

Austrijska



Kad smo skupili ovu petorku na testu, prvo smo odlučili uživati, a tek onda izmisliti zajedničku klasu u koje bismo ih mogli strpati. Ni dan danas nismo uspjeli izmisliti tu klasu. Zato smo pronašli zajednički nazivnik: Osim što čak četvorica od njih nose slavno austrijsko prezime KTM, pokreću ih isti pogonski agregat, isti sportski duh i zajednička težnja da pomaknu granice klasa kojima stvarno pripadaju. Husaberg je u tom društvu "crna ovca", no samo tako dugo dok se ne prisjetimo kako je i on nedavno poprimio austrijsko državljanstvo. Ipak, osjetno siroviji od svoje germanske polubraće, FS 650 E uspijeva pronaći zajednički jezik samo sa SMC-om

posla



PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Konstatirati da je moderna era motocikla počela onog trenutka kada su Japanci prestali kopirati Britance jednako je "hrabar" zaključak kao i onaj da je zemlja okrugla. Kada je šezdesetih godina prošlog stoljeća svjetlo dana ugledala Honda CB 750 Four, počeo je zvjezdani uzlet četverocilindrične koncepcije koja je pomela sve pred sobom, uključujući i cestovne jednocilindraše kao kolateralne žrtve. Protjerani u sferu motocikala manje zapremine i enduro modela, jednocilindraši su sljedećih 25 godina imali samo nekoliko časnih i tržišno neu-

spjelih povrataka cesti. Za povratak uzbudljivih cestovnih motocikala sa samo jednim klipom trebalo je napraviti mali korak za čovječanstvo, a veliki korak za ljubitelje nešto drugačijeg uživanja u sportskoj vožnji.

Biblijskim rječnikom govoreći, u počeku bijaše enduro, a onda enduro montiranjem cestovnih guma i snažnijih kočnica supermottom postade. Teško je odrediti točan povijesni trenutak kada je kao rezultat trivijalnog eksperimenta nekog dokonog mehaničara izašao prvi pra-supermoto, no tim je činom počela mini revolucija. Ona nije uspjela značajnije promi-

jeniti svijet na dva kotača, ali ga je svakako učinila raznovrsnijim. I zabavnijim.

A zašto vam sve to pričamo? Zato jer svaki od ovdje testiranih modela na svoj način prati osnovne smjernice supermoto filozofije, a pritom su čak četiri petine njih proizašli iz poga-na KTM-a kao jednog od pionira koji su hrabro započeli serijsku proizvodnju ovakve vrste motocikala i učinili ih dostupnim svima. Svima koji su ih bili spremni skupo platiti i onda ih koristiti samo za "cirkusiranje" od semafora do semafora ili pak proklizavanje na nekoj opskurnoj karting stazi.



Kako smo već navikli kod jednocilindričnih cestovnih motocikala modernog doba, kroz zavoje je moguće prolaziti različitim putanjama i tehnikama vožnje

Danas su stvari ipak nešto drugačije. Doduše, supermoto motocikli nisu postali ništa pristupačniji, ali su ipak ugađeniji, udobniji, svestraniji... A taj je pozitivni preobražaj vjerojatno najvidljiviji baš kod KTM-ovih motocikala. Uostalom, usporedite li bilo koji od testiranih austrijskih motocikala s njegovim prethodnikom, ostat ćete zatečeni kada uvidite koliko su ovi motocikli postali civiliziraniji, a da pritom nisu izgubili ništa od svog sirovog temperamenta. Naprotiv, nova je generacija LC4 agregata narančastim motociklima pružila još više eksplozivnosti, posebno na visokim okretajima, ali ih je istovremeno "osiromašila" za dobar dio nepoželjnih vibracija koje smo s vremenom počeli prihvaćati zdravo za gotovo kod motocikala ove vrste.

Doduše, u ovom je slučaju teško točno specificirati o kojoj se to vrsti motocikala zapravo radi, budući je testiranu petorku moguće svrstati u barem tri do četiri zasebne kategorije. Tako bi Duke III trebao biti fun-bike, iako se tu istini za volju radi o jednom iznimno zabavnom naked motociklu. Braća blizanci SM 690 i SM 690 R predstavljaju jednu umjerenu supermoto struju, te svojim kombiniranjem performansi i voznih osobina sa solidnom udobnošću postaju nedostižni svojim konkurentima. 690 SMC je, s druge strane, istinski hard-core supermoto motocikl, kojem, začudo, udobnost vozača nije samo nastrana kategorija nespojiva s takvom vrstom motocikala.

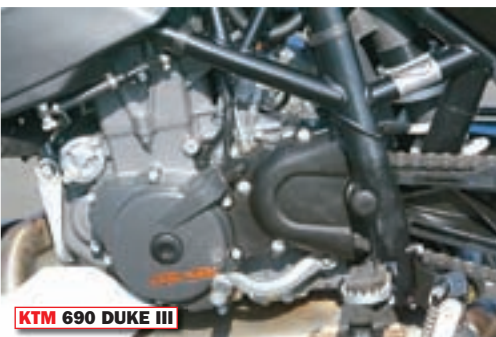
Iako ga koji kilogram viška sprječava da bude i pravi natjecateljski motocikl, SMC bi se po pitanju voznih osobina vjerojatno prelagano obračunao s preostalim KTM-ovom trojkom, tako da smo u igru uvukli i njegova "zločestog" polubrata. Husaberg FS 650 E je istinski sirovi supermoto kojem u njegovoj divljoj naravi uopće nije neugodno počastiti svog krotitelja osjetnim vibracijama i tvrdim sjedalom. Ako vam se čini da su moderni supermoto motocikli postali previše nježni i nedovoljno muževni, onda ćete na ovom Husabergu utažiti svoju žeđ za sirovim performansama i isto takvim natjecateljskim ugođajem.

Dva agregata i tri okvira

Na ovakvom se usporednom testu relativno lako uhvatiti u zamku opisivanja sastavnih dijelova svakog od motocikala, što onda dovodi do realne opasnosti da se cijeli tekst pretvori u dosadno nabravanje činjeničnog stanja. Takvo suhoparno iznošenje podataka je nerijetko i potpuno beskorisno, budući brojke na papiru ne moraju imati veze sa stvarnim osjećajem u vožnji. Srećom, ovoga puta takva opasnost od beskonačnog nabravanja ne bi postojala ni da vam elemente od kojih su sazdana ovi motocikli opisuje Miroslav Krleža. Naime, na pet testiranih motocikala nalazimo samo dva različita agregata i



HUSABERG FS 650 E



KTM 690 DUKE III



KTM SM 690



KTM SM 690 R



KTM 690 SMC

Cjenovno su ovi modeli relativno poravnati, ali to ne znači da su i jeftini. Tako najpristupačniji SM 690 košta 68.890 kuna, dok najskuplji Husaberg od vas traži 75.960 kuna



tri različita okvira, a tragove znatnije raznolikosti ne možemo naći ni kod ovjesa.

Krenut ćemo od novog LC4 agregata ugrađenog u sve KTM-ove motocikle na ovom testu, a koji po mnogočemu zaslužuje da ga proglasimo najboljim u svojoj klasi. Osnovne dimenzije njegova cilindra iznose 100 x 82 mm, što daje ukupnu zapreminu od 654 ccm, u glavi titraju četiri ventila koje pokreće jedna bregasta osovinica, a za napajanje je zadužen sustav elektronskog ubrizgavanja goriva s leptirastim tijelom promjera 46 mm, s time da kod SMC-a postoji i mogućnost korištenja niskooktanskog benzina.

U borbi protiv vibracija angažirana je kontrabalasna osovinica, dok se protiv poskakivanja stražnjeg kotača prilikom kočenja motorom uspješno bori APTC klizna spojka. Pritom je zanimljivo da se najmanji broj konjskih snaga, njih 63, deklarira za najagresivniji SMC, dok najsnažniji Duke III pri jednakih 7.500 okr/min raspolaže sa 65 KS. Međutim, nije sve u snazi, ima nešto i u omjeru snage i težine. Barem se u to uzda Husaberg FS 650 E, koji jednako kao i SMC raspolaže sa 63 KS pri 7.550 okr/min, ali je istovremeno sa svojih suhih 112 kg uvjerljivo najlakši u ovoj konkurenciji.

Njegov jedan cilindar pritom nije u bliskom rodstvu s agregatom LC4, što potvrđuje već sama zapremina od 628 ccm, ali i način na koji razvija

snagu. Osim toga, Husaberg nema kliznu spojku, što jedan ovako moćan jednocilindrični agregat ne čini baš najspretnijim odabirom za manje iskusne vozače. Međutim, civilna je uporaba kod ovog motocikla ionako u drugom planu, on je prije svega namijenjen uživanju na natjecateljskoj stazi.

Ipak, kako to običaji nalažu, mi ćemo krenuti od vožnje cestom, a to nam onda po logici stvari daje za pravo da počnemo s Dukeom III, koji bi takvoj vrsti uporabe trebao biti i najviše prilagođen. To što je davne 1994. godine bio zamišljen kao gradski funbike sada više nema pretjerane veze s realnošću. U svojoj je trećoj generaciji Duke postao sasvim drugačiji motocikl, kojeg je najlakše opisati kao jednocilindričnog streetfightera, a kao takav zapravo i nema

puno veze sa supermoto motociklima koje imamo na ovom usporednom testu. Osim pogonskog agregata on možda sa SM modelima dijeli i okvir, no samo 140 mm hoda prednjeg i stražnjeg kotača jasno govore da se Duke sasvim odriče bilo kakvog koketiranja s terenskom vožnjom, koja je još uvijek vrlo važan dio genetskog koda prosječnog supermoto motocikla.

Zapravo, udobnost i ergonomija su uz agregat jedna od rijetkih karakteristika koje ga još uvijek povezuju sa supermoto korijenima. Tu treba odmah naglasiti da je primjetno udobniji od jednog SMC-a (o Husabergu da i ne govorimo), no kada ga usporedimo sa golim cestovnim motociklima, ne možemo pobjeći od konstatacije kako još uvijek ima prostora za napredak. Tako je samo



HUSABERG FS 650 E



KTM 690 DUKE III



KTM SM 690



KTM SM 690 R



KTM 690 SMC



Svojim tradicionalnim dizajnom Husaberg nagovješćuje sirovost koju pokazuje u primjeni

HUSABERG FS 650 E



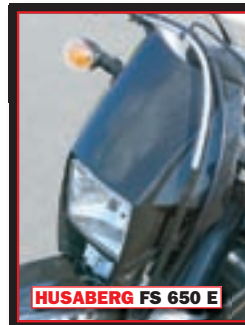
Duke je svakom svojom generacijom sve atraktivniji

KTM 690 DUKE III



Zahvaljujući prednjoj maskici koja se proteže u blatobran i okomito postavljenom ispušnom sustavu, SM 690 je doista unikatan model u ne baš maštovitom svijetu supermoto motocikala

KTM SM 690



HUSABERG FS 650 E



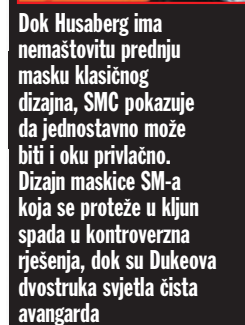
KTM 690 DUKE III



KTM SM 690



KTM SM 690 R



KTM 690 SMC

Dok Husaberg ima nemaštovitu prednju masku klasičnog dizajna, SMC pokazuje da jednostavno može biti i oku privlačno. Dizajn maskice SM-a koja se proteže u kljun spada u kontroverzna rješenja, dok su Dukeova dvostruka svjetla čista avangarda

sjedalo nešto uže i tvrđe nego što bi moglo biti, a na svom stražnjem dijelu ima i dvije grbe koje otežavaju pomicanje tijela unazad. Položaj vozača u velikoj mjeri podsjeća na onaj sa supermoto motocikala, s time da su oslonci za noge nešto više pomaknuti unazad. Jednom kada se naviknete na njega, takav napadački položaj vozača postaje vrlo spretan i ukupni doživljaj vožnje podiže na višu razinu. Poželjeli bismo samo da prilikom snažnijih kočenja koljena imaju nešto bolje uporište.

Svestrani vojvoda

Zahvaljujući svojoj umjerenj težini od 148,5 kg (bez goriva) Duke III je otprilike podjednako upo-



Iako je sâm Duke po tom pitanju neodlučan, višim vozačima će ipak više odgovarati vožnja na koljenu od klasičnog supermoto stila



trebljiv na gradskim prometnicama i na brdskim cestinama. Ipak, ukoliko ga najveći dio vremena namjeravati koristiti u gradu, preporučamo da se malo poigrate potencijetrom smještenim ispod sjedala, te tako promijenite postavke elektronike koja upravlja radom agregata. Na taj će način Duke izgubiti dio svoje eksplozivnosti, ali će vam zato agregat dopustiti da ga malo više maltretirate nešto nižim režimima vrtnje.

Ukoliko pak volite brzu vožnju otvorenom cestom, onda vam takva intervencija neće ni biti potrebna. Sve što trebate je dobra volja za igranje s mjenjačem i držanje brojeva okretaja iznad oznake 5.000 okr/min. Padne li broj okretaja ispod te

oznake, očekujte trešnju karakterističnu za jednocilindrične agregate. Približite li se pak režimima na kojima razvija maksimalnu snagu, očekujte široki osmijeh na licu. Kada ga se pošteno zavrti, agregat pruža iznenađujuće dobre performanse, toliko dobre da se čak i okruglih 200 km/h ne čini utopijom.

Od maksimalne brzine još više oduševljavaju silovita ubrzanja, s time da najbolje od sebe Duke III ipak daje na umjerenim brzim dionicama, na kojima prednja maskica još uvijek pruža dovoljnu zaštitu od vjetra, dok spretna ciklistika nudi obilje sportskih užitaka. Kako smo se to kod KTM-a već odavno navikli, novi Duke posjeduje WP elemente

ovjesa. Naprijed se nalazi potpuno podesiva upside-down prednja vilica promjera 48 mm, dok je duga stražnja aluminijska vilica putem progresivnog polužja povezana s mononamortizerom koji nudi podešavanja povrata i brze i spore kompresije.

Najbolje od svega je to da je ciklistici zapravo teško naći neku zamjerku. Motocikl ulazi u nagibe gotovo bez ikakvog otpora, a jednom kada odaberete željenu putanju, ne morate strahovati od njenog širenja. No, to nije sve. Duke i u dubokom nagibu ostaje miran i nesklon uvijanjima, tako da će na brdskoj cestici (ali i ne samo na njoj) zapravo biti daleko izvan dometa i nekih osjetno snažnijih naked motocikala.

Aluminijski naplatci i okvir u narančastoj boji čine SM 690 R atraktivnijim od osnovnog modela



KTM SM 690 R

SMC je nastajao paralelno s modelom Enduro, što znači da mu je okvir izvedenica onog sa modela Rally, dok je spremnik goriva smješten ispod sjedala ujedno i nosač stražnjeg kraja



KTM 690 SMC

Zahvaljujući zadržanoj okretnosti i puno boljim performansama, ovi će motocikli zadovoljiti puno širi spektar korisnika nego što je to bio slučaj kod njihovih prethodnika



Dobar dio rečenog za Duke vrijedi i za SM 690. Zapravo, nekako se najveća razlika između ova dva modela može naći u samom položaju vozača, koji ovdje sjedi u klasičnom supermoto stilu, što znači da su oslonci za noge pomaknuti nešto više prema naprijed. Iako se tu zapravo radi o nijansama, čini nam se da SM 690 oslobada i nešto manju količinu vibracija, a ukupnoj ugodi vožnje uz upotrebljiviji agregat

na niskim okretajima svakako pridonosi i udobniji ovjes. Jednako kao i kod Dukea, popis elemenata ovjesa sadrži WP upside-down vilicu promjera 48 mm i stražnji amortizer od istog proizvođača, no ti elementi uz nešto manje mogućnosti podešavanja nude i osjetno izdašniji hod od 210 mm.

Kada smo prije više od godinu dana taj isti model imali na usporednom testu klase soft-supermoto,

SM 690 smo proglasili najuniverzalnijim supermoto motociklom. U gradu je i više nego dovoljno spretan i udoban, na stazi se izuzetno lagano vozi, iako nema nikakvih natjecateljskih ambicija, dok se na otvorenim dionicama snalazi kao riba u vodi. Smeta mu samo dugotrajno inzistiranje na brzjoj vožnji autocestom, budući tada ne može pružiti kvalitetnu zaštitu od vjetra, a i sklon je blagim lelu-

Vitke stražnjice jedna su od karakteristika ove vrste motocikala, s time da kod modela SM i SM R dvostruki ispušni topovi narušavaju taj dojam





Svaki od ovih četverocikala dobro koči, s time da Husaberg i SMC zapravo koče odlično. Radijalna kočiona klijesta s četiri klipčića postala su standard u ovoj klasi motocikala, no dok KTM-ovi motocikli posjeduju diske promjera 320 mm, Husaberg ima nazubljeni disk promjera 310 mm

HUSABERG FS 650 E

KTM 690 DUKE III

KTM SM 690

KTM SM 690 R

KTM 690 SMC

janjima. Sve u svemu, ako od jednog supermoto motocikla očekujete više prilagodljivosti u najrazličitijim uvjetima korištenja, onda budite sigurni da vaša nadanja nemaju realnih temelja u stvarnosti.

C kao "competition"

U samoj je vožnji SM 690 vrlo sličan Dukeu, možda je tek nešto tromiji na odvrtnje ručice gasa. U nagibu je - bez obzira na dugi hod ovjesa - izuzetno čvrst, a samo ćete u rijetkim prilikama primijetiti kako njegov pozamašni "kljun" blago širi putanju na izlasku iz zavoja. Činjenica da ga u svakom trenutku bez imalo otpora možete sigurno srušiti u još dublji nagib bez da pritom dođe do uznemiravanja ciklistike, čini SM 690 jednim od najboljih izbora za istraživanje nepoznatih brdskih cestica, na kojima se uvijek nađe popriličan broj podmuklih zavoja koji vas namame svoji blagim ulaskom, pa se onda odjednom naglo zatvore poput kakve mišolovke. Koliko ćete se pritom doista zabaviti ovisi samo o vašoj hrabrosti i spremnosti na igranje s relativno dugačko proračunatim prijenosnim omjerima.

Ako ste nemirnog duha i istovremeno tražite univerzalan supermoto motocikl kojim možete savladati i duže etape, a opet niste sigurni da SM 690 može zadovoljiti vaše apetite za agresivnom vožnjom, vjerojatno ste u krivu. Ipak, KTM je za svaki slučaj i takvim zahtjevnijim korisnicima ponudio gotovo identičan model SM 690 R, koji se osim po višoj cijeni od originala razlikuje i po nekoliko sportskih detalja. Tako R umjesto žbica-nih ima lijevane naplatke i gume nešto agresivnijeg

Lakoća kojom Husaberg pada u zavoj i stabilnost koju pritom prikazuje svojstveni su samo natjecateljskim motociklima





HUSABERG FS 650 E



KTM 690 DUKE III



KTM SM 690



KTM SM 690 R



KTM 690 SMC

Ni jedan se od ovih motocikala ne mora bojati karting staze, no razlike između pojedinih modela ipak su drastične

profila, dok ionako dobar kočioni sustav umjesto dvije ima četiri pločice na prednjem disku. Osim toga, obični SM ne nudi mogućnosti podešavanja kompresije, dok R nudi puno zadovoljstvo igranja s postavkama prednjeg i stražnjeg ovjesa.

Potpuno podesivi ovjes ima i 690 SMC, no iako taj model u mehaničkom pogledu ima dosta dodirnih točaka sa SM-om, pa čak i Dukeom, ovdje se već radi o jednoj sasvim drugačijoj zvjerki. On je, naime, nastajao zajedno s modelom 690 Enduro, a to znači da ima okvir koji svoje korijene vuče sa proslavljenog rally motocikla,

dok je vrlo duga stražnja vilica izvedena po uzoru na motokros i hard-enduro modele ovog proizvođača i kao takva obuhvaća okvir s vanjske strane. Posebnost ovog modela predstavlja i 12 litarski spremnik goriva smješten ispod sjedala, koji osim pohranjivanje oktanske tekućine ima i ulogu nosača stražnjeg kraja.

Njegovo visoko postavljeno sjedalo i uski bokovi već od samog početka sugeriraju kako ovaj motocikl stavlja zadovoljstvo ekstremne vožnje ispred svakodnevne upotrebljivosti. Pa ipak, za jedan supermoto koji nije sramežljiv ni kada su i

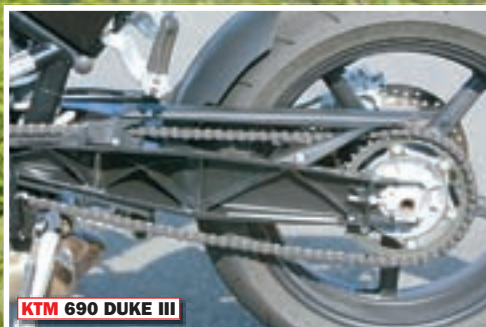
natjecanja u pitanju, SMC je zapravo iznenađujuće ugodan motocikl. Sjedalo je, doduše, očekivano usko i tvrdo, ali je opet udobnije od očekivanja, a i vibracije su osjetno većeg intenziteta nego na ostalim KTM-ovim modelima na ovom testu, no još su uvijek daleko slabije izražene nego što je to bio slučaj kod njegovih prethodnika.

Zapravo, SMC je naporan samo ako ga previše mlako koristite, što znači da brojeve okretaja držite ispod 5.000 okr/min. Agregat tada počinje sa silovitom trešnjom, a kada tome pribrojimo i nervozno reagiranje na svako dodavanje gasa,





HUSABERG FS 650 E



KTM 690 DUKE III



KTM SM 690



KTM SM 690 R



KTM 690 SMC



ispada da ovaj motocikl i nije najbolji odabir za gradsku vožnju. Dobra je stvar da SMC jednako kao i Duke nudi mogućnost promjene mape ubrizgavanja, čime agregat postaje upotrebljiviji na nižim okretajima i manje nervozan. No, to je kao da ste kastrirali bika. SMC jednostavno treba voziti onako kako to on zaslužuje.

Drugim riječima, SMC treba voziti izrazito napadački i koristiti sve potencijale kojeg nudi kombinacija odlične ciklistike, male težine i snažnog agregata. Tada postajete svjesni da ukupne performanse ovog vozila zadiru u područje

natjecateljskih strojeva. Ubrzanja su izrazito silovita i kao da uopće ne posustaju, dok kočnice toliko dobro obavljaju svoj posao, da će se onima manje vičnima učiniti i presnažnima. Iako dugog hoda, ovjes pritom ne propada previše, a ulazak u nagib je nevjerojatno munjevit, rekli bismo čak da SMC pritom ostavlja dojam kako je i bitno lakši od deklariranih 139,5 kg.

Nordijski geni

Supermoto motociklima obično više odgovaraju nešto oštrijim zavojima, no SMC-u kao da

je svejedno kakvom ga cestom vozite, bitno je samo da budete što je moguće brži. Ovjes vam pritom neće stvarati nikakvih problema. Naprotiv, sportski je tvrd i omogućuje vam da se bez ikakve rezerve bacite u duboki nagib, s time da do uvijanja motocikla ne dolazi ni u ekstremno brzim zavojima. 690 SMC svojim performansama i ciklistikom podsjeća na nevjerojatno lagan sportski motocikl zarobljen u tijelu supermota, te će kao takav uzbuđenjima koje pruža u vožnji zadovoljiti doista široku kategoriju potencijalnih korisnika. Ovo je jed-

Izuzmemo li smještaj ispušnog sustava, SM, SM R i Duke svojim stražnjim krajem sličje kao jaje jajetu. SMC i Husaberg tu njeguju klasičan stil, što znači da nema mjesta masivnosti i da je stražnje svjetlo što je moguće manje



nostavno igračka za istinske znalce i sve one koji to tek žele postati.

Iako iznimno agresivan, SMC je zapravo prijateljski raspoložen i gotovo trenutno izvršava sve vaše naredbe, a dosljednost kojom slijedi zadanu putanju samo je jedna od brojnih kvaliteta koje isplivaju na površinu prilikom svakog prebrzog uljetanja u zavoj. Ukoliko sami zavoji nisu baš preoštri, ovaj KTM se svojim voznim osobina lakom može nositi i s još ekstremnijim supermoto

motociklima, kao što je to, primjerice, Husaberg FS 650 E.

Pritom testirani Husaberg nije ekstremniji samo zbog toga što se izravno oslanja na natjecateljski FSC 650, što onda između ostalog rezultira i nestvarno malom suhom težinom od 112 kg, već njegov ekstremizam prije svega proizlazi iz osjećaja koji pruža u vožnji. Nađete li na ovom motociklu bilo kakav dašak udobnosti, znajte da se tu radi samo o spletu sretnih okolnosti. Konstruktorima

ovog motocikla udobnost nije bila čak ni u drugom planu, ovdje je sve podređeno što manjoj težini i što boljoj iskoristivosti na natjecateljskoj stazi. Poslužiti će ovaj Husaberg za vrlo brzi odlazak na posao, no samo pod uvjetom da radite u mjestu stanovanja ili da na putu do radnog mjesta prolazite preko planinskog prijevoja.

Svaki pokušaj turističke vožnje s ovim motociklom mogao bi ukazivati na to da ste izrazito skloni mazohizmu, no zato se ne može poreći da je u

Iako upravljač donekle otežava izbacivanje noge, SM 690 ima dovoljno kvaliteta da bude zahvalni vikend trkač. Za one s ozbiljnijim natjecateljskim ambicijama KTM nudi modele SMC i SMR



Nije sve u veličini (diskova), ima nešto i u osjećaju. Zahvaljujući ugrađenim kvalitetnim komponentama, snažne je prednje kočnice lako dozirati, a tu čini nam se nekako najviše prednjaci SMC. Određene razlike koje postoje između SM-a i SM 690 R nešto je teže osjetiti

SM 690 R ima nešto bolje kočnice i potpuno podesivi ovjes, što ga u odnosu na običan SM čini bolje prilagođenim životu na stazi

sportskoj vožnji cestom Husaberg očekivano zaba- van. Kočnice odlično obavljaju svoj posao, ovjes ne popušta ni milimetra, a lakoću kojom motocikl pada u nagib teško je opisati. Mjenjač je pritom kratko proračunat, tako da ćete imati osjetno više mijenjanja stupnjeva prijenosa po jedinici vremena nego što je to slučaj kod bilo kojeg od ovih KTM-ova, no zato su ubrzanja silovita i ne daju vam ni sekunde odmora.

Po svemu doživljenom lako je zaključiti kako je ovo motocikl namijenjen vrlo uskoj skupini korisnika, odnosno onim pojedincima kojima su klasični supermoto motocikli nedovoljno uzbudljivi. To što s ovim Husabergom zapravo i neće juriti brže nego na puno ugodnijem SMC-u nekima neće biti važno. Jer ako pod svaku cijenu želite uživati u karakterističnom nemiru kojeg može pružiti samo grubi natjecateljski motocikl, onda ste valjda spremni nešto i istrpjeti. Za nadati je samo da na odabranoj dionici ima i sporadično razbacane ugostiteljske ponude, kako biste napaćenoj stražnjici dali malo vremena za odmor, što je onda zgodna prigoda da provjerite jesu li vam svi zubi još uvijek na broju ili su izražene vibracije ipak uzele svoj danak.

Već smo spomenuli da se FS 650 izravno naslanja na natjecateljski FSC 650, no u mehaničkom pogledu ima i dosta dodirnih točaka s KTM-om. U takve dodirne točke spadaju i WP komponente ovjesa, koje se kao i kod svih ovih KTM-ova sastoje od prednje upside-down vilice promjera 48 mm i stražnjeg amortizera koji se bez progresivnog polužja izravno veže na dugačku stražnju vilicu. Pritom su i prednji i stražnji amortizeri u potpunosti podesivi, što nije ni čudo s obzirom na to da je ovaj motocikl konstruiran tako da prije svega zabljesne prilikom uporabe na natjecateljskoj stazi. S obzirom na to, ali i na činjenicu da se KTM-ovi motocikli prodaju pod krilaticom "ready to race",

nije nam bilo teško središnji dio ovog testa odraditi na omiljenoj nam karting stazi.

Ready to race? Oh yes!

Staza uvijek najbolje odvoji žito od kukolja, te nam na nešto sigurniji način omogućuje da lakše spoznamo prave sportske potencijale svakog od motocikala. Osim toga, kada se radi o supermoto motociklima kao kategoriji kojoj su natjecanja možda i najvažniji dio vlastitog identiteta, onda je

jasno da je bez ispitivanja na zatvorenim kružnim borištima nemoguće donijeti konačni sud o ovoj vrsti vozila. Pritom se jednostavno ne možemo suzdržati od toga da u ovaj dio opisa krenemo sa SMC-om, koji se na stazi odlično vozi u gotovo svakom pogledu.

S obzirom na to da uporaba na stazi pretpostavlja i vožnju na visokim okretajima i konstanto igranje sa solidnim mjenjačem, to znači da ovaj KTM ima uvijek dovoljno (voljnog) momenta da vas na

SMC je izuzetno lagano voziti brzo, tako da će osim prekaljenih vozača oduševiti i one manje iskusne



KRATKA POVIJEST HUSABERGA

Kako je Husaberg potpao pod Habsburgovce?

Nordijske su zemlje prepune mitova i legendi, pa tako usmena predaja govori da je Husaberg nastao kao rezultat prkosa Husqvarminih inženjera nakon što je 1986. godine ta slavna švedska marka prodana Čagivi i u potpunosti preseljena u Italiju. Nakon samo godinu dana razvoja prvi je Husabergov prototip u obliku četverotaktnog hard-enduro motocikla predstavljen uskom krugu investitora u siječnju 1998. godine.

Javnost je taj prototip pod imenom FE 501 prvi put mogla vidjeti na jednoj enduro utrci u Švedskoj, s time da ta sasvim nepoznata marka motocikala još uvijek nije

imala ime. S obzirom na to da bezimni motocikli nisu mogli proći kroz tehnički pregled, na licu je mjesta odlučeno da će buduća modela ovog proizvođača nositi ime Husaberg, što nam se čini nekako ljepšim od drugog predloženog imena Maxam.

Kroz čitavu je svoju povijest Husaberg bio prvenstveno orijentiran na utrke, a to je značilo da su njihovi motocikli bili uvijek opremljeni vrhunskim komponentama, ali su znali biti i nepouzdati i skupi. Sve je to značilo da je Husaberg konstantno bio na rubu financijskog ponora, te je nedavno morao okrenuti novu

stranicu povijesti i - jednako kao i Husqvarna prije njega - potpasti pod tuđinsku vlast.

Tako se sada njihovi motocikli sklapaju u pogonima KTM-a kao novog vlasnika švedske marke, no dio uprave i razvoja i dalje ostaje u matičnoj zemlji. Od kada su u vlasništvu KTM-a, nove Husabergove modele odlikuje bolja završna obrada, evidentan napredak po pitanju udobnosti i ugladenosti, međutim i dalje su orijentirani utrkivanju i pronalaženju inovativnih rješenja. To je vidljivo i po njihovim revolucionarnim i nedavno predstavljenim enduro motociklima FE 450 i 570. ■

izlasku iz zavoja katapultira takvom silinom da će vam se ionako kratke ravnice karting staze činiti još kraćima. Srećom, kočnice nisu samo iznimno snažne, nego su i komunikativne, a od velike je pomoći i odlična klizna spojka, koja vas rješava svake brige vezane uz poskakivanje i neželjeno blokiranje stražnjeg kotača. To je samo jedan od detalja zbog kojih SMC ne traži nikakvo privikavanje da bi ga se vozilo brzo, a s obzirom na zadovoljavajuću udobnost nije ni sklon pretjeranom zamaranju vozača, tek će ruke pokazivati neke znakove umora.

Iako se povremeno može osjetiti da ima koji kilogram viška u odnosu na natjecateljske motocikle, u nagibe ulazi trenutno i s iznimnom lakoćom, s time da najviše oduševljava baš u dubokim nagibima. To što je malo tromiji od jednog FS-a ne može umanjiti njegove ostale kvalitete, tako da je u ovoj konkurenciji SMC jednostavno najbolji za vožnju po stazi. S tom se tvrdnjom vjerojatno neće

složiti samo istinski natjecatelji, kojima bi se ipak lakši i reaktivniji Husaberg mogao učiniti boljom prilikom.

Njima neće smetati to što nakon SMC-a testirani Husaberg FS 650 E djeluje jako sirovo. Prvo što se može primijetiti su snažne vibracije, koje brzo počinju umarati ruke nenaviklim vozačima, te izuzetno tvrdo sjedalo, koje pruža puno po pitanju brzog uzdužnog premještanja tijela, ali je po udobnosti gotovo izjednačeno s kvalitetama daske od borovine. Cijeli motocikl ostavlja toliko estetski dojam, da je teško povjerovati kako je homologiran i za vožnju cestom. Kočnicama je teško naći neku zamjerku, a iako nam se u početku činilo kako je u nagibu nešto manje siguran od SMC-a, ubrzo smo shvatili da nema razloga bilo kakvom stresu. Što se brže vozi, to se više cijeni njegova skromna težina, posebno u vezanim zavojima koji traže brzu promjenu smjera kretanja.



Ono što nismo previše cijenili je izostanak klizne spojke, što u kombinaciji sa naravi samog agregata uzrokuje učestalo blokiranje stražnjeg kotača prilikom kočenja motorom. Kod prosječnog će vozača taj dojam biti dodatno potenciran činjenicom da je mjenjač izrazito kratko proračunat, što znači da svaka i najkraća ravnica traži stavljanje u stupanj više, a onda i promjenu naniže prilikom ulaska u

Husaberg FS 650 E vas jednostavno mami da što više skratite zavoj





Svojom agresijom i "ready to race" filozofijom ovi motocikli jednostavno mame na borbu

sljedeći zavoj. Nažalost, ako niste kirurški precizni s otpuštanjem poluge spojke, to za sobom automatski povlači i tendenciju blokiranja stražnjeg kotača.

Zato brzina kojom pada u nagib, sposobnost trenutnog kraćenja zavoja i mogućnost odabiranja najoštrije moguće putanje izlaze iz okvira zdrave logike, a treba pohvaliti i to da Husaberg i tijekom

takve ekstremne primjene odiše sigurnošću i ostaje nepokolebljiv. Treba pohvaliti i silovita ispućavanja iz zavoja, a nije rijetkost da svako odlučnije odvrtnje ručice gasa a bude popraćeno propinjanjem prednjeg kotača. Sve nam to govori da je ovaj motocikl namijenjen supermoto vozačima starijeg kova, koje njegova povremena brutalnost i tvrdoglavost neće moći preplašiti.

A nakon vožnje Husaberga, ali i SMC-a, sjedanje na SM 690 predstavlja mali kulturološki šok. Iako nas je na usporednom testu soft-supermoto motocikala oduševio svojim ponašanjem na stazi, u ovoj nam se konkurenciji ipak učinio manje agilnim. No, to vrijedi samo za ovu konkurenciju. Tako u usporedbi sa Husabergom i SMC-om inače spretnan SM 690 već pri prvom ulasku u zavoj otkriva



I kad stoje na mjestu, svaki od ovih motocikala odiše agresijom



Husabergova suha težina iznosi samo 112 kg

HUSABERG FS 650 E



Duke je prepoznatljiv po smještaju ispušnog sustava

KTM 690 DUKE III



Svojim kontraverznim dizajnom SM 690 izaziva reakcije

KTM SM 690



Usminkani izgled i kvalitetnije komponente traže i nešto više novčanica

KTM SM 690 R



Model 690 SMC ima vitki izgled svojstven pravim supermoto motociklima

KTM 690 SMC



Odlična APTC klizna spojka nije samo olakšala uporabu modela pokretnih novim LC4 agregatom, već je zabavu učinila i sigurnijom

da je težina veća, dok je ergonomija vozača bitno manje agresivna. To znači da su na ostrim zavojima natjecateljske staze ulasci u zavoj nešto sporiji, a višim vozačima moglo bi se učiniti kako im upravljač donekle smeta pri zbacivanju noge daleko na horizont. Motocikl bez puno protesta ide duboko u nagib, a iako sama izabrana putanja treba biti nešto oblija, SM 690 se još uvijek dovoljno agresivno obračunava sa zavojima da može pružiti užitek i zahtjevnijim vozačima.

Spomenik tehničke kulture

Sve navedeno za SM 690 sasvim očekivano vrijedi i za SM 690 R. Ipak, ako svog "čudnovatog kljunaša" mislite nešto češće počastiti izletom na natjecateljsku stazu, onda je R malo bolji izbor, budući vam njegov ovjes pruža više mogućnosti podešavanja. Što se pak tiče snažnije prednje koč-

nice, bojimo se da tu ulazimo u čisto subjektivnu kategoriju ocjenjivanja, budući su neki testni vozači osjetili bitno poboljšanje, dok se drugima činilo da po pitanju kočenja i nema neke bitne razlike između obične i R varijante SM-a.

Pritom nije slučajnost da smo Duke III ostavili za kraj opisivanja vožnje stazom. On u tom ambijentu doista jest najmanje spretna od ove petorke, ali to ne znači da ga nije zabavno voziti. Duke samo traži nešto drugačiji pristup vožnji, što je posljedica toga da je po nekim svojim karakteristikama zapeo na pola puta između sportskih i supermoto motocikala. To znači da će u usporedbi sa ostalim modelima na ovom usporednom testu nešto više proširivati putanju pri izlasku iz zavoja, ali i pri pokušajima kočenja u nagibu, dok će s druge strane u sporijim zavojima biti bitno upravljiviji i spretniji od nekog sportskog modela.

Usporedimo li ga s ostalom petorkom na ovom testu, Duke ima nešto oblije putanje, posebno ako volite kočiti duboko u zavoj. No svejedno je vrlo zabavan i upravljiv



TOMO MARIĆ**IZJAVA TEST VOZAČA**

(2. u poretku za PH u klasi S-Open)

KTM SM 690 Ljubav na prvi pogled! Ovo je motocikl za svakoga. Za one koji hoće laganu i udobniju vožnju, za one koji žele vožnju sa suvozačem, ali isto tako i za one koji žele vrlo brzu vožnju, kako po cesti, tako i po stazi (koliko god vam se to činilo nemogućim). Dakle, preko tjedna možete imati kofer i retrovizore, a za vikend sve to skinete i uživajte na stazi.

KTM SM 690 R U biti potpuno isti motor kao i obični SM 690, no ima ugrađenu puno jaču prednju kočnicu, lijevane naplatke i amortizaciju s više mogućnosti podešavanja. Ja bih to nazvao šminkersko-sportskom varijantom klasičnog supermota.

KTM 690 SMC E, ovo je motocikl koji je puno drukčiji od prethodnika. Skoro da bih rekao kako je sasvim drugačiji. Ovo je prava sportska varijanta na kojoj je moguće imati i suputnika, ali ni blizu tako udobno kao na prethodnicima. Zato s njim na stazi uživajte. U nagib pada savršeno i nije važno radi li se o brzim ili kratkim zavojima. Odličan sportski nastrojeni motocikl s vrhunskom ciklistikom za uživanje u ekstremnoj vožnji.

KTM 690 DUKE III Vojvoda je od davnih dana bio moj miljenik, iako je ovaj puta malo više pomaknut prema naked klasi nego prema supermotu. Relativno udobno sjedalo, malo drugačiji položaj vozača i drugačije podešena amortizacija. Puno bolji za srednje brze i brze zavoje, a iako je u ovoj konkurenciji malo lošiji na kartodromu, on zato pruža vrlo zabavnu vožnju po krivudavim cestama Lijepe Naše.

HUSABERG FS 650 E Ovo je nešto sasvim drugačije. Pravi trkači supermota sa strašno puno snage. Jednostavno se zapita te je li moguće da ide tako. Ubrzava brutalno od niskih okretaja i cijelo vrijeme vas moli da ga vozite 'na zadnjem'. Ciklistika, pa i sama težina i koncepcija, totalno su racing i motor je lagan kao pero. U serijskoj izvedbi ide toliko dobro da ni ne pomišljate na tuniranje ovog agregata. Ovo je definitivno trkači motocikl homologiran za cestu i nipošto nije za neka putovanja. Zato su kraća gradska vožnja i natjecateljska staza kao rođeni za njega.



SM 690 R je jednako polivalentan kao i SM 690, samo ima još nešto izraženiju sportsku notu

U tom traženju vlastitog identiteta Duke kao da u samom početku nije bio siguran da li mu više odgovara da ga vozite s naprijed izbačenom nogom ili je pak bolje da se za njegovim upravljačem bacate na koljena. Ipak, nakon eksperimentiranja s jednom i drugom opcijom, blagu bismo prednost dali struganju koljenima, ako zbog ničeg drugog, onda zbog činjenice da inače dovoljno visok upravljač ipak bitno otežava izbacivanje noge u supermoto stilu.

Zapravo, usudili bismo se reći da je ovaj motocikl zbog svoje upravljivosti i suspregnute težine vrlo dobar izbor za sve one koji žele postupno usvajati tehnike vožnje sportskog motocikla natjecateljskom stazom. Na jednom Grobniku će mu sigurno nedostajati snage, no na nešto otvorenijoj karting stazi, kao što je ona u Novom Marofu, Duke III ima što ponuditi. U takvoj scenografiji manje

umara od prosječnog sportskog modela, a iako je u zavojima nešto tromiji od dvotaktnih motocikala manje zapremine, njegov snažan agregat pruža puno više uzbuđenja, dok odlična ciklistika osim vrhunskih voznih osobina pruža i bezbroj mogućnosti da motocikl prilagodite svom stilu vožnje.

Da li je zbog te svoje univerzalnosti i uspješnog pokušaja pomirenja dviju naizgled nespojivih klasa najbolji motocikl u ovoj konkurenciji? Kako kome – naše je mišljenje da na jednom tako heterogenom usporednom testu kao što je ovaj zapravo i nema smisla proglašavati pobjednika. Međutim, ako bismo baš morali deklarirati tko nam je nekako najbliži srcu, onda bismo vjerojatno naveli SMC 690. Svojim divljačkim temperamentom i vrlinama koje krase samo najvrsnije supermoto motocikle SMC jamči dobru zabavu u gotovo svakom ambijentu.



PRAZNA STRANICA

Iako je teži od natjecateljskih modela, SMC svojim voznim osobinama snažno podsjeća na njih



treba pritom zaboraviti ni to da je sa svojom cijenom od 68.890 kuna SM 690 najpristupačnija ulaznica u svijet KTM-ovih motocikala cestovne orijentacije.

Doduše, iako je 3 tisuće kuna skuplji, Duke III bi se na prethodnu tvrdnju mogao malo i uvrijediti, budući se on u potpunosti odrekao svojih terenskih korijena kako bi predstavljao prvu stepenicu u sve bogatijoj ponudi KTM-ovih "cestovnjaka" ozbiljnije zapremine. Kada bismo ga trebali predstaviti u jednoj rečenici, rekli bismo da je Duke III futuristični naked koji se vozi kao kakav papreni sportski motocikl.

Pridjev 'papreni' pritom itekako dobro pristaje i Husabergu FS 650 E, no tu se već

Osim toga, taj je motocikl taman dovoljno udoban i ugađen da vam čak ni duža vožnja ne predstavlja preveliki napor, bez obzira na to što vas jednostavno tjera da u potrazi za uzbuđenjima uvijek pokušavate ispitivati gdje su njegove granice. Isto tako, SMC je nastajao paralelno sa modelom 690 Enduro, što znači da tijekom hladnijih mjeseci možete nabaviti enduro kotače i uživati u čarima jednog izuzetno spretnog terenskog motocikla.

Modeli SM 690 i 690 R nešto su manje skloni off-road vožnji i nisu toliko vatreni, ali zato pružaju više udobnosti i svakodnevne upotrebljivosti. Radi se o motociklima s kojima već prema nahodjenju možete uživati u turističkoj ili sportskoj vožnji, a sigurno vas neće razočarati ni u vožnji stazom. Ne

radi o motociklu za sasvim drugačiju klijentelu. Nervozan, grub i neudoban, Husaberg traži točno određenog kupca, koji ne samo da će se znati nositi s njegovim temperamentom, nego će i biti spreman za to izdvojiti nemalu količinu novca. Ako mislite da ovaj Husaberg zaziva baš vaše ime, onda požurite s nabavkom, jer ovaj je nekadašnji švedski proizvođač sada samo ekstremno kriilo KTM-a i pitanje je vremena kada će se i on podvrći aromaterapiji koja bi ga trebala učiniti osjećajnim i ugađenijim. Prije nego što se to dogodi Husaberg FS 650 E bi trebalo zaštititi kao spomenik tehničke kulture, tako da i buduće generacije mogu svjedočiti koliko su zapravo ekstremni bili pioniri među vozačima supermota. ■

Odlična ciklistika zadužena je za to da Duke bez problema podnosi i one najdublje nagibe



BORIS ČMELAR IZJAVA TEST VOZAČA

(3. u poretku za PH u klasi S-Amater)

HUSABERG FS 650 E Izgledom zastarjeli, ali snagom i ciklistikom u samom vrhu. Čistokrwni trkači motocikl kojem su nabačena svjetla i retrovizori kako bi se mogao registrirati. Rekao bih; čudovište iz ormara. Na samoj stazi ponaša se iznenađujuće lagano, gotovo nestavno. Ubrzanja i međubrzanja su na rubu brutalnog, gotovo je nemoguće zadržati prednji kotač na tlu, bez obzira kojom brzinom izlazite iz zavoja. Bitno je samo da okretaji budu blizu sredine. Putanju je lako predvidjeti i održati kroz cijeli zavoj, a na pravcu je pohvalno stabilan. Kočnice su primjerene namjeni motocikla i u potpunosti zadovoljavaju, što pak ne bih mogao reći za kvačilo. Nedostatak klizne spojke se itekako osjeća i to mi je jedina zamjerka ovom motociklu, naravno, za upotrebu na stazi. Ozbiljnija cestovna upotreba i duža putovanja ovim motociklom nisu baš preporučljiva, što radi neudobnosti, što radi samog isforsiranog agregata, ali je za gradsko ludiranje kao izmišljen.

KTM 690 SMC To je zasigurno najsvestraniji motocikl među ovom petorkom. Uspješno je pomirio cestu i stazu. Na stazi je miran i stabilan pri gotovo svim brzinama, neobično lako pada u zavoje i prolazi ih mirno, bez obzira na brzinu vožnje i dužinu zavoja. Ovjes i okvir su odlični. Malo smeta nervozan rad na jako niskim okretajima motora, ali čim se prijede granica od 3.000 okretaja, sve se zaboravlja. Također, maksimalna brzina i stabilnost motocikla oduševljavaju, te ulijevaju povjerenje. Snage ima dovoljno čak i za putovanje udvoje, no upitna je udobnost za suvozača. Pohvalna je i mogućnost mijenjanja parametara rada motora, tako da vozač može birati između sirove snage pogodne za stazu i dizanje adrenalina, te ugađenog rada agregata, pogodnog za gradsku i putnu upotrebu. Meni najpoželjniji motocikl od ponuđenih.

KTM 690 SM Malo je čudnog "pingvinastog" izgleda, ali oblikom i duhom pravi gradski supermoto. Ionako se kaže da se o izgledu ne raspravlja, nekome se sviđa, nekome ne. Svakako je to motocikl pogodan za svakodnevnu gradsku i izvangradsku upotrebu, čak i sa zadovoljavajućom udobnosti za suvozača. Na stazi ispunjava očekivanja ne previše zahtjevnih korisnika, ali svakako može poslužiti kao kvalitetna vikend zanimacija. Krut okvir, kočnice i suspenzija daleko su iznad konkurencije ostalih gradskih supermota. Sve u svemu vrlo dobar motocikl u svim segmentima.

KTM 690 SM R U osnovi isti motocikl kao i 690 SM, ali ga od njega odmiču kvalitetniji ovjes, kočnice i aluminijski kotači. Razlika se u vožnji gotovo i ne osjeća, osim možda psihološke, koju stvaraju navedene komponente. To je motocikl s kojim se vlasnik izdvaja od ostalih i za nešto malo veću cijenu dobije dio ekskluzivnosti i raskoši KTM-ove dodatne opreme.

KTM 690 DUKE III Znatno je narastao u odnosu na prethodnike i to je već pravi pravcati motocikl. Izlazi iz okvira supermota i fun bikea, te snažno i opasno zadire u klasu naked. Vozne osobine su impresivne, stabilnost i krutost svih komponenti osjećaju se na svakom metru. Općenito mu pogoduju duži i brzi zavoji, s koljenom dolje, dok će viši vozači imati problema kod kratkih zavoja koji se voze s nogom naprijed. Sjedalo je profilirano za suvozača, tako da se vozač ne može dovoljno pomaći unazad, a upravljač jako papinje za potkoljenicu. Agregat je podešen gotovo isto kao i na modelu 690 SMC, a neznatna razlika u snazi u korist Dukea gotovo se ni ne osjeti. Kočnice i ovjes su odlični, kao i klizna spojka, koja radi, usudio bih se reći, savršeno. Možda je tome razlog i moja povećana težina. Idealan gradski "maleni" naked za one koji znaju cijeniti iznimnu kvalitetu i vrhunski imidž marke. Putovanje sa suvozačem mu nije strano i ne umara pretjerano, iako je potrebno određeno vrijeme za privikavanje na izrazito otvoren i ravan upravljač. Maksimalna brzina je veća od očekivane, kao i solidna zaštita od vjetra do nekih 130-140 km/h. U svakom slučaju, vrhunski uradak po svim mjerilima. Usudio bih se reći, pravi metro motocikl za suvremenog muškarca današnjice.



	HUSABERG FS 650E	KTM DUKE III	KTM SM 690	KTM SM 690 R	KTM 690 SMC
MOTOR					
Tip agregata	jedan cilindar, četverotaktni	jedan cilindar, četverotaktni	jedan cilindar, četverotaktni	jedan cilindar, četverotaktni	jedan cilindar, četverotaktni
Promjer x hod (mm)	n.d.	102 x 80	102 x 80	102 x 80	102 x 80
Zapremina (ccm)	628,3	654	654	654	654
Kompresija	n.d.	11,8:1	11,8:1	11,8:1	11,8:1
Tip razvoda	1 bregasta osovinu, 4 ventila po cilindru	1 bregasta osovine, 4 ventila po cilindru	1 bregasta osovinu, 4 ventila po cilindru	1 bregasta osovinu, 4 ventila po cilindru	1 bregasta osovinu, 4 ventila po cilindru
Hlađenje	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
Napajanje	rasplinjač promjera 41 mm	elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelom promjera 46 mm	elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelom promjera 46 mm	elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelom promjera 46 mm	elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelom promjera 46 mm
Max. snaga <small>KS(kW)-o./min.</small>	63 (46) - 7.550	65 (48) - 7.500	64 (47) - 7.500	64 (47) - 7.500	63 (46) - 7.500
Max. okr. mom. <small>Nm (kgm)-o./min.</small>	65 (6,6) - 5.800	67 (6,8) - 5.500	65 (6,6) - 6.550	65 (6,6) - 6.550	64 (6,5) - 6.000
Spojka	višestruki diskovi u uljnoj kupci	višestruki diskovi u uljnoj kupci	višestruki diskovi u uljnoj kupci, klizna spojka	višestruki diskovi u uljnoj kupci, klizna spojka	višestruki diskovi u uljnoj kupci, klizna spojka
Br. brzina	6	6	6	6	6
CIKLISTIKA					
Okvir	čelični	čelični	čelični	čelični	čelični
Prednji ovjes	upside-down vilica promjera 48 mm, potpuno podesiva	upside-down vilica promjera 48 mm, potpuno podesiva	upside-down vilica ø 48 mm, mogućnost podešavanja predopterećenja i povrata	upside-down vilica promjera 48 mm, potpuno podesiva	upside-down vilica promjera 48 mm, potpuno podesiva
Hod prednjeg ovjesa	275 mm	140 mm	210 mm	210 mm	275 mm
Stražnji ovjes	monoamortizer, potpuno podesiv, aluminijska vilica	monoamortizer, mogućnost podešavanja povrata i brze i spore kompresije, aluminijska vilica	monoamortizer, mogućnost podešavanja povrata i predopterećenja, aluminijska vilica	monoamortizer, potpuno podesiv, aluminijska vilica	monoamortizer, mogućnost podešavanja povrata i brze i spore kompresije, aluminijska vilica
Hod stražnjeg ovjesa	288 mm	140 mm	210 mm	210 mm	265 mm
Prednji kočioni sustav	disk promjera 310 mm, radijalna kočiona klijesta sa 4 klijesta	disk promjera 320 mm, radijalna kočiona klijesta s 4 klijesta	disk promjera 320 mm, radijalna kočiona klijesta s 4 klijesta	disk promjera 320 mm, radijalna kočiona klijesta s 4 klijesta	disk promjera 320 mm, radijalna kočiona klijesta s 4 klijesta
Stražnji kočioni sustav	disk promjera 220 mm, kočiona čeljust s 1 klijestom	disk promjera 240 mm, kočiona čeljust s 1 klijestom	disk promjera 240 mm, kočiona klijesta s 1 klijestom	disk promjera 240 mm, kočiona čeljust s 1 klijestom	disk promjera 240 mm, kočiona čeljust s 1 klijestom
Guma prednja	120/70-17	120/70-17	120/70-17	120/70-17	120/70-17
Guma stražnja	150/60-17	160/60-17	160/60-17	160/60-17	160/60-17



	HUSABERG FS 650E	KTM DUKE III	KTM SM 690	KTM SM 690 R	KTM 690 SMC
DIMENZIJE					
Međuosovinski razmak	1.481 mm	1.472 mm	1.472 mm	1.472 mm	1.480 mm
Duljina	n.d.	2.155 mm	n.d.	-	-
Visina sjedala	870 mm	865 mm	880 mm	880 mm	900 mm
Spremnik goriva	10,5 l.	13,5 l.	13,5 l.	13,5 l.	12 l.
Suha težina	112 kg	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Težina (bez goriva)	n.d.	148,5 kg	154 kg	154 kg	139,5 kg
CIJENA	75.960 kn	72.760 kn	68.890 kn	71.480 kn	71.280 kn
PREDNOSTI	maksimalna snaga i performanse, ciklistika, okretnost, težina	pogonski agregat, performanse, klizna spojka, oprema, okretnost	pogonski agregat, stabilnost, agilnost, klizna spojka	pogonski agregat, stabilnost, agilnost, klizna spojka, oprema	maksimalna snaga i performanse, okretnost, ciklistika, kočnice
NEDOSTACI	vibracije, udobnost nema klizne spojke, cijena	cijena, rad agregata na niskim okretajima	nizak upravljač, lelujanje na visokim brzinama	nizak upravljač, cijena	vibracije, nervozan agregat, cijena



Jedan od vozača na ovom usporednom testu bio je i preminuli Željko Đurašić. Ni slutiti nismo da će mu to biti posljednja suradnja s Moto Pulsom

