

KTM SMR 990



Druga generacija najradikalnijeg KTM-ovog maxi supermota osim novog dizajna, kapacitetnijeg agregata, boljih performansi i vidljivo unaprijeđenih voznih osobina donosi i niz vrlo profinjenih komponenti naglašeno sportske orijentacije. Osim u svakodnevnoj primjeni isprobali smo ga i u natjecateljskim uvjetima novoizgrađene motociklističke staze Portimao u Portugalu i zaključili da je riječ o agresivnom motociklu izrazito zabavnog karaktera, borbene osobnosti i velikih ciklističkih mogućnosti koji u potpunosti opravdava KTM-ov slogan „Ready to race“. Velika doza ekskluzivnosti i specifičan dojam u vožnji samo su neke od karakteristika koje će zasigurno pridonijeti komercijalnom uspjehu ovog modela, a nedvojbeno je da će SMR 990 biti i jedan od glavnih protagonista nove natjecateljske klase Hypermotard

PIŠE: BORIS METIKOŠ

PORTIMAO: Nakon što smo vam u prošlom broju prenijeli dojmove o najnovijem KTM-ovom uratku, vrhunskom supermoto dugoprugašu SMT 990, u ovom broju ćemo se pozabaviti jednim još ekskluzivnijim ostvarenjem tvrtke iz Mattighofena koje predstavlja samu „špicu“ današnje maxi supermoto klase. U stvari, kad smo primili pozivnicu za ovo testiranje osjećali smo se kao da smo dobili na „Bingu“ jer smo umjesto testiranja samo jednog modela imali sreću da se osobno upoznamo s dva noviteta koji će ove sezone imati vrlo važnu ulogu kako u prodaji, tako i u tržišnom uspjehu navedenog austrijskog proizvođača. I dok je prvi dan bio rezerviran za upoznavanje s nešto smirenijim i više touring orijentiranim SMT-om 990, drugog dana nas je čekala agresivna vožnja i „tvornica“ čistog adrenalina: druga generacija ekstremnog maxi supermota, SMR 990 i vožnja na potpuno novoj natjecateljskoj stazi Portimao.

KTM je već odavno shvatio da se motociklistička populacija sastoji kako od manje zahtjevnih vozača, koji u svojim vozilima traže idealnog suputnika za svakodnevno krstarenje i poneko vikend putovanje, tako i od istinskih zaljubljenika i pravih znalaca koji ne žale novaca kako bi mogli zadovoljiti svoje natjecateljske afinitete. Naravno, zahvaljujući kvalitetnijim komponentama i upotrebi specijalnih materijala ovakvi modeli svojim vlasnicima pružaju i neosporiv dojam posjedovanja nečeg unikatnog, što im samim time daje i određenu dozu ekskluzivnosti te ih uzdiže iznad okvira serijske produkcije. Proizvodnja ovakvih limitiranih, posebnih izdanja već je duže vrijeme uobičajena praksa gotovo svih moto proizvođača sa Starog kontinenta, koji već u serijskoj izvedbi

nude doručene modele svojih najprestižnijih ostvarenja, kako bi još dodatno zagolicalimaštu potencijalnih kupaca te im osigurali još ekstremnije vozne osobine i osjećaj posjedovanja nečeg drugačijeg, specifičnog i posebnog. Ono što je također bitno spomenuti kod ovakvih proizvoda je i njihova cijena, koja je - iako viša od cijene civilnog modela na bazi kojeg su bazi napravljeni - još uvijek puno prihvatljivija u usporedbi s izdaci-ma koje bi morali podnijeti kada bi se odlučili na samostalno „kićenje“ motocikla istom količinom specijaliziranih aftermarket dijelova.

Maneken iz susjedstva

Nova generacija SMR-a 990 se - kao i njegov prethodnik - u većini parametara oslanja na svoju serijsku inačicu SM 990. Nekih pretjeranih izmjena nema ni u pogledu pogonske grupe, kao niti u ukupnom dizajnu. Nije se išlo ni na bitno mijenjanje postojećih osobina, nego se najviše pozornosti posvetilo većoj zabavi u vožnji i konkretnijem iskorištavanju svih kvaliteta koje posjeduje i serijska verzija ovog modela. No, po već dobro poznatom pravilu, razlike između dobrog i vrhunskog ne očituju se u velikim stvarima, nego u sitnicama koje tek u primjeni ukazuju na sve prednosti njihove ugradnje. U stvari, SMR 990 najlakše možemo okarakterizirati kao evoluciju već postojećeg modela, koja svojom agresivnom kombinacijom boja i minimalnim, ali dobro odmjerenim preinakama dodatno naglašava svoj racing karakter, a u vožnji pruža maksimalni užitek.

Počnemo li vizualni pregled, sprijeda će nas dočekati već poznata vjetrobranska maska s integriranim nepravilnim heksagonalnim svije-

tlom, te visoko uzdignuti prednji blatobran koji svojom izvedbom asocirana terensko naslijeđe prvih supermoto motocikala. Nikakve izmjene nisu izvedene niti na vrlo kompaktnoj i preglednoj upravljačkoj ploči, koja je u skorije vrijeme postala zaštitni znak gotovo svih KTM-ovih motocikala cestovne orijentacije, kao niti na širokom i otvorenom upravljaču motokros tipa koji se odlikuje promjenjivim promjerom.

Najveća razlika u odnosu na serijski model vidljiva je u novodizajniranom spremniku goriva, kojem je zapremina smanjena sa 19 l na 15 l, kako bi se osiguralo što više prostora za vozača i njegovo nesmetano kretanje prilikom agresivne primjene. S druge strane, usporedimo li SMR 990 s njegovim prethodnikom, vidjet ćemo da se novi model, iako na prvi pogled ne djeluje tako, može pohvaliti i sa 0,5 l većom zapreminom, što bi u kombinaciji s modernijim sustavom napajanja gorivom ovom motociklu trebalo osigurati i znatno veću auto-



Sirove strasti

CIJENA
106.930 KN

PREDNOSTI

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

cijena, zaštita
od vjetra

NEDOSTACI

Savršen sklad ovjesa i ciklistike najviše zadovoljstva pruža u zahtjevnoj vožnji zavojitim dionicama



Da je riječ o elitnom motociklu pokazuju i masivna Brembo monoblock prednja kočiona klijesta



miju kretanja. Osim kvalitetnije ergonomije novi spremnik goriva se može pohvaliti i vrlo neobičnim smještajem čepa, koji je umjesto u sredini pozicioniran naglašeno na desnoj strani. Na naše pitanje ima li to rješenje svoju funkcionalnu osnovu inženjeri KTM-a su se od srca nasmijali i objasnili nam da je riječ tek o estetskom zahvatu koji svoje uporište nema u praktičnoj primjeni, nego je zadužen tek za specifični vizualni dojam. Bilo kako bilo, nama je ovakva izvedba bila vrlo interesantna, ako niti zbog čega drugog, onda zato jer je inovativna i jer se razlikuje od već ustaljenih uobičajenih rješenja.

Potpuno nove izvedbe je i sjedalo vozača, koje je u stilu pravog supermota dugačko i dobro profilirano. Isto tako, zahvaljujući novom spremniku goriva sjedalo se sada proteže više prema napri-

jed, čime je i vozaču omogućeno da se smjesti bliže prednjem kraju i samim time utječe na još bolju upravljivost motocikla. S druge strane, sjedalo je dosta tvrdo i ne pruža neku pretjeranu udobnost prilikom dužih putovanja, ali će vas zato gotovo mikroskopskom preciznošću obavještavati o svim, pa i najmanjim, reakcijama podloge na vaš motocikl. Ako vam to nije po volji, onda je bolje da se odlučite za „običan“ SM ili SMT, koji se mogu pohvaliti zavidnom razinom komfora i puno mekšim sjedalom, jer SMR 990 na tržište dolazi kao čistokrvni racing derivat kojem je komunikacija između vozača i djelovanja motocikla puno važnija od kvalitete smještaja.

Svoj doprinos neudobnosti daje i tvrde podešeni ovjes, koji je osjetljiv na neravnine, pa u nekim trenucima na lošijoj podlozi može malo i

destabilizirati ciklistiku. No, ovakva podešenost ovjesa zato u svakom trenutku pruža maksimalni feedback o svakom milimetru ceste i o svakoj reakciji prednjeg i stražnjeg kraja. Po već ustaljenoj praksi svi elementi ovjesa su proizvod tvrtke WP, vrlo su kvalitetni i posjeduju mogućnost višestruke regulacije. Ipak, iako i prednji i stražnji amortizer izgledaju gotovo identično elementima koji se ugrađuju na standardni model, oni se u svojoj unutrašnjosti bitno razlikuju. Drugačije izvedbe su opruge, ventili za propusnost ulja, kao i kompletan set-up, koji se kao i cijeli motocikl odlikuje naglašeno sportskom orijentacijom. Upravo zbog agresivnije primjene koja zahtijeva i stabilniju ciklistiku na SMR 990 se ugrađuje WP prednja upside-down vilica promjera 48 mm, kojoj je hod sa 200 mm reduciran na svega 160 mm, dok je na stražnjem monoamortizeru hod smanjen sa 210 mm na 180 mm. Osim toga, prednji i stražnji amortizer imaju mogućnost brze i spore kompresije, kao i TIAN oblogu kliznih površina.

Svoj doprinos agresivnijim voznim osobinama daje i glavni nosivi element motocikla, također preuzet sa SM-a 990. Naime, iako nije pretrpjela neke značajne dorade, rešetkasta konstrukcija okvira od krom molibden čeličnih cijevi na ovom modelu ipak donosi izvjesne promjene na geometriji. Prije svega, tu je kraća stražnja vilica, koja ukupni međuosovinski razmak sa 1.510 mm smanjuje na 1.505 mm, dok je nešto veća dužina stražnjeg amortizera zaslužna za viši stražnji kraj, ali i za izmijenjene postavke na prednjem dijelu. Kut upravljača je tako povećan sa 65.1 na 65.6 stupnjeva, dok je vrijednost



Modernija i oku ugodnija bijelo-narančasta kombinacija boja motociklu pruža jednako agresivan, ali i puno elegantniji te nekako profinjeniji dojam

predtraga smanjena sa 110 na 109 mm, što bi u konačnici trebalo osigurati još bolju upravljivost i reaktivnije promjene smjera.

Kad smo već kod nabiranja svih bitnih detalja koji su zaslužni za specifični identitet ovog motocikla, a zapažaju se tek detaljnijim pregledom znaklaca, moramo spomenuti još i prednje CNC glodane mostove kao i ultralagane Marchesini kovane kotače s krakovima postavljenim u obliku slova Y. Osim što zadovoljavaju sve estetske zahtjeve koje su pred njih postavili dizajneri, ultralagani Marchesinievi kotači su i puno lakši od standardnih kotača koji se ugrađuju na SM 990: 0,7 kg prednji te 0,9 kg stražnji, čime su značajno smanjene rotacione mase. To se u vožnji očituje puno bržim spuštanjem u zavoj, većim ubrzanjima i kraćim zaustavnim putom.

Prednji kraj motocikla upotpunjuju i masivna Brembo racing monoblock kočiona klješta sa četiri kočione obloge i četiri klipića, preuzeta sa cestovnog modela RC8 1190, koja vrlo učinkovito djeluju na dvostruke prednje plivajuće diskove promjera 305 mm, dok se straga nalazi jednostruki disk uobičajenih dimenzija od 240 mm i njemu pripadajuća kočnica s dva klipića. I prednji i stražnji sustav opremljeni su opletenim kočionim crijevima koja osiguravaju konstantne performanse bez obzira na snagu i učestalost primjene. Sportsko naslijeđe vidljivo je i po gotovo profesionalnoj, natjecateljskoj obući: niskoprofilnim cestovnim gumama Pirelli Dragon Supercorsa Pro, koje se u dimenzijama 120/70 ZR 17 i 180/55 ZR 17 serijski ugrađuju na motocikl.

Što se agregata tiče, on je u potpunosti preuzet s nove generacije osnovnog KTM-ovog maksi

supermota, što ukratko znači da se radi o poznatom LC8 motoru s dvije bregaste osovine i četiri ventila po cilindru. Isto kao i kod standardnog modela, u ovoj tzv. „racing“ izvedbi dvocilindrični motor s cilindrima postavljenim pod kutom od 75 stupnjeva iz ukupne zapremine od 999 ccm razvija snagu od 115 KS pri 9.000 okr/min uz okretni moment od 9,8 kgm pri 7.000 okr/min, dok je napajanje riješeno modernim sustavom elektronskog ubrzavanja Keihin EFI s leptirastim tijelima promjera 48 mm

Kao što smo spomenuli na početku ovog testa, SMR 990 se vizualno ne razlikuje pretjerano od svog originala, iako već i na prvi pogled djeluje nekako elegantnije, agresivnije i energičnije. Ovo je prije svega zasługa upečatljive kombinacije boja, koja dodatno potencira njegov eksplozivni karakter i time ostvaruje još brutalniji dojam. Igra bojama definitivno je jedna od uspješnijih optičkih varki koje su izveli KTM-ovi dizajneri, no, za razliku od prethodne generacije,



Novinar Moto Pulsa i Aleš Hlad, profesionalni supermoto vozač talijanskog KTM tima, koji je prošlu sezonu završio kao 12. na Svjetskom prvenstvu klase S1

koja je zbog svoje crno-narančaste kombinacije djelovala nekako grubo i sirovo, novi SMR 990 u svojoj trendovski bijelo-narančastoj odjeći djeluje puno elegantnije i profinjenije. No, nemojte da vas taj pitomiji izgled zavara - bez obzira na „dlaku“, vuk svoju čud ipak ne mijenja.

Spomenutoj igri boja definitivno pridonose i mat crna stražnja vilica, crni oslonci za noge vozača i

Zahvaljujući doradama na geometriji promijenjene su vrijednosti nagiba upravljačkog sklopa i vrijednost predtraga kotača, sjedalo je postavljeno na veću visinu od 875 mm, a položaj vozača je pomaknut naglašenije prema naprijed. Krajnji rezultat navedenih izmjena su još ekstremnije i eksplozivnije vozne osobine



suvozača, crna konstrukcija stražnjeg kraja, zatamnjeno staklo stražnjeg LED stop svjetla, kao i karbonski štitnici ispušnog sustava, koji u potpunosti zadovoljava stroge Euro 3 norme.

Za boj spremni

Prvi dio dinamičkog testiranja proveli smo na različitim konfiguracijama regionalnih cesta sjeverozapadnog Portugala, kako bismo dobili potpuni uvid u svakodnevnu primjenjivost ovog modela. Naime, iako je projektiran za sportsku primjenu i izgleda kao da će svakog trenutka izletiti iz startnog bloka, SMR 990 u vožnji može biti i pitom poput janjeta. Može, ali takav tip vožnje poći će za rukom samo malom broju individualaca koji imaju snažan osjećaj za samokontrolu, jer kad se nađete na njemu već i sam položaj izaziva određenu „nabrušenost“ koja vas nesvjesno priprema i tjera na agresivniju vožnju. Na svu sreću, za vožnju po lokalnim cestama nam je bila namijenjena trasa od tek 35 km, što je bila razdaljina koju smo trebali prevaliti do ultramoderne građevine koju je cijela novinarska elita s nestrpljenjem očekivala - potpuno novog zdanja natjecateljske staze Portimao.

Kao svaki pravi supermoto, SMR 990 oduševljava svojim uspravnim položajem i širokim upravljačem, koji kod vožnje pridonose osjećaju maksimalne kontrole. Isto tako, zahvaljujući kraćem i ergonomski puno kvalitetnije projektiranom spremniku goriva te smještaju vozača koji je pomaknut više prema prednjem kraju, položaj vozača je još agresivniji i više napadački orijentiran. Dakle, čim se nađete na ovom motociklu postaje vam jasno da se nalazite na borbenom stroju željnom prave akcije. Osim kvalitetnog položaja vozača SMR 990 se odlikuje i intuitivnim komandama, na

koje se ne treba privikavati jer su sve točno onakve kakve bi trebale i biti.

Kao što smo već i dali naslutiti, ova sprava je vrlo intuitivna i okretna, a to najviše dolazi do izražaja na zavojitim dionicama, kada vam ovaj „huligan“ počne pružati ono najbolje od sebe. Iako to nismo prvobitno planirali, malo po malo nas je „zarazio“ nestašan karakter SMR-a, pa smo sa svakim kilometrom dodatno pojačavali tempo, ne bi li se što prije našli u zoni njegove ekstremne primjene. U tim uvjetima najviše nas je oduševila stabilnost i lakoća upravljanja, koja se ne razlikuje pretjerano od one kakvom se odlikuju i jednocilindrični modeli puno manje zapremine. U zavoje ulazi još reaktivnije i brže nego njegova bazna inačica, izmjene smjera su munjevite, a motocikl uvijek ostaje miran i čvrsto prati zadanu putanju. Sve je to posljedica dobro odmjerene ergonomije, ali i već opisanih profesionalnih komponenti ovjesa, kočnica i kotača, koje su između ostalog zaslužne i za manju ukupnu težinu od samo 189 kg.

I dok smo naše testiranje započeli u vrlo ležernom stilu, nakon izvjesnog vremena smo se uhvatili kako sve više koristimo natjecateljsku supermoto tehniku sa široko otvorenim laktovima i nogom i pruženom daleko ispred prednjeg kotača. No, za razliku od ceste, na natjecateljskoj stazi smo se ponovno

vratili cestovnom načinu vožnje s koljenom na podlozi, koji također nije nepoznanica ovom modelu, a nama je zbog održavanja maksimalnih brzina ulijevao puno veću sigurnost. U stvari, kako je Portimao vrlo brza staza, tom smo se tehnikom koristili svi osim dobro nam poznatog Aleša Hlada, profesionalnog supermoto natjecatelja, inače 12.- plasiranog na prošlogodišnjem Svjetskom supermoto prvenstvu u klasi S-Open.

Ovdje moramo priznati da ovakav način vožnje u ovim uvjetima djeluje zaista fascinantno, ali i vrlo zastrašujuće, jer kada vidite da netko s motociklom tih dimenzija projuri pokraj vas brzinom većom od 200 km/h i da nakon toga prelazi u ekstremno kočenje uz zabacivanje stražnjeg kraja i konstantno vrištanje stražnje gume, nije vam baš svejedno. Pogotovo zato jer to traje gotovo 150 m, ali i zato jer je motocikl prilikom izvođenja te radnje poganut gotovo paralelno s podlogom, tako da imate osjećaj da će ili svakog trenutka izgubiti kontakt s podlogom



Zahvaljujući snažnijem agregatu i manjoj težini SMR 990 i u svakodnevnoj primjeni pruža obilje zabave, a na natjecateljskoj stazi postaje opasan konkurent i nekima od najekstremnijih nakeda današnjice

ili zapeti upravljačem za asfalt. Iako smo i mi još davno savladali supermoto tehniku vožnje, u ovim uvjetima nam nekako nije bila po volji i mislimo da je primjerenija sporijim poligonima i „kržljivijim“ motociklima. Za razliku od nas Aleš je bez opterećenja uživao u svakoj akrobaciji koju je izveo, dok su nas prolazili „trnci“ od takvog načina vožnje. U svakom slučaju, tako će to izgledati u utrckama nove Hypermotard klase namijenjene svim maksimi supermoto predstavnicima, u kojoj će KTM SMR 990 zasigurno biti jedan od glavnih protagonista.

Što se kočnica tiče, možemo samo još jednom konstatirati da su Brembo monoblock radialna kočiona klijesta istinski racing proizvod koji u serijskoj ponudi može biti dostupan i običnim smrtnicima. U svakodnevnoj primjeni za ove komponente možemo reći da su vidljivo predimenzionirane, obzirom da su izrazito snažne i da je gotovo nemoguće iskoristiti njihov maksimum. No, iako se radi o profesionalnom elementu velike snage koji se dozira milimetarskom preciznošću u vožnji, nas je kočnica čak malo razočarala jer snažnije zaustavljanje zahtijeva i dosta jaki stisak poluge. U tim su se uvjetima puno komunikativnije i jednostavnije za upotrebu pokazale serijske Brembo kočnice koje se ugrađuju na model SM i SMT 990.

Prave stvari

Za razliku od ceste, ovaj je sklop svoje prave mogućnosti u potpunosti demonstrirao na natjecateljskoj stazi, za koju je prvenstveno i projektiran. Naime, zbog specifične konfiguracije staze koja obiluje nepreglednim i varljivim zavojima često nam se dogodilo da smo morali kasno kočiti kako bismo na vrijeme uspjeli korigirati svoju putanju. Nekada su to bile i panične reakcije koji-



Snažan pogonski agregat jednak je onome koji se ugrađuje i u sve ostale KTM-ove maksimi supermoto predstavnike, što znači da je dovoljno snažan i upotrebljiv, iako mu za duge ravnice natjecateljskih staza ponekad nedostaje daha



ma smo spašavali „goli“ život, jer smo zbog velikih visinskih razlika same staze često dobijali krivi dojam o smjeru zatvaranja zavoja. U tim smo situacijama bili vrlo zahvalni KTM-ovim inženjerima što su ugradili ovako kapacitetan kočioni sustav koji je bez obzira na učestalo forsiranje uvijek bio jednako snažan i postojan. U stvari, već kada smo mislili da smo pretjerali i da se nikako nećemo uspjeti zaustaviti na vrijeme kako bismo promijenili smjer kretanja motocikla, dovoljno je bilo samo „muški“ povući polugu prednje kočnice i SMR 990 se doslovno ukopao u mjestu. Pritom moramo posebno pohvaliti i konstantan učinak kočnica, što je prvenstveno zasluga opletenih kočionih crijeva, kao i mogućnost kočenja duboko u nagibu, prilikom čega motocikl ne pokazuje tendenciju uspravljanja, već i dalje postojano zadržava željeni nagib. Ovo posljednje posljedica je specifične

V-2 konstrukcije agregata, kao i tvrde podešenog ovjesa, koji na jakim kočenjima ne ponire pretjerano, pa ne narušava ukupnu stabilnost motocikla. Isto tako, zahvaljujući tvrdem set-upu i masivnijim CNC glodanim mostovima SMR 990 je u vožnji uvijek čvrst i precizan te ne širi putanju.

Kako smo već nekoliko puta spomenuli da je motor identičan onome koji se ugrađuje i na modele SM 990 i SMT 990, o njegovom karakteru i performansama više nemamo mnogo za reći, pogotovo zato jer smo ga detaljno opisali i u prethodnom broju Moto Pulsa, kada smo predstavili SMT 990. U kratkim crtama dovoljno je ponoviti da agregat vuče poput zahuktalog vlaka - i to bez obzira u kojem se stupnju prijenosa nalazite - i da vas nikada neće razočarati ni u svakodnevnoj primjeni, niti na zavojitim dionicama, gdje ćete doslovno „vaditi mast“ većini vlasnika modernih sportskih nakeda.

Osim ekskluzivnog dizajna ultralagani Marchesinievi kotači se odlikuju 1,5 kg manjom težinom u odnosu na kotače koji se ugrađuju na bazni SM 990, što pridonosi boljim voznim osobinama, ali i ukupnim performansama motocikla



TEHNIČKI PODACI

Motor: dvoocilindrični, V75, četverotaktni
Promjer x hod: 101 x 62,4 mm
Obujam: 999 ccm
Odnos kompresije: 11,5:1
Razvod: dvije bregasta osovina 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; straža 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 Brembo monoblock kočione čeljusti sa 4 klipača, straža disk od 240 mm i kočiona čeljust s dva klipača
Dimenzije (u mm) i suha težina: visina sjedala 875, osovinski razmak 1.505, težina 189 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: 15 l

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

- cijena, zaštita od vjetra

Za razliku od ceste, na natjecateljskoj stazi je vidljiv izvjestan nedostatak snage. Nije to ništa strašno, ali dugački pravci na Portimau kao da su stvoreni za puno snažnije motocikle i obaranje brzinskih rekorda, zbog čega smo možda stekli i krivi dojam. Ipak, kad se ravnicu završi i kad dođu zahtjevniji dijelovi staze SMR 990 ravnopravno konkurira svakom izazivaču bez obzira na njegovu koncepciju ili maksimalne performanse na papiru. Najbolje od svega je što vam je ta snaga dostupna već od najnižih okretaja, dok vas masivna vrijednost okretnog momenta doslovno ispucava iz zavoja.

Bez obzira na područje rada u kojem se nalazite snaga se razvija linearno i bez ikakvih trzaja i naglih provala snage kakve su inače svojstvene nekim drugim proizvodima slične arhitekture. Zapravo, razvijanje snage na ovom KTM-u je toliko mekano i blago, a ipak žestoko, da vas pri

agresivnoj vožnji često zna iznenaditi i uključivanje limitatora broja okretaja ukoliko niste usredotočeni na pravovremeno mijenjanje brzina. Tome donekle pridonose i prigušeni serijski ispušni topovi, koji motocikl čine prilično tihim, tako da izostaje ona karakteristična grmljavina svojstvena svim dvocilindračima. Zamjenski Akrapovičev ispušni sustav, kojeg KTM nudi na listi dodatne opreme, svakako je nešto o čemu bi se trebalo razmisliti, naravno, ako vas ne ograničavaju financije, jer cijena im je zaista visoka. Valja spomenuti i spojku i mjenjačku kutiju: vrlo su mekane i precizne, što pridonosi još većem užitku u vožnji.

Što se vjetrobranske zaštite tiče, ona je kao i kod sportskih nakada vrlo oskudna, odnosno, gotovo nikakva. Ukoliko vas to smeta i ne želite neprekidnu borbu sa zračnim strujanjima, onda ovaj motocikl definitivno nije za vas i bolje je da se

odlučite za financijski nešto prihvatljiviju verziju ovog sportaša, SMT 990, koja je uz to opremljena i vjetrobranskim oplatama. No, ako vam vrela krv i želja za adrenalinom ne dozvoljavaju takve ustupke, onda vam toplo preporučamo da se klonite autoceste i više koristite regionalne zavojite putove, jer tamo ćete doći na svoje, a užitak će biti potpuniji. Naravno, određeni napor možete očekivati na natjecateljskoj stazi, iako se to odnosi samo na malobrojne ravne pravce na kojima se postižu maksimalne brzine, dok na ostalim dijelovima nećete osjetiti neke veće probleme. No, znate kako kažu: „Ljubav boli“.

Sve u svemu, KTM SMR 990 je kompletan motocikl. Atraktivnog je i agresivnog izgleda, ima zavidnu opremu i sjajnu završnu obradu, u kojoj je pozornost posvećena i najmanjim detaljima. U svom redizajniranom, drugom izdanju nudi još bolje performanse, ali i agresivnije vozne osobine, pa time letvicu postavlja na jednu sasvim novu, puno višu razinu. Možda će mu netko zamjeriti što nije opremljen još snažnijim motorom, no pitanje je koliko bi to imalo smisla, jer i ovako je teško iskoristiti sve potencijale koje ovaj motocikl nudi, osim ako se ne nalazite na natjecateljskoj stazi sa izrazito dugačkim ravnim pravcima. Bez obzira na to, ovaj motocikl pruža dovoljno uzbuđenja u svim drugim situacijama u kojima se više cijene ekskluzivnost i eksplozivna vozna svojstva. Pravi užitak vožnje na ovom motociklu nisu ravnice, već zavoji, a tu SMR 990 itekako ima što pružiti.

Ipak, kako svako zadovoljstvo košta, tako ćete i za ovaj KTM-ov „super“ supermoto morati izdvojiti pozamašna novčana sredstva, jer s cijenom od 106.930 kn ovaj motocikl definitivno ne spada u klasu lako dostupnih vozila. No, uzmemo li u obzir da se za to nude i profesionalni elementi ovjesa, kočnica i kotača koji vidljivo unapređuju vozne osobine, onda se razlika od 8.000 kn u odnosu na osnovni model više i ne čini tako velikom.

U svakom slučaju, novi kralj supermota je tu, „gladan“ je uspjeha i ponovno želi svoje kraljevsko prijestolje. ■



Za potpuni dojam istinskog „R“ motocikla nedostaje jedino zvučna kulisa otvorenog ispušnog sustava, koji je zbog Euro 3 homologacijskih normi morao ustupiti mjesto serijskom proizvodu

Iako je teži i veći od bratskih jednocilindričnih modela, SMR 990 svojim voznim osobinama snažno podsjeća na njih. Barataste li još k tome i svim tajnama atraktivne supermoto tehnike, gotovo da nema toga što s ovim motociklom ne možete izvesti

