprinos moderne tehnologije vidljiv je i po konstrukciji pogonskog agregata. Naime, iako KTM-ov supermoto nove generacije izgleda dosta markantno i odraslo, primijetiti ćete da se između prije spomenutih crnih kotača tvrtke „Bher“ baš i ne nalazi nešto previše motocikla. To je zato što je motor vrlo kompaktan i malih dimenzija, kako bi kompletan motocikl bio što manji, lakši i jednostavniji za upravljanje.



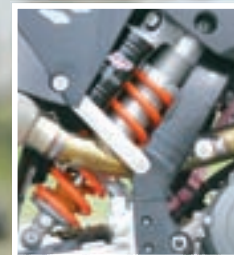
Prolasci kroz zavoje su mu iznenađujuće brzi, dok se veće promjene pravca izvode gotovo trenutačno, prilikom čega imate osjećaj kao da motocikl reagira brže od vozača

Kao i većina drugih komponenti koje čine osnovu ovog motocikla, i agregat je preuzet s modela SX-F motocross, što znači da je riječ o novoj generaciji ultralaganog i vrlo moćnog jednocilindraša ukupne zapremine 449,3 ccm s dvije bregaste osovine i četiri ventila. Omjer kompresije na ovom stroju iznosi 12,5:1, promjer klipa je 97 mm, dok su vrijednosti povrta i hoda 90 x 60,8 mm. Za napajanje gorivom je zadužen Keihin FCR-MX 4125G rasplinjač sa ugrađenim „throttle position“ senzorom, koji dodatno pomaže ravnomjernijoj

krivulji i fluidnijem razvijanju snage. Inače, motor već u serijskom izdanju razvija ukupnu snagu od cca. 64 KS (točnu vrijednost proizvođač ne deklarira), što je također značajan napredak u odnosu na prethodni model.

Sukladno novim performansama, ali i specifičnim zahtjevima supermoto discipline, redizajnirana je i mjenjačka kutija, koja za razliku od off-road modela ima 5 umjesto standardne 4 brzine. Osim toga, prerađen je i omjer prijenosnih odnosa, koji su postavljeni unutar primarnog prijenosa.

Mijenjanje brzina je uvijek brzo, precizno i mekano, a najveću zaslugu za to ima hidraulična spojka, koja ni prilikom forsirane upotrebe nije pokazala znakove zamora. Kad smo već kod mjenjača, moramo spomenuti i serijski ugrađenu kliznu spojku, proizvod tvrtke Adler, koja kvalitetno ublažava povratni moment stražnjeg kotača i time vozaču omogućuje lakše mijenjanje brzina na niže, veću mirnoću motocikla kao i jednostavnije prolasko zavoja tehnikom klizanja. No, ono što nas je najviše oduševilo na ovom modelu, obzirom da je ipak riječ o čistokrv-



▲ Motocikl se oslanja na najkvalitetnije komponente WP-ovog potpuno podesivog ovjesa

◀ Ultralagan i iznimno snažan pogonski agregat, također preuzet sa motokros SX-F modela, opremljen je 5-brzinskom mjenjačkom kutijom i antihooping spojkom tvrtke Adler, dok je pokretanje povjerenjeno elektrostarteru



Ispod bočnih oplata nalazi se masivni K&N filter zraka tipa „gljiva“



Natjecateljsko usmjerenje naglašava i Magura radijalna pumpa na upravljaču promjera 16 x 16 mm



Zahvaljujući novoj ergonomiji, užem spremniku goriva i sjedalu postavljenom na veću visinu položaj vozača je puno dinamičniji i agresivniji. Obzirom da je riječ o natjecateljskom proizvodu, motociklom dominira trkači minimalizam projektiran isključivo za ostvarivanje maksimalnih rezultata, dok je sve ostalo u potpunosti odstranjeno



nom trkaču, je prisutnost tipke elektro startera, kojeg će, vjerujemo, pozdraviti svi ljubitelji ovog motocikla, jer to automatski znači puno elegantnije i jednostavnije pokretanje motora. Mi osobno nismo imali nikakvih problema s paljenjem agregata. Čak naprotiv, bilo da smo ga palili hladnog ili toplog, uvijek je bio dovoljan samo mali pritisak gumba za paljenje i agregat bi trenutačno proradio. S druge strane, potpuni izostanak nožnog pokretača nije nam uljevao neku pretjeranu sigurnost jer ipak postoje situacije, i to uvijek kada se najmanje nadate, kada tehnika zakaže i kada je jedini spas u staroj, dobroj i provjerenoj mehanici. Istina, na motociklu postoji i poluga za tzv. „topli čok“, koja se upotrebljava za lakše paljenje toplog motocikla, ali klasična nožna poluga i dalje ima neke svoje prednosti

S krajem statičkog opisa i detaljnog pregleda svih komponenti još smo se više uvjerali da je ovo natjecateljski stroj u pravom smislu te riječi, nastao uskom suradnjom tvorničkog tima i nekolicine najtrofejnijih svjetskih supermoto vozača. U ovom slučaju, Bernd Heimera, prvaka svijeta u klasi S1 iz 2006. godine.

Sitan ali dinamitan

Izmijenjena ergonomija zaslužna je i za novi položaj vozača, bez obzira

da li je riječ o sjedećem ili stajaćem položaju. Dodamo li tome još i sjedalo postavljeno na veću visinu, kao i nove kote ciklistike, položaj vozača je postavljen još agresivnije, što znači da je pomaknut više prema prednjem kraju, a prema naprijed su pomaknute i oslonci za noge. Novi položaj je uvjetovan i novim, užim spremnikom goriva, kojem je nauštrb ergonomije smanjena ukupna zapremina. U stvari, čim sjednete na motocikl postaje vam jasno da vas okružuje trkači minimalizam projektiran isključivo za ostvarivanje što boljih rezultata, dok je sve ostalo višak koji je u potpunosti odstranjen s ovog motocikla.

I dalje ne možemo vjerovati koliko je lagan i upravljiv novi SMR 450 za 2008. Veliki zakretni kut upravljača, uska konstrukcija, nove kote ciklistike i težina od samo 111,5 kg samo su neke od stvari koje pridonose nesvakidašnjoj okretnosti ovog modela.

Kako bismo dobili uvid u maksimalne mogućnosti i ostvareni napredak testiranog vozila, za dinamički dio testa smo izabrali tehnički zahtjevniju stazu koja obiluje kratkim pravcima i zavojitim dionicama različitih konfiguracija. Za one koji ne spadaju u okorjele supermoto fanove spomenut ćemo da se radi o karting stazi „Belica“ u Čakovcu, na kojoj se, između ostalog, voze i utrke za PH Supermoto.

Zbog brzih i učestalih izmjena smjera, snažnih kočenja i agresivnih prebacivanja ova staza doslovno ostavlja bez daha i izvlači maksimum kako iz vozača, tako i iz motocikla.

Prvih par krugova krećemo umjerenom, kako bismo zagrijali gume i memorirali idealne putanje, nakon čega ručicu gasa odvrćemo do kraja i sve žestice počinjemo napadati zavoje. Bez obzira kojim ga tempom vozili, SMR mirno prati naše zahtjeve kao da je riječ o laganom krstarenju, a ne o forsiranoj vožnji na granici razuma. Prolasci kroz zavoje su mu iznenađujuće brzi, dok se sve promjene pravca izvode gotovo trenutačno, prilikom čega imate osjećaj kao da motocikl reagira brže od vozača. Ovo je najvjerojatnije zasluga nove geometrije okvira, kao i nove dimenzije prednjeg kotača od 16,5“, što značajno pridonosi preciznijem usmjeravanju i eksplozivnijoj upravljivosti. U svakom slučaju, vremena za odmor nema jer već dolazimo do novog zavoja i novog izazova.

Stabilnost u zavoju je odlična, a ulazak u zavoj je siguran i zahtijeva vrlo malo napora. Isto tako, u ostvarivanju nagiba kao da ne postoji ograničenje i koliko ga god spuštali u nagib, uvijek imate osjećaj kao da još uvijek niste ni blizu krajnjim granicama hvatljivosti guma. Prilikom traženja navedenih

limita najbolje je uvažiti upozorenje nožnih oslonaca, koji nakon što dođu u kontakt s podlogom daju do znanja da je ostalo još vrlo malo prostora za eksperimentiranje.

S druge strane, unatoč činjenici da se straga nalazi kraća vilica i da smo zatvorili kut prednje vilice kako bismo dodatno povećali reaktivnost ciklistike, preciznost kretanja kroz zavoje je potpuna i to bez obzira na značajan potisak prilikom žestokih ubrzanja.

No, ono što nas je još više oduševilo u uvjetima forsirane vožnje je osjećaj čvrstoće i kompaktnosti cijelog motocikla, za koji najveću zaslugu imaju kvalitetni elementi ovjesa, koji bez obzira na svoju sportsku podešenost vrlo kvalitetno upijaju sitnije neravnine, kao i sama konstrukcija okvira izvedena na bazi dugogodišnjeg natjecateljskog iskustva. Ovdje se moramo osvrnuti i na sam upravljač, koji za razliku od prethodnog modela više ne postaje lagan na brzim dionicama, pa to vozaču još dodatno ulijeva osjećaj potpune sigurnosti.

Sama vilica i stražnji amortizer rade odlično kada je riječ o kliznosti na neravninama, no, kompletan ovjes je već serijski podešen dosta tvrdo kako bi odgovarao agresivnoj, natjecateljskoj vožnji. U stvari, primarni osjećaj krutosti nestaje već nakon samo nekoliko metara, kada ovjes pruža točno onakvu potporu kakva je potrebna.

Jednostavno, po pitanju voznih osobina novi SMR 450 ima sva obilježja pravog profesionalca: krut je, kompaktno i eksplozivan ili kako bi to laički rekli: kao da je isklesan iz jednog komada. O pozitivnim osobinama ciklistike dalo bi se još dosta razgovarati, iako nas je u vožnji ugodno iznenadio i pogonski agregat, koji doslovno puca od snage.

Istini za volju, razvijanje snage u niskim okretajima ne pruža neku pretjeranu samouvjerenost, jer motor u tom režimu više slični nekom dvotaktnom ostvarenju nego modernom predstavniku četverotaktno tehnologije. Ovo ukratko znači da na niskim okretajima motor djeluje nekako prazno i nemoćno, a to se nama osobno nije sviđjelo, jer nam je nedostajalo potiska prilikom izlazaka iz zatvorenih zavoja. No, nakon što nam je vlasnik, koji već ima iskustvo u vožnji ovog motocikla, otkrio tehniku i tajnu da ručicu gasa slobodno otvorimo do kraja dok se još nalazimo u jakom nagibu, prolazna brzina je postajala sve veća, a i mi više nismo bili toliko sigurni da je ovako podešena krivulja snage negativna osobina. U svakom slučaju, motocikl je uvijek ostajao miran, a svaku smo putanju izveli bez stresa ili gubitka kontakta s podlogom.

S druge strane, s povećanjem broja okretaja u potpunosti se mijenjao i kompletan karakter vozila, koje na

višim okretajima kao da želi istrgnuti upravljač iz vozačevih ruku, dok se prednji kotač kao od šale počinje uzdizati put neba. U tom „modu“ krivulja snage se počinje nezadrživo penjati prema svojoj maksimalnoj vrijednosti, katapultirajući motocikl prema naprijed poput svemirske rakete koja kreće u orbitu. Dojmu da motoru gotovo nikada ne nedostaje potencijala pridonosi i nova mjenjačka kutija s vrlo usko postavljenim brzinama, koja u razvijanju snage i fazi ubrzanja daje još dodatni osjećaj brutalnosti.

Usporedimo li i po ovom pitanju novi model s njegovom prošlogodišnjom varijantom, vidjet ćemo da je napredak u performansama velik kao „korak od sedam milja“, što ukratko znači da aktualni model već u standardnoj izvedbi razvija ukupnu snagu kojom su se do nedavno šepurili samo malobrojni, dodatno tunirani KTM-i supermoto sportaši.

Dodamo li tome još i činjenicu da se maksimalna snaga razvija upravo na visokim okretajima, jasno vam je da za vrijeme vožnje morate učestalo koristiti polugu mjenjača kako biste balansirali u idealnom području vrtnje i izvukli maksimum iz agregata, koji će, istini za volju, većinu nespornih vozača češće dovesti u krizu nego što će im pomoći da ostvare bolji rezultat.

Sljedeće čega smo postali svjesni bio je nedostatak izraženih vibracija koje su inače zaštitni znak jednocilindričnih strojeva. Istina, određena doza pulsiranja u ritmu kretanja klipa i dalje postoji, no, s povećanjem broja okretaja taj se osjećaj u potpunosti gubi, ostavljajući dojam kao da se nalazite na višecilindričnom motociklu. Kada bismo nakon urnebesne vožnje ovom furijom bili sasvim iskreni prema samima sebi i euforičnom stanju svijesti u kojem smo se tada nalazili, morali bismo priznati da ni danas još nismo sigurni je li spomenuta odsutnost vibracija posljedica izvrsnog rada kontrabalansne osovine, ili je to jednostavno zasluga tek prekomjernog lučenja adrenalina koje se javljalo za vrijeme borbe s ovim „čudovištem“.

Zbog velikih potencijala samog motora u vožnji natjecateljskom stazom od velike pomoći nam je bila i serijski ugrađena klizna spojka, koja osim što umiruje stražnji kraj motocikla prilikom promjene stupnjeva na niže ne zahtjeva ni upotrebu poluge spojke, ostavljajući tako vozaču više vremena za odabir idealne putanje. Zahvaljujući ovom „aftermarket“ proizvodu koji propušta „suvišnu“ silu povratnog momenta savladavanje zavoja klasičnim načinom i tehnikom proklizavanja je puno jednostavnije, fluidnije i sigurnije.

Kako je kočioni sustav povjeren elementima koji se u neizmijenjenom

Agresivan dizajn, koji doslovno pršti osobnošću i detaljima, u potpunosti je preuzet s motokros modela nove generacije SX-F. U skladu s FIM-ovim pravilnikom za natjecateljske supermoto motocikle SMR 450 je opremljen i posudicom za prikupljanje viška tekućina iz rasplinjača i sustava hlađenja



U uvjetima forsirane vožnje SMR doslovno oduševljava osjećajem velike čvrstoće i kompaktnosti. Serijski ugrađena klizna spojka svoju funkciju obavlja vrlo kvalitetno i osim što kvalitetno umiruje stražnji kraj, pomaže i jednostavnijem izvođenju atraktivne tehnike klizanja kroz zavoj

PRAZNA STRANICA

obliku ugrađuju i na neke tvorničke modele, o kočnicama možemo samo reći da se odlikuju velikom snagom i da ih je moguće savršeno dozirati. Nama se osobno nije sviđala žestina kočenja prednjeg kotača, obzirom da zaustavljanje motocikla u njegovoj početnoj fazi djeluje dosta mekano i nježno, bez onog uobičajenog „zakopavanja“ na koje smo navikli, dok je agresivnije usporavanje rezervirano tek za drugi dio hoda poluge kočnice. Istina, ovakva reakcija će više odgovarati manje iskusnim vozačima koji još uvijek ne posjeduju dovoljno osjećaja za agresivno zaustavljanje natjecateljskih supermoto motocikala, kao i onima koji u lovu na stotinke zahtijevaju što savršenije doziranje kočnica, kako bi što sigurnije mogli usporavati do samog centra zavoja.

Best buy

I na kraju, s novim SMR-om 450 više nema šale. To je čisto-krvni trkač kod kojeg već i obično dodavanje gasa znači trenutačni skok prema naprijed, dok je za ekstremne nagibe i brze ulaske u zavoj dovoljan tek mali treptaj oka. Ubrzanja do visokih režima vrtnje jednostavno oduzimaju dah, a izrazito kruta ciklistika omogućuje dosad neviđeno prkošenje zakonima fizike. Možda će se neke njegove cijene učiniti pretjeranom, no radi se o brojci koju će lako premasiti svako sveobuhvatno pretvaranje motokros modela u natjecateljski supermoto. Imajući to u vidu, SMR 450 je best buy motocikl u okvirima svoje klase. ■



CNC „glodani“ trokuti imaju mogućnost promjene „off-seta“ prednjeg kraja, čime se dobiva zatvoreniji ili otvoreniji kut prednje vilice



Obzirom da je riječ o natjecateljskom proizvodu, motociklom dominira trkači minimalizam projektiran isključivo za ostvarivanje maksimalnih rezultata, dok je sve ostalo u potpunosti odstranjeno

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 97 x 60,8 mm
Obujam: 449,3 ccm
Odnos kompresije: 12,5:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač promjera 41 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm, potpuno podesiva, hod 280 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 310 mm
Gume: prednja 125/80 R420, stražnja 170/55-17
Kočnice: naprijed disk promjera 310 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 kliptića, straga disk od 220 mm i kočiona čeljust s jednim kliptićem
Dimenzije (u mm) i suha težina: visina sjedala 920, osovinski razmak 1.475, težina 111,5 kg
Deklarirano: snaga - cca. 64 KS
Spremnik goriva: 8,2 l

+	oprema, elektro starter, snažan agregat, odsutnost vibracija, položaj vozača, profesionalni elementi ovjesa i kočnica, težina, agilnost
-	manjak snage u niskim okretajima, visina sjedala, nedostatak kick-startera