

KTM SMT 990



Zahvaljujući blagodatima atlantske klime i zavojitim planinskim dionicama oko mjesta Portimao u Portugalu smo se detaljno upoznali s novim članom sve brojnije KTM-ove supermoto obitelji. Iako je izveden na bazi već predstavljenog SM 990, riječ je o potpuno novoj interpretaciji ultimativnog supermoto dugoprugaša koji na upečatljiv način spaja eksplozivne osobine pravog supermota s putničkim komforom i udobnošću tourera. Iako opravdava svaku lipu koja se za njega izdvoji, cijena mu je dosta visoka

PIŠE: BORIS METIKOŠ

Nakon blještavih prezentacija i statičkih šepurenja najnovijih moto ostvarenja već tradicionalno rezerviranih za izložbene podije prestižnih moto sajmova, u svijetu metalnih dvokotača tijekom zimskog perioda baš i nema nekih pretjeranih aktivnosti. U to takozvano „gluho“ doba većini nas običnih smrtnika preostaje jedino da se zabavljamo polemikama oko dizajna i kombinacija boja novih modela ili pak da nagađamo o mogućnostima i performansama nekog od predstavljenih modela, isključivo na temelju šturih i nepotpunih podataka samih proizvođača.

Na svu sreću, za nas novinare period „zimskog sna“ završava već početkom veljače, kada na scenu stupaju prvi dinamički testovi aktualnih noviteta, koji se mahom održavaju u klimatski vrlo prihvatljivim podnebljima. Osim što nam ove službene prezentacije omogućuju da sve osobno isprobamo i naše vjerne čitatelje detaljno upoznamo sa svim prednostima i manama novih proizvoda, uvijek je lijepo nakon poduže vozačke apstinencije ponovno osjetiti „vjetar u kosi“ kao i sve ostale čari koje donosi vožnja na dva kotača.

CIJENA
101.590 KN

Putnik novog doba

Najveća razlika u odnosu na ostale modele iz obitelji maxi supermoto je praktična vjetrobranska kupola, koja konstantno osigurava kvalitetnu zaštitu od zračnih strujanja. Atraktivni usisnik za zrak smješten ispod prednjeg svjetla samo još dodatno naglašava ekstremne mogućnosti ovog motocikla

I dok u ovo vrijeme u većini krajeva Lijepe naše još uvijek caruju „snježne radosti“ i niske temperature, mi smo se uz pomoć KTM-ove pozivnice otisnuli značajniji broj meridijana bliže Atlantskom oceanu i nekoliko paralela južnije, kako bismo posjetili pravi raj za motocikliste, barem što se klime tiče, u kojem se temperature i za vrijeme naše skijaške sezone rijetko spuštaju ispod, naravno, pozitivnih 15 stupnjeva. Iako bi mnogi prema ovom opisu naslutili da se radi o španjolskom Mediteranu, tvrtka iz Mattighofena je ova puta odlučila malo promijeniti svoju praksu te se uputila nešto sjevernije, do Portugala, točnije rečeno: u okolicu mjesta Portimao. Dodamo li tome još i činjenicu da su nas smjestili u luksuzni hotel ekstravagantnog imena „Le Meridian Penina Golf & Resort“, kojeg krasi pet zvijezdica, kao i kilometri perfekcionistički uređenih golf terena, jasno vam je zašto smo na početku ovog događaja imali dojam da nas je čista sreća dovela ovamo, kako bismo uživali u svim blagodati elitnog turizma namjenjenima prvenstveno dokonim bogatašima. No, bez obzira na ekskluzivni ambijent u kojem smo boravili, naš posao ipak nije bila ležerna šetnja po milimetarski ošišanom travnatom prekrivaču i mahanje golf palicama, nego test najnovijeg člana KTM-ove maxi supermoto obitelji, SMT 990.

Već je poznato da je supermoto vrlo specifična klasa, ako ni zbog čega drugog, onda zato jer su pripadnici te klase posebni: dugih su nogu, dosta neudobni i ne pretjerano praktični za svakodnevnu vožnju. Ukratko, supermoto je vozilo za 100% zabavu, s relativno malim radijusom kretanja, ali zato ultra agilnim voznim osobinama, snažnim motorom i malom ukupnom težinom. Tvornica KTM se kao proizvođač među prvima uključila u razvoj supermoto klase još od ranih 90-tih godina, a upravo zahvaljujući višegodišnjem stažu i velikom natjecateljskom iskustvu tvrtka iz Mattighofena danas slovi za jednog od glavnih proizvođača ove klase ekstremnih sportaša. Sukladno tome, KTM u svojoj ponudi danas ima gotovo sve vrste supermota, počevši od natjecateljskog SMR-a 450 s kakvim se natječe i aktualni svjetski prvak u klasi S1, Bernd Hiemer, preko beskompromisnog 690 SMC-a i svakodnevno upotrebljivog SM-a 690, sve do 115 KS snažnog maxi supermota SM 990.

Kad smo već kod maxi supermota, ne možemo, a da još jednom ne spomenemo da je upravo KTM taj koji je prvi uvidio sve potencijale ove klase i svjetskoj javnosti predstavio SM 950, prvi dvocilindrični maxi supermoto velike zapremine. S vremenom su se i drugi proizvođači uključili u ovaj segment, ali tada je već bilo prekasno, jer SM 950 je već postavio standarde i postao bekompromisni vladar svoje klase.

Nakon četiri godine tržišne dominacije stručnjaci iz KTM-a su odlučili da je vrijeme za modernizaciju postojećeg modela i svijetu je prošle godine predstavljen SM 990. No, osim što je bio opremljen kapacitetnijim agregatom, modernom tehnologijom elektronskog napajanja goriva, manjim doradama na ciklistici i redizajniranim oplatama, nova generacija maxi supermota je u potpunosti pratila smjernice koje je zacrtao i njen predhodnik. U stvari, novi je model otišao i korak dalje zahvaljujući kvalitetnijoj ciklistici i ekstremnijim performansama, koje su sada u potpunosti bile dostojne sportskog nakada racing orijentacije. Tu su još i nova ergonomija

PREDNOSTI

okretnost, položaj vozača, zaštita od vjetera, kočnice, snažan i linearan agregat, odsutnost vibracija, ovjes

cijena, preglednost ogleđala

NEDOSTACI

Zahvaljujući praktičnom vjetrobranu, modernom dizajnu, potentnom agregatu i impresivnim voznim osobinama SMT 990 donosi jednu sasvim novu dimenziju upotrebe modernog supermota



Ekstremno sportsku orijentaciju naglašavaju i upečatljiva radijalna kljesta s četiri klipa, četiri kočione obloge i opletenim kočionim kljesticama



koja osigurava udobniji položaj vozača te doraden ovjes nešto dužeg hoda, koji dodatno potenciraju njegovu upotrebljivost i lakoću upravljanja.

Ipak, iako je svojom izvedbom došao vrlo blizu poimanja idealnog motocikla, u određenim situacijama se pokazalo da veliki SM ima i jedan manji propust - nedostatak vjetrobranske zaštite. Naravno, rješenje problema, odnosno veće vjetrobransko staklo, dostupno je već i na popisu KTM-ove dodatne opreme, kao i u ponudi nekih od poznatijih proizvođača aftermarket dijelova, ali i te su se opcije na kraju pokazale samo kao djelomična rješenja.

Kakobi doskočio ovim malim, ali prisutnim nedostacima, KTM je razvio globalni novitet u ovoj klasi, model SMT 990, koji bi trebao donijeti sasvim novu dimenziju upotrebe modernog supermota.



Osim veće zapremine nova generacija LC8 agregata zaslužna je i za bolje vrijednosti okretnog momenta, kao i za veću snagu od 115 KS

Prema izjavama marketinških stručnjaka tvrtke na tiskovnoj konferenciji riječ je o ultimativnom supermoto „putniku“ (SMT - „Supermoto Travel“), a ne o toureru, koji bi se osim žestokih supermoto performansi trebao odlikovati i udobnijim smještajem, ali i boljom zaštitom od vjetra. U stvari, KTM Supermoto T na vrlo upečatljiv način kombinira neke osobine koje su do sada bile nespojive s ovom vrstom motocikla, kao što su eksplozivna supermoto upravljivost, vrlo skromna masa u odnosu na zapreminu i velika vrijednost okretnog momenta sa svim pozitivnim karakteristikama sportski orijentiranog tourera. Zahvaljujući ovom spoju apsolutnog sportaša i putničkih oplata KTM SMT postaje posebna vrsta motocikla bez prese-dana!

Osim što se nameće kao novi član KTM-ove maks supermoto obitelji, već se i iz samog naziva može zaključiti da SMT 990 većinu tehničkih i dizajnerskih rješenja preuzima od svog starijeg brata SM 990. Naravno, razlika ima, ali se one očituju tek u detaljima i sitnicama, no, nakon što vam detaljno iznesemo sve svoje dojmove složiti ćete se da su upravo sitnice bitne te da upravo one daju raznolikost i smisao svemu što nas okružuje.

Odjeća po mjeri

Najinovativniji vizualni detalj koji je zaslužan za specifičan karakter novog modela i razlikuje ga od njegove osnovne verzije SM 990 zasigurno je njegova vjetrobranska poluoplat, koja nije previše masivnih dimenzija, ali zato u primjeni osigurava sasvim solidnu zaštitu. Kako bi se što bolje uklopila u kompletnu siluetu motocikla, vjetrobranska maska u potpunosti prati smjernice poznatog KTM-ovog dizajna u kojem prevladavaju oštri rubo-

vi i pravocrtne linije. Vrlo svježe djeluje i integrirano heksagonalno svijetlo poznato s ostalih modela maks supermoto usmjerenja, tu je i profilirano staklo za usmjeravanje zračnih strujanja, no, najzanimljiviji dio je zasigurno atraktivno izvedeni usisnik za zrak, koji poput „ralja“ morskog psa pokazuje glad za žustrom primjenom i motociklu daje posebnu dozu agresivnosti.

Sa stražnje strane vjetrobranske maske nalaze se vrlo moderni, kompaktni i lagani instrumenti izvedeni kao kombinacija analogne i digitalne jedinice.



U vožnji motocikl oduševljava svojim uspravnim položajem i širokim upravljačem, koji vozaču daju osjećaj maksimalne kontrole i sigurnosti



U stvari, upravljačka ploča nije nikakva novost, jer se identična kontrolna ploča ugrađuje na sve KTM-ove modele cestovne orijentacije. Ovo ukratko znači da je riječ o elektronskoj centrali dosta malih dimenzija, koja procesuirala i vozaču pokazuje značajan broj informacija. Analogna zona na kojoj se nalazi pokazivač broja okretaja i sve najvažnije kontrolne žaruljice



Većinu tehničkih i dizajnerskih elemenata SMT dijeli sa svojim bratskim modelima SM 990 i SMR 990

ima crno-narančastu podlogu i svijetli bijelo, dok su na digitalnom dijelu dostupne informacije o maksimalnoj brzini, trenutnom i ukupnom broju prijeđenih kilometara, temperaturi motora, točnom vremenu i udaljenosti koju još možete prijeći nakon što se upali rezerva goriva.

Kako i dolikuje jednom pravom supermoto predstavniku, upravljač je širok i otvoren, gotovo motocross tipa, a odlikuje se i promijenjivim promjerom koji se izmjenjuje preko konusa. Za razliku od bratskog modela slične orijentacije, SMT 990 je serijski opremljen i masivnim štitnicima za ruke, koji osim od povreda vrlo funkcionalno štite i od zračnih strujanja.

U odnosu na prethodnu generaciju zapremina spremnika goriva povećana je sa 16 litara na 19 litara, kako bi se povećala autonomija, a tome pridonosi i manja ukupna potrošnja zahvaljujući modernom, elektronskom sustavu napajanja gorivom. No, iako je veće zapremine, spremnik goriva na SMT-u 990 vizualno djeluje manje i vitkije, pogotovo iz vozačke perspektive, a i ergonomski je bolje izveden, što doprinosi komforrijem smještaju, ali i većoj slobodi kretanja vozača na motociklu.

Za potpuni dojam u vožnji tu je i redizajnirano sjedalo, a osim

što vozaču i suputniku pruža prostraniju „radnu površinu“, nova ergonomija sjedala zadovoljava i sve zahtjeve koje traži duga vožnja u dvoje. Uz već karakterističnu dužinu, sjedalo je dosta široko i vrlo kvalitetno profilirano, pri čemu najviše skrećemo pozornost na zasebnu površinu za sjedenje vozača i suvozača, što još dodatno doprinosi ukupnoj udobnosti prilikom cjelodnevne vožnje.

Suvozačima će od velike pomoći biti i masivni rukohvati, koji se na kraju spajaju u stražnji nosač za kofer kao i vrlo prikladni nosači za bočne torbe, koji ujedno imaju i funkciju izolatora topline ispušnog sustava. Kad smo već kod ispušnog sustava, moramo spomenuti da karakterističan ispuh s dvostrukim topovima ne samo da estetski upotpunjuje stražnji kraj, već i u potpunosti zadovoljava stroge Euro 3 norme. Naravno, ono što će zbog



Motocikl se serijski isporučuje sa plastičnim štitnicima za ruke, stražnjim nosačem za kofer i vrlo prikladnim nosačima za bočne torbe, koji ujedno imaju i funkciju izolatora topline ispušnog sustava

Kvalitetnom i dobro izbalansiranom ovjesu uveliko pomažu i gume Conti Sport Attack, koje su u svim uvjetima dorasle zadatku



homologacijskih normi vjerovatno nedostajati većini korisnika ovog modela je karakteristično „tutnjanje“ dvocilindričnog agregata, no i tome je vrlo lako doskočiti, jer se na popisu dodatne opreme već nalaze vrlo lagani Slip-on topovi, kao i kompletan racing proizvod tvrke Akrapovič. Sve u svemu, s koje god strane ga pogledali, novi SMT 990 je originalan, funkcionalan i potpuno prepoznatljiv. Možda će neki i nakon ovog uvodnog opisa biti uvjereni da „T“ u oznaci ipak umanjuje ukupne sposobnosti predstavljenog modela, no vjerujte nam, SMT u potpunosti opravdava KTM-ov slogan „Ready to race“.

Obiteljsko naslijeđe

Kao što je to i uobičajeno za ovu klasu, motocikl se sprijeda oslanja na WP upside-down vilicu promjera 48 mm i ukupnog hoda 160 mm, koja se može podešavati na predopterećenju opruge i hidrauličkom povratu. Straga se također nalazi potpuno podesivi WP monoamortizer, hoda 180 mm, koji je prema KTM-ovim standardima povezan sa stražnjom aluminijskom vilicom bez progresivnog polužja. Ono što će u prvi čas malo začuditi bolje poznavatelje KTM-ove maksi supermoto obitelji su vidljivo reducirane vrijednosti ukupnog hoda ovjesa u odnosu na bazni SM 990, čijoj je vilici sprijeda dozvoljen put od 200 mm, a stražnjem monoamortizeru 210 mm. Ovakva je podešenost vjerojatno posljedica samog usmjerenja SMT-a, koji je projektiran isključivo za cestovnu primjenu, kao i želje projekatnata da se dodatno unaprijedi stabilnost vozila na visokim brzinama.

Nezaobilazan standard klase - koji također najavljuje sportsku orijentaciju SMT-a - su i prednja kočiona klijesta radijalnog tipa s četiri kočiona klipeća i četiri kočione obloge, kao i kapacitetni diskovi promjera 305 mm. Stražnji disk je promjera 240 mm i na njega djeluje plivajuća čeljust s dva klipeća, no, iako manje upečatljiv od svojih prednjih suboraca, i on se može pohvaliti značajnom snagom i vrlo finim i preciznim doziranjem. I prednji i stražnji sustav su opremljeni opletenim kočionim crijevima koja osiguravaju konstantne performanse bez obzira na snagu i učestalost upotrebe.

Sportsko naslijeđe vidljivo je i po crnim Marchesini aluminijskim kotačima s pet krakova, koji su preuzeti s agresivnog nakeda Superduke 990, kao i po niskoprofilnim cestovnim gumama Conti Sport Attack dimenzija 120/70 ZR 17 spri-

jeda i 180/ 55 ZR 17 straga. Standardima svojih korijena SMT ostaje vjeran i u pogledu glavnog nosivog elementa, koji je, kako to već tradicija nalaže, izveden u vidu klasične rešetkaste konstrukcije od krom-molibden cjevastih profila, što je već odavno postalo zaštitni znak kuće KTM. No, za razliku od bazne verzije SM 990, model „T“ je podvrgnut i određenim preinakama na geometriji, koje bi mu u svakodnevnoj upotrebi trebale osigurati još veću stabilnost na otvorenim dionicama, ali i iste, ako ne i reaktivnije vozne osobine na tehnički zahtjevnim cestama. Kut upravljača je tako sa 65,1 povećan na 65,6 stupnjeva, ali je zato vrijednost predtraga smanjena sa 110 mm na 109 mm. S druge strane, ukupna masa vozila je zbog dodatnih oplata i zaštitnih elemenata povećana sa 191 kg na 196 kg, a kako ovaj inače vrlo bitan faktor koji utječe na ukupnu upravljivost vozila ne bi utjecao na već poslovičnu agilnost i na brzinu promjene smjera kretanja, međuosovinski razmak je sa 1.510 mm smanjen na 1.505 mm.

Kao što smo već ranije spomenuli, pogonska grupa je u potpunosti preuzeta s najnovije generacije standardnog modela, što znači da se radi o dobro poznatom V-2 agregatu s cilindrima postavljenim pod kutem od 75 stupnjeva. Uz dvije bregaste osovine i četiri ventila po cilindru opisani LC8 je opremljen i svim ostalim tehničkim pikanterijama koje krasi i druge KTM-ove modele iste konfiguracije. Što se performansi tiče, motor iz ukupne zapremine od 999 ccm razvija snagu od 115 KS pri 9.000 okr/min i okretni moment od 9.8 kgm pri 7.000 okr/min.

Kako svi ovdje navedeni detalji funkcioniraju i u praktičnoj primjeni provjerili smo vozeći se raznolikim cestama koje okružuju Portimao.



Bez obzira na vjetrobransku kupolu SMT je čistokrvni supermoto koji eksplozivne vozne osobine samo nadopunjuje komforrijim smještajem i kvalitetnijom zaštitom od vjetra

Kvalitetni elementi WP ovjesa podesivi su po svim parametrima, kako bi omogućili precizno podešavanje ovisno o osobnim željama vozača i načinu upotrebe



Bilo je tu zavojitih dionica sa savršenom, gotovo natjecateljskom podlogom, zapuštenih i vrlo oštećenih lokalnih putova, koji su nas neodoljivo asociirali na naše domaće prometnice, prašnjavih dijelova, kamenja, kao i prostranih autocesta na kojima smo testirali maksimalne mogućnosti SMT-a 990.

Nakon što smo kratko zagrijali naš motocikl krećemo na testnu rutu i odmah primjećujemo dobro odmjerenu ergonomiju i intuitivnost svih komandi. Naime, sve komande su dobro raspoređene i praktične za upotrebu, dok je smještaj vozača vrlo prostran i zadovoljavajuće udoban. Ono što smo odmah primijetili na motociklu je nekako drugačiji, pomalo ležeran položaj vozača, koji je prije svega zaslugom 20 mm niže postavljenog sjedala (na 855 mm) i za isto toliko sniženog spremnika goriva. Zahvaljujući ovim izmjenama vozač više nije toliko naglašeno pomaknut prema naprijed i upravljač drži puno opuštenije, dok se tijelom udobnije oslanja na sjedalo. Kvalitetnijem smještaju pridonosi i novo, ergonomski prerađeno sjedalo, kod kojeg stražnji dio vozačevog sjedala ujedno služi i kao ledni oslonac. Osim što je praktično, ovo je od velike pomoći i prilikom višesatnih vožnji, ali i prilikom ekstremnijih ubrzanja, jer sprječava klizanje stražnjice prema natrag. No, osim što pruža profinjeniji smještaj u odnosu na svoju supermoto rodbinu, KTM-ov „Traveller“ i dalje oduševljava svojim uspravnim položajem i širokim upravljačem, koji na vozača prenose osjećaj sigurnosti i maksimalne kontrole.

Prikrivena agresivnost

Upravo zbog opisane pozicije s nestrpljenjem smo očekivali početak zavojitog djela, kako bismo

se uvjerali može li nešto komforniji položaj umanjiti zabavu na zahtjevnijem terenu, gdje se traže brze reakcije i eksplozivne promjene smjera. Odgovor je: Ne može! U stvari, kada nakon lagodnog krstarenja prijeđete na ekstremnu primjenu, dovoljno je samo malo prebaciti težište prema naprijed kako biste dodatno opteretili ruke i prednji kraj - i motocikl postaje upravljiv poput BMX-a. Isto tako, SMT u vožnji ostavlja dojam puno manjeg motocikla zahvaljujući uskim bokovima i dobro profiliranom sjedalu, koji vozaču daju zaista veliku slobodu kretanja.

Motocikl na zavojitim dionicama postaje vrlo zabavan - okretan je i upravljiv, dok je na brzim pravcima iznenađujuće stabilan i miran. U zavoje ulazi brzo i precizno, ne širi putanju i odlično upija sva oštećenja na cesti. No, koliko ćete se sigurno osjećati prilikom rušenja „brzinskih“ rekorda i češanja uhom o podlogu prvenstveno ovisi o podešenosti ovjesa. Naime, tijekom jutarnjeg djela testiranja motocikli su imali serijski „set-up“, koji je već tvornički podešen za udobniju vožnju i svakodnevnu upotrebu. S ovakvom postavkom SMT u normalnoj primjeni ne pokazuje nikakve znakove ograničenja, sluša sve naredbe i sigurno savladava ono što se od njega traži. To nam je bilo od velike pomoći i na dionicama s jako oštećenom podlogom, na kojima se KTM-ov supermoto pokazao vrlo smirenim i pouzdanim, savladavajući ih bez ikakvog stresa i napora. S druge strane, kada smo počeli forsirano napadanje zavoja, mekani ovjes nam je vidljivo umanjio brzinu promjena smjera kretanja, a i cijeli je motocikl prilikom ekstremnijih nagiba počeo nekako „plahutati“. Na svu sreću, opisani doživljaj je više podsvjesne prirode (jer motocikl od zadane putanje ne odstupa ni milimetra), ali ipak se osje-

ćalo kako ovjes „mijesi“, što umanjuje dojam potpune sigurnosti. Vrlo sličan osjećaj doživjeli smo i na autocesti kada se motocikl prilikom održavanja visokih putnih brzina, većih od 170 km/h, počeo čudno ponašati, odnosno „lelujati“, što je najvjerojatnije posljedica mekano podešenog ovjesa i velike turbulencije koju stvaraju plastični štitnici za ruke velikih dimenzija.

Za razliku od jutarnjeg termina, poslijepodne smo KTM-ove inženjere zamolili da nam serijsku podešenost ovjesa zamijene tvrđim, sportskim „set-upom“, što se za naš agresivniji stil vožnje pokazalo kao pun pogodak. Istina, sada smo primi-



jetili mala poskakivanja na dionicama s izraženim uzdužnim oštećenjima, ali je na velikim brzinama motocikl postao čvrst poput stijene, a zavoje smo počeli „rezati“ s nevjerovatnom lakoćom. U stvari, fascinantno je da se motocikl koji je do prije par minuta pokazivao određena ograničenja prilikom forsirane vožnje sada vozi poput natjecateljskog ultra sportaša, što samo pokazuje da je ovaj jedan od jakih aduta SMT-a 990. To se posebno odnosi na kratke zavoje, koje ovaj motocikl savladava vrlo fluidno i lako, a još više nas se dojmila činjenica da on uvijek ostaje stabilan i siguran bez obzira koliko ga spustili u nagib. Isto tako, prednji kraj je izrazito čvrst i kompaktan, iako se ponekad zna činiti i pomalo težak, što je po našem mišljenju posljedica veće mase prednjeg kraja, odnosno, vjetrobranskih oplata, no to niti u jednom trenutku ne utječe na željenu putanju, koja se u svakom trenutku može lako korigirati. I na kraju ove priče o ciklistici još jednom moramo spomenuti da se SMT oslanja na „noge“ nešto veće dužine nego što je to slučaj na modelima cestovne orijentacije, no to nakon fine regulacije više nije predstavljalo nikakvo ograničenje, jer WP komponente su sada bile podešene dovoljno tvrdo da zadovolje u sportskoj primjeni, a veći je hod namijenjen kvalitetnijoj apsorpciji nepravilnosti podloge.

Kad smo već kod nepravilnosti podloga, u Portugalu smo se zaista sreli sa svim mogućim konfiguracijama prometnica, koje su se osim po kvaliteti razlikovale i po hvatljivosti, odnosno kvaliteti prijanjanja, a to se pokazalo idealnim poligonom za provjeru guma i kočnica. Gume Conti Sport Attack, koje se montiraju kao prva ugradnja, u potpunosti su zadovoljile bez obzira na uvjete u kojima su se našle. Istina, nismo ih isprobali na kiši, ali zato na suhoj podlozi uvijek pružaju siguran oslonac. Bez obzira vozite li po grubom asfaltu ili po prašnjavim i oštećenim putovima, guma Sport Attack vas nikada neće iznenaditi svojim reakcijama, niti će vas iznevjeriti. Gume uvijek čvrsto prate zadanu putanju i ne proklizavaju bez razloga, osim ako vi to od njih ne tražite, kako biste u specifičnom supermoto „slideu“ savladali zavoj.

Što se kočionog sustava tiče, on je, kao što smo već i spomenuli, identičan kao i na modelu SM 990 ili agresivnom KTM-ovom nakedu Superduke 990. O samim kočnicama možemo reći samo hvalospjeve obzirom da se odlikuju velikom snagom i da ih je moguće gotovo savršeno dozirati.

U stvari, za svakodnevnu upotrebu su se kočnice SMT-a pokazale praktičnijima i profinjenijima čak i od snažnijih racing elemenata koji se ugrađuju na ekstremno orijentirani SMR 990. Naime, za fino doziranje prednjih kočnica, bez obzira na silu koja vam je potrebna, dovoljan je samo jedan prst na poluzi kočnice, čime se ostvaruje silovito, ali i precizno zaustavljanje. Za razliku od civilne verzije, kočioni sustav R-a zahtjeva puno veću snagu i jači stisak. Naravno, na natjecateljskoj stazi su SMR-ove

Prednje oplata nimalo ne umanjuju zabavni karakter motocikla, a izvođenje akrobacija zaštitni je znak i novog člana KTM-ove maksim supermoto obitelji

odlučili za tvrdi set-up imali smo osjećaj veće kompaktnosti prednjeg kraja i puno kraćeg zaustavnog puta.

Borba s vjetrom

Ipak, ono što najviše karakterizira ovaj model zasigurno je njegova vjetrobranska kupola, koja u potpunosti štiti vozača - kako od vremenskih nepogoda, tako i od neugodnih zračnih strujanja. Dimenzijama KTM-ov vjetrobran ne spada u pretjerano masivna rješenja, ali moramo priznati da je zahvaljujući dobro profiliranom staklu i cijeloj prednjoj površini zaštita od vjetra sasvim zadovoljavajuća do brzina od 160-170 km/h. U okvirima klase kojoj SMT pripada to je i više nego dobar rezultat. Ovome moramo pridodati još i činjenicu da je naš novinar natprosječno visok za jednog test vozača, 189 cm, tako da će nekome nižem serijski vjetrobran sigurno biti dostatan i za nesmetano održavanje puno većih putnih brzina.

Za razliku od vjetrobrana, koji u potpunosti zadovoljava svoju namjenu, ogledala baš i nisu ostavila neki pozitivan dojam. Iako su smještene na dobroj poziciji, relativno su malih dimenzija, nepravilnog oblika, a i preglednost im je dosta ograničena. Probleme smo imali i kod velikih brzina, kada bi se zbog otpora zraka neželjeno mijenjala pozicija ogledala i time nam uskratila saznanja o tome što se događa iza nas. Možda ogledala jednostavno nisu bila dovoljno učvršćena, ali s obzirom da je riječ o testnom motociklu

komponente sigurno puno žešće i ostvaruju konstantnije performanse, no, za cestovnu primjenu SMT-ove kočnice daju puno više i vozaču pružaju bolji „feeling“.

Ali ono što nas je oduševilo više od same snage i doziranja je mogućnost kočenja duboko u zavoj, čemu pridonose specifična konstrukcija V-2 agregata i tvrde podešene ovjes, koji je postojan i ne narušava stabilnost vozila. Isto tako, nakon što smo se

Po svemu prepoznatljiv i svjež, i ovaj KTM nudi provjerenu kvalitetu i vrhunske vozne osbine



TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, V 75, četverotaktni
Promjer x hod: 101 x 62,4 mm
Obujam: 999 ccm
Odnos kompresije: 11,5:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: WP upside-down vilica s cijevima promjera 48 mm, potpuno podesiva, hod 160 mm; straga oscilirajuća vilica s WP monoamortizerom, hod 180 mm
Gume: prednja 120/70 ZR17, stražnja 180/55 ZR17
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 305 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk od 240 mm i kočiona čeljust s dva klipčića
Dimenzije (u mm) i suha težina: visina sjedala 855, osovinski razmak 1.505, težina 196 kg
Deklarirano: snaga - 115 KS (85 kW) - 9.000 okr/min, max.okr. moment 9,9 kgm (97 Nm) pri 7.000 okr/min
Spremnik goriva: 19 l

+ okretnost, položaj vozača, zaštita od vjetrova, kočnice, snažan i linearan agregat, odsutnost vibracija, ovjes

- cijena, preglednost ogledala

na kojem se svakodnevno izmjenjuje veći broj novinara, postojala je i mogućnost da ih je netko „olabavio“ prije nas. No, bez obzira na razlog, to je bila jedina mana koju smo uspjeli naći na ovom motociklu.

Na kraju moramo spomenuti i sam motor, koji je također jedan od nezaobilaznih elemenata ovog „križanca“. Iako smo se već toliko puta uvjerali u sve prednosti LC8 agregata, ponovo nas je ugodno iznenadio pružajući nam obilje performansi koje se oslobađaju točno po naredbama vozača. I doista, bilo da ste krenuli u razgledavanje okolnih pejzaža, višednevno putovanje ili na utrkama s vremenom, SMT 990 će vam uvijek pružiti maksimum kako bi ugodio vašim željama. U kojem god režimu rada da se nalazite, agregat uvijek radi mirno i ugladeno i lišen je gotovo svih vibracija inače svojstvenih klasičnim dvocilindrašima. Isto tako, vibracije nisu izražene niti na osloncima za noge, kao ni na upravljaču velikog presjeka.

Motor vuče linearno i pravilno već od najnižih okretaja, a vozač sam određuje kako će se snaga iskazivati. Potisak je pun i linearan već od 2.000 okr/min i lako ga je kontrolirati. Ako želite glatku i nježnu vožnju onda je dovoljno koristiti vrijednosti do 5.500 okr/min, jer kad prijedete 5.800 okr/min, stvari postaju puno ozbiljnije. U tim trenucima ovom motociklu postaju preuski okviri klase kojoj pripada i SMT 990 postaje čistokrvi sportaš zarobljen u tijelu maksim supermota. Najbolje od svega je što se snaga razvija linearno i fluidno, bez ikakvih rupa, naglih provala snage ili neke pretjerane zvučne kulise, tako da vozač ponekad uopće nije svjestan brzine dok se ne nađe pred zavojem i ne počne snažno pritiskati polugu kočnice. Jednostavno rečeno, na ovom KTM-u sve ide glatko: snage ima u izobilju, motor je linearan i postojan u oslobađanju snage, a i ciklistika mu se ponaša odlično. Obzirom na veliku snagu, odnosno, masivni okretni moment koji je dostupan već od najnižih režima, nema potrebe za pretjeranom upotrebom mjenjačke kutije.

Nešto posebno

I na kraju, KTM SMT 990 je zaista poseban motocikl koji podjednako oduševljava svojim ekstremnim supermoto osobinama kao i pozitivnim karakteristikama sportski orijentiranog tourera. Zahvaljujući ovom spoju SMT pruža više nego što je to slučaj kod bilo kog drugog predstavnika klase maksim supermoto i postaje idealan partner za svaku priliku. Za cijenu od 101.590 kn ne može se reći da je pristupačna, ali nije ni pretjerano visoka, jer po vrlo sličnoj cijeni se nudi i Ducatijev Hypermotard, dok je za BMW Megamoto potrebno izdvojiti i 50-ak tisuća kuna više, a i jedan i drugi se odlikuju

vrlo skromnim komforom i gotovo nikakvom vjetrotrobranskom zaštitom. Ako mislite da ste u ovom modelu napokon našli multifunkcionalno vozilo koje će zadovoljiti sve vaše zahtjeve, dovoljno je da se odlučite želite li sivo-crnu ili narančasto-crnu kombinaciju boja te da se uputite do vama najbližeg KTM dilera kako biste rezervirali svog ultimativnog supermoto putnika. Da budemo iskreni, mi smo već napravili mjesta u svojoj garaži. Na žalost, originalni putni komplet koji se sastoji od tri putne torbe relativno skromnih dimenzija dolazi samo uz nadoplatu, što znači da će oni željni putovanja morati malo dublje zavući ruku u džep. ■



SMT 990 je izuzetno stabilan u zavojima, a ni zavidni nagibi mu nisu strani