

# Novi smjjerovi

**TARRAGONA:** Prema već ustaljenom pravilu moto industrije prvi mjeseci aktualne godine obično su vezani za premijerna testiranja sportskih modela i za svjetske prezentacije najnovijih serijskih ostvarenja, prilikom čega se većina proizvođača zajedno sa cijelom novinarskom elitom seli u toplije krajeve. I dok jedan dio naše struke putuje po svijetu držeći se GP i Superbike cirkusa "k'o pijan plota" ne bi li snimili ili načuli neku još nepoznatu vijest, mi smo se - na poziv našeg domaćeg zastupnika za KTM motocikle - uputili prema jednoj od najomiljenijih destinacija svih europskih turista, Španjolskoj i njenom glavnom gradu Barceloni. Iako si već godinama obećavamo kako ćemo si za sljedeći posjet ovom povijesnom gradu uzeti barem nekoliko dana, kako bismo ga razgledali i doživjeli u njegovom punom sjaju, niti ovoga puta nismo ostali dosljedni svojim namjerama.

Kao i toliko puta do sada, od Barcelone smo vidjeli samo aerodrom i glavnu obilaznicu koja vodi izvan grada, jer raspored nam je još jednom bio isplaniran do zadnje minute, a trebalo je stići i do 150 km udaljene Tarragone, odnosno hotela u malom mjestu Montbrio, gdje se smjestio KTM-ov stožer. Netko bi možda i žalio što ga je posao omeo u toliko željenom turističkom razgledavanju, no, ovoga puta turizam nam nije niti padao na pamet jer smo se uputili na prezentaciju najnovije generacije jednocilindričnog modela koji je godinama bio "kamen temeljac" tvrtke iz Mattihofena i na čijim je uspjesima ova tvrtka i izgradila svoju reputaciju. Naravno, riječ je o drugoj generaciji legendarnog LC4 jednocilindričnog pogonskog agregata koji se ugrađivao u nekoliko modela različitog usmjerenja. S oko 50.000 prodanih primjeraka godišnje upravo su modeli pokretani ovim motorom činili glavnu prodaju KTM-a, što najbolje pokazuje povijesni značaj ovog koncepta, kao i veliki trud koji je tvornica uložila u razvoj njegovog nasljednika.

Kao informaciju onima koji nisu dobri poznavatelji KTM-ove povijesti, te kako bismo još jednom naglasili značaj ovog agregata, spomenut ćemo samo da je prvi motocikl koji je pokretao LC4 motor bio motocross model predstavljen davne 1987. godine. Od tada do danas prošlo je punih 20 godina, tijekom kojih je LC4 KTM-u donio nebrojene tržišne i sportske uspjehe u motocrossu, enduru i supermotu, kao i na raznoraznim relijima, od kojih posebno moramo istaknuti i onaj najzahtjevniji, Paris-Dakar. Tijekom vremena motor je sustavno razvijan, a sve izmjene i dorade koje su izvršene na temelju iskustava stečenih u ekstremnim uvjetima donijeli su mu i laskavu titulu vrlo pouzdanog ili jednostavno rečeno: "neuništivog".

Obzirom na ovako blistavu prošlost, na novom modelu leži velika odgovornost, jer ponuditi tržištu nešto novo i ujedno nastaviti uspješnu tradiciju svojih prethodnika nije nimalo lak zadatak, bez obzira na svu silinu moderne tehnologije.


Novi model, koji dolazi pod nazivom SM 690, predstavnik je klase "soft" supermoto motocikala



Nova instrument ploča na kojoj se ističu veliki obrtomjer i digitalni brzinomjer sa zaslonom od tekućih kristala





A rider in a black and orange racing suit and helmet is shown from the side, sitting on a KTM supermoto motorcycle. The rider's helmet is blue and red with 'UVEEX' and 'KTM' logos. The suit has 'MOTOPULS' and 'KTM' branding. The motorcycle is black with 'PRESTIGE' written on the fuel tank. The background is a blurred outdoor setting, likely a track.

U idealnim uvjetima španjolske klime isprobali smo modernu interpretaciju KTM-ovog supermota koju pokreće druga generacija legendarnog LC4 pogonskog agregata. Riječ je o konceptijski sasvim novom motociklu koji prekida sve veze sa dosadašnjim motocross i enduro konstrukcijskim rješenjima. Iako i dalje zadržava naglašeno sportske gene svojih predaka, projektiran je prvenstveno za cestu i svakodnevnu upotrebu, a odlikuje se hrabrim dizajnom, minimalnim vibracijama, agilnom i stabilnom ciklistikom i zavidnim performansama koje postavljaju sasvim nova mjerila u klasi suvremenih supermoto jednocilindraša. I sve to za cijenu gotovo identičnu prethodnom modelu

Kočenje je snažno, iako ne brutalno, a prilikom kočenja pomaže i APTC antihopping spojka opremljena uređajem za sprječavanje poskakivanja stražnjeg kotača



U zavoje SM 690 ulazi vrlo precizno, iako ne pretjerano brzo, što je najvjerojatnije zasluga guma Bridgestone BT 090 obliježnog profila. Putanja se održava na vrlo prirodan način, pri čemu vozač ima osjećaj velike stabilnosti i potpunog povjerenja



Resetkastí okvir od celíčnih cijevi sa stražnjom alumínijском konstrukcijom i vrlo čvrstom die-cast alumínijском stražnjom vlicom izrađenom iz jednog dijela i otvorenom na bočnim stranicama

koji su homologirani za cestovnu primjenu i namijenjeni širokom krugu korisnika. Kako smo do sada već naučili da se kod KTM-a svaki njihov supermoto proizvod odlikuje i jako izraženim sportskim genima, molimo poštovano čitateljstvo da ovaj prefiks "soft" ipak uzme s izvjesnom rezervom.

Već i prvi pogled na SM 690 jasno daje do znanja da se ovdje radi o potpuno novom konceptu koji sa svojim prethodnicima nema gotovo ništa zajedničko. Novi okvir, novi motor i novi dizajn samo su neki od pokazatelja koji upućuju na činjenicu da se ovdje radi o jednom potpuno drugačijem pristupu i projektiranju jednocilindričnog supermoto vozila. Prema riječima stručnjaka iz Mattihofena, u razvoju novog modela pokušali su se riješiti svih enduro i motocross pristupa u konstrukciji koji su karakterizirali dosadašnje supermoto modele. Isto

tako, novi model nije više namijenjen samo uskom krugu sportski orijentiranih vozača, nego je projektiran za puno širi spektar korisnika u dobi od 20 do 40 godina koji traže atraktivan i primjenjiv motocikl i pretežno stanuju u urbanim sredinama.

Suvremen pristup u izvedbi motocikla vidljiv je već i po dizajnu vanjskih oplata, koje zahvaljujući oštrim linijama i naglašeno futurističkom oblikovanju pojedinih elemenata djeluju moderno i svježije. Svi će se složiti da SM 690 i u mirovanju ostavlja dojam dinamičnog i agilnog vozila, no, istina je da motocikl djeluje dosta neobično i da svojim ultramodernističkim dizajnom neće baš svakome sjesti "na prvu".

Jednostavno, kao i kod svih ostvarenja koja su ispred svog vremena, dizajn ovog modela zahtjeva određeno privikavanje nakon čega vam sve postaje normalno i uobičajeno, odnosno, kao da to upravo tako mora i biti. Jedno od najupečatljivijih rješenja koje vizualno karakterizira ovaj KTM definitivno je prednji kraj, koji se ističe neobičnim spojem prednjeg blatobrana i vjetrobranske maskice, što je rješenje koje je premijerno prikazao Ducati na svom maksí supermoto konceptu Hypermotard. Kao što je to i običaj za ovu klasu, u vjetrobransku masku je integrirano prednje svijetlo, koje je sada većih dimenzija nego na prethodnim modelima kako bi se osigurala puno bolja i kvalitetnija rasvjeta u noćnoj primjeni.

Potpuno nove izvedbe je i kompletna multifunkcionalna instrument ploča koja se sastoji od digitalnog brzinomjera, analognog obrtomjera i najvažnijih kontrolnih žaruljica za sustav ubrizgavanja, dugo i kratko svijetlo, neutralni položaj mjenjačke kutije i rezervu goriva. Spremnik goriva od "špricane" plastike otporne na vanjska oštećenja također je nešto većih dimenzija nego na prethodnim modelima, što je posljedica veće zapremine od 13,7 l koja osigurava i bolju autonomiju kretanja, kao i drugačije konfiguracije novog okvira. No, bez obzira na njegove veće dimenzije spremnik je ergonomski dobro oblikovan, tako da u vožnji ne sputava kretanje vozača po uzdužnoj osi.

Sjedalo je dugačko, dobro profilirano i tvrdo podstavljeno, kako bi vozač imao adekvatnu povratnu informaciju od motocikla i u potpunosti osjetio što se s motociklom dešava u vožnji. Zadovoljavajuća udobnost smještaja osigurana je i

Ispod vanjskih oplata su skrivena sva moderna rješenja i sve tajne potpuno novog pristupa koncepciji suvremenog supermoto motocikla



SM 690 se odlikuje dinamičnim i svježim dizajnom naglašeno futurističkog usmjerenja, koji zahtjeva određenu prilagodnu promatrača



za suvozača, kojem su na raspolaganju i masivni držači za ruke straga, te oslonci za noge smješteni na dobro odmjerenoj udaljenosti. Masivnija izvedba stražnjeg kraja, koji završava štop svijetlom LED tehnologije, zasluga je velike kutije za filter zraka smještene ispod sjedala, duž cijelog prostora unutar stražnje konstrukcije od aluminijskih profila.

Stražnjim krajem dominiraju i dvostruki ispušni topovi velikih dimenzija, čiji su prigušivači postavljeni gotovo okomito. To je rješenje koje se nama osobno nije sviđalo i koje definitivno narušava vizualno vrlo dinamičnu cjelinu motocikla. Po riječima KTM-ovih tehničara drugačija izvedba nije bila moguća zbog masivne kutije za filter zraka, koja ne dozvoljava provlačenje cijevi ispod sjedala, a osim toga ovakva izvedba smanjuje broj pregiba ispušnih cijevi, što doprinosi i boljoj protočnosti ispušnih plinova. Inače, sukladno strogim zakonima o Euro 3 normama ispušni sustav je opremljen i dvostrukim katalitičkim konverterima.

### Čvrst poput stijene

Kako bi bio što čvršći i stabilniji na brzima dionicama, te što otporniji na torziona uvijanja, SM 690 je opremljen potpuno novim okvirom, čija izvedba više nalikuje na neko od Ducatijevih rješenja nego na okvir svojstven jednocilindričnim modelima. U stvari, okvir je izveden kao rešetkasta konstrukcija od čeličnih cijevi koja se s gornje strane spaja u centralnu gredu i motor koristi kao ovješeni, a ne više kao centralni element izložen naprezanjima. Jednako interesantno djeluje i vrlo čvrsta die-cast aluminijska stražnja vilica izrađena iz jednog dijela i otvorena na bočnim stranicama, koja se sa stražnjim sustavom ogibljenja više ne spaja direktno nego preko sustava polužja.

Što se tiče ogibljenja, motocikl se sprijeda oslanja na WP upside-down vilicu s cijevima promjera 48 mm, hoda 210 mm, te stražnji WP monoamortizer

### SM 690 PRESTIGE

## Za one koji žele više

Uz standardni model KTM nudi i ekskluzivniju verziju SM-a 690 pod nazivom Prestige, koja je dostupna isključivo u sivoj boji i opremljena kvalitetnijim komponentama ciklistike. Dok se obični SM 690 oslanja na Behr žičane kotače i gume Bridgestone BT 090, SM 690 Prestige stoji na ultralaganim Brembo peterokrakim aluminijskim kotačima i gumama racing orijentacije, Metzeler Sportech M-3. Naglašeno sportski pristup vidljiv je i u prednjem kočionom sustavu, koji se sastoji od istog diska promjera 320 mm, Brembo kočionih čeljusti s radijalnim prihvatom i četiri kočiona klipca koji djeluju na četiri zasebne kočione obloge, za razliku od standardnog modela koji je opremljen samo sa dvije obloge. Agresivnije kočnice zahtijevaju i preciznije upravljanje, za što je zadužena radijalna kočiona pumpa na upravljaču s izdvojenim spremnikom ulja veće zapremine. Sofisticiraniji je i kompletan WP sustav ovjesa, kao i upside-down vilica i monoamortizer, koje je na ovom modelu osim na predopterećenju opruge i u povratnom djelovanju moguće podešavati i u fazi kompresije. Zahvaljujući svim ovim doradama SM 690 Prestige se odlikuje još reaktivnijim voznim osobinama, koje se očituju u brzom promjeni smjera kretanja zbog lakših kotača i manjih rotacionih sila koje proizvode. Gume šiljatijeg profila osiguravaju jednostavniji i brži silazak u nagib, dok je napredniji model kočionog sustava zadužen za ekstremno snažna i učinkovita zaustavljanja. Naravno, smatrate li da vaše znanje, tehniku vožnje ili status može zadovoljiti samo najbolje iz ponude tada morate biti spremni i na nešto veće izdatke, a oni za SM 690 Prestige iznose 70.470 kn. Iako na prvi pogled djeluje puno to je svega 2.100 kn razlike u donosu na standardnu verziju koja ipak nema toliko ekskluzivne opreme.



SM 690 nije opremljen samo vrlo dobrim motorom, nego se odlikuje i dobrom ciklistikom, zahvaljujući kojoj taj motor može doći do svog punog izražaja



hoda 210 mm, koji su već serijski podešeni po supermoto parametrima, a moguće ih je još dodatno regulirati na predopterećenju opruge i brzini povrata. Standardna verzija modela SM 690 stoji na "Behr" žičanim kotačima veličine 3,5 x 17 i 5,00 x 17, na koje se ugrađuju niskoprofilne cestovne gume dimenzija 120/70-17 sprijeda i 160/60-17 straga. Motocikl je opremljen i snažnim kočionim sustavom, koji se sastoji od prednjeg diska promjera 320 mm na koji djeluju Brembo radijalna kočiona kličesta sa četiri klipčića i dvije kočione obloge, dok se straga nalaze disk promjera 240 mm i čeljust s jednim klipčićem.

### Manje vibracija, više snage

Kao što smo već spomenuli na početku teksta, prva asocijacija na spomen austrijske tvornice zasigurno je legendarni LC4 jednocilindrični pogonski agregat, koji je suvereno obilježilo dva desetljeća njihove proizvodnje. No, kako sve ima svoj rok trajanja, tako je i provjereni motor morao popustiti pod pritiscima tržišta i ustupiti mjesto modernijem nasljedniku. U duhu nove koncepcije koja karakterizira kompletan motocikl, potpuno novom izvedbom odlikuje se i druga gene-

racija LC4 motora, koja bi u pogledu performansi trebala dati sasvim novo značenje KTM-ovim jednocilindrišima.

Iako nosi oznaku 690, motor ima zapreminu 653,7 ccm, isto kao i njegov sportski orijentirani prethodnik SMC 660. U odnosu na spomenuti model prošle generacije nepromijenjene ostaju vrijednosti provrta i hoda od 102 x 80 mm, kao i odnos kompresije od 11,7:1. No, bez obzira što se neki parametri izraženih vrijednosti podudaraju, sve ostale komponente su potpuno izmijenjene i proizvod su sasvim nove tehnologije. Novi su blokovi motora i cilindar izmijenjene arhitekture, koji su sada kompaktnijih dimenzija, baš kao i glava cilindra, koja je potpuno redizajnirana i izrađena od magnezija. Ostale promjene skrivene su u unutra-

nosti samog agregata, a uključuju manju težinu i veći promjer ventila, kao i smanjeni kut između usisnih i ispušnih ventila koje pokreće jedna bregasta osovina. Umjesto klasičnom rasplinjaču napajanje gorivom je povjereno sustavu elektronskog ubrizgavanja s leptirastim tijelom promjera 46 mm, a tu je i automatski čok za hladan start. Leptirasto tijelo se otvara putem EPT, Elektronic Power Throttle, komande gasa s klasičnim kablovima koji se spajaju na elektronsku jedinicu koja ujedno i regulira stupanj otvorenosti leptirastog tijela ovisno o režimu rada motora. Potpuno nove izvedbe je i kontrabalansna osovina, koja je sada smještena paralelno s radilicom ili - kako to u KTM-u nazivaju - "centralno", kako bi se vibracije, inače vrlo naglašene kod jednocilindraša, ublažile do najveće moguće mjere. Unaprijedeno je i podmazivanje motora, za

koje su sada zadužene dvije pumpe: tlačna uljna pumpa koja tjera ulje kroz uljne kanale i vakuumska koja isisava ulje iz kartera. Do maksimalnih granica su reducirane i ukupne težine mnogih kom-

Koliko god ga spuštali u nagib, motocikl je uvijek toliko stabilan i čvrst na svojoj putanji, da imate osjećaj kako ne postoje ograničenja u jačini nagiba



(1) Redizajnirani cilindar s glavom od magnezija, u kojoj su smještena četiri ventila manje težine i većeg promjera, a koje preko kratkog lanca pokreće jedna bregasta osovina (2) Mjenjačka kutija sa šest stupnjeva prijenosa (3) Osim što je novodizajniran, LC4 druge generacije se odlikuje kompaktnijom građom i manjom težinom (4) Sustav ubrizgavanja s leptirastim tijelom promjera 46 mm koje se otvara EPT, Elektronic Power Throttle, komandom gasa s klasičnim kablovima (5) Radilica se u svojoj vrtinji ispreplće s uzdužno smještenom (ili kako je u KTM-u nazivaju: "centralnom") kontrabalansnom osovinom (6) APTC antihopping spojka isporučuje se serijski na modelu SM 690





Prednjim krajem dominira neobičan spoj prednjeg blatobrana i vjetrobranske maskice kojima je funkcionalnost važnija od estetike

ponenti, uključujući stjenke blokova, primarni prijenos i sve rotacione elemente, što je dovelo i do smanjenja ukupne težine motora. Budući da je snaga povećana, ugrađen je i hladnjak tekućine veće površine.

Posljedica svih ovih preinaka je kompaktniji agregat manje mase, ali i veća vrijednost maksimalne snage, koja sada iznosi 64 KS pri 7.500 okr/min, te okretni moment od 6,4 kgm pri 6.550 okr/min, što su, po riječima KTM-ovih tehničara, za 20% bolje vrijednosti od trenutno aktualne konkurencije.

Sukladno novim performansama redizajnirana je i kompletna mjenjačka kutija, kojoj je osim novih odnosa među brzinama pridodan još jedan dodatni stupanj prijenosa, tako da ih umjesto nekadašnjih 5 sada ima ukupno 6.

SM 690 se može pohvaliti i činjenicom da je prvi jednocilindrični supermoto model koji se serijski isporučuje sa APTC anti-hopping spojkom, koja smiruje poskakivanje stražnjeg kraja kod kočenja i osigurava postojaniji kontakt kotača s podlogom.

Nakon što smo vas "udavili" s opisom svih aktualnih 'tehnikalija' kojima se motocikl odlikuje, vrijeme je da se pozabavimo i onim puno zanimljivijim dijelom testa, a to je praktična primjena.

### Ugladeni snagator

Nakon stavljanja ključa u bravicu potrebno je pričekati par sekundi da kazaljka obrtomjera i digitalni pokazivač otplešu svoj ples po instrumentima i da se sustav ubrizgavanja pripremi za rad - i motor je spreman za pokretanje. S prvim dodiranjem tipku pokretača automatski se pali i hladni čok, koji podiže broj okretaja motora, no, dovoljno je samo nekoliko minuta da se postigne radna temperatura i zabava može početi.

Sjedalo je postavljeno na 875 mm od tla i nije previše udaljeno od širokog i relativno visoko

postavljenog upravljača, pa je naš prvi dojam da je motocikl podjednako ugodan za jurnjavu po zavojima kao i za nešto opušteniju vožnju. Visina sjedala vjerojatno će stvarati izvjesne probleme nešto nižim vozačima, no sjedalo je još uvijek postavljeno puno niže nego na nekom motociklu enduro usmjerenja. Veliki zakretni kut upravljača, uska konstrukcija i težina od samo 152 kg s tekućinama, 3 kg manje od predhodnog modela, obećavaju iznimnu pokretljivost i lakoću upravljanja na skučenom prostoru. Od velike pomoći su i mekana modulabilna poluga spojke i brza i precizna mjenjačka kutija, koje sve manevarske zadatke u uvjetima gradskih gužvi više pretvaraju u zabavu nego u neku iritantnu radnju.

Nakon što smo se izvukli iz gradske vreve i dohvatili se otvorenijih dionica odmah smo se upoznali sa svim prednostima nove koncepcije ovog KTM-ovog



Brembo kočiona kljesta s radialnim prihvatom imaju četiri kočiona klipića i dvije kočione obloge



Kočiona kljesta modela Prestige sa četiri kočione obloge



Radialna pumpa modela Prestige



Specijalno dizajnirane oplata prednjeg kraja zaslužne su za zavidnu aerodinamičku stabilnost vozila na velikim brzinama, što se očituje na vrlo čvrstom i mirnom upravljaču





Motocikl je vrlo reaktivan u promjeni pravca kretanja, pri čemu se od vozača zahtjeva minimalan angažman. Sjedalo je postavljeno na 875 mm od tla i nije previše udaljeno od širokog i relativno visoko postavljenog upravljača, spremnik goriva je zapremine 13,7 l i osigurava zavidnu autonomiju kretanja, a stop svijetlo je LED tehnologije i oštih linija

proizvoda i shvatili koliki je ustvari njegov iskorak u odnosu na dosadašnju jednocilindričnu produkciju.

Ono što nas je prvo zateklo na ovom motociklu je gotovo potpuni izostanak vibracija. Istina, određene vibracije se još uvijek osjećaju, jer ipak je riječ o jednocilindričnom agregatu, no vibracije koje motor proizvodi su vrlo malog inteziteta i gotovo uopće ne utječu na udobnost vožnje, čak niti u visokim režimima. U stvari, na SM-u 690 imate osjećaj kao da ste na nekom uglađenom dvo-cilindrašu, a ne kao do sada na "mješalici za beton" od koje ispadaju zubne plombe. Iluziju da ispod sebe imate još jedan dodatni cilindar ostavlja i ukupna snaga motocikla, koja se konstantno oslobađa duž cijelog radnog područja motora i koje uvijek ima dovoljno na raspolaganju. Naime, za razliku od prethodne generacije (koja je dosta brutalno razvijala snagu, ali samo na niskim i srednjim okretajima, dok su visoki okretaji bili "prazni"), novi model snagu razvija podjednako u svim režimima rada. Izvjesna kolebanja se javljaju samo na minimumu, kada motor pomalo "štuca", što je odlika većine agregata sa sustavom elektronskog ubrizgavanja, no nakon što se prijeđe "rupa" od oko 2.500 okretaja snagu razvija linearno i bez ikakvih trzaja ili naglih provala kakve su inače uobičajene za većinu sportski orijentiranih supermoto modela. Zapravo, SM 690 snagu razvija tako lako i fluidno, da jednostavno izgubite pojam o realnoj brzini kojom vozite. Tome donekle doprinose i prigušeni ispušni topovi, koji motocikl čine prilično tihim, pa tako izostaje očekivana grmljavina inače svojstvena jednocilindričnim motociklima. Zamjenski Akrapovičevi ispušni topovi koje KTM nudi u dodatnoj opremi svakako je nešto o čemu bi se trebalo razmisliti, pogotovo zato što osim zvučne kulise i boljih performansi motociklu daju i ljepši izgled, jer nisu postavljeni okomito, poput origi-

nala, nego prate linije stražnjeg kraja. Ono što nas je još iznenadilo kod ovog motocikla i što zapravo nije svojstveno ostalim jednocilindrašima je činjenica da za agresivnu vožnju nije potrebna pretjerana upotreba mjenjačke kutije, jer okretnog momenta ima dovoljno, a i brzine su dosta dugačke.

Napredak u performansama donio je i veću maksimalnu brzinu, o čemu smo se i sami osvjedočili s postignutih 187 km/h. Ovdje moramo spomenuti i činjenicu da naš test vozač po kriterijima visine i težine ne ulazi baš u standarde idealnog motociklista, što znači da bi s nekim pilotom "trkaćih" proporcija ovaj motocikl lako mogao ostvariti i nešto bolje rezultate.

No, puno više od brzi-

ne oduševila nas je stabilnost motocikla na brzim dionicama, obzirom da je međuosovinski razmak sa 1.510 mm kod prethodnog modela smanjen na 1.460 mm. To je vjerojatno posljedica krutog i puno čvršćeg okvira, niže postavljenog težišta i specijalno dizajniranih oplata prednjeg kraja. Upravo taj neobičan spoj prednjeg blatobrana i vjetrobranske maskice ovdje dolazi do punog izražaja jer ostvaruje zavidnu aerodinamičku stabilnost vozila, a uz to upravljač čini vrlo čvrstim i mirnim na velikim brzinama. Isti element zaslužan je i za sasvim zadovoljavajuću vjetrobransku zaštitu kojom se SM 690 odlikuje, ako se kod ove klase motocikala o tome uopće može i govoriti. Naime, iako je malih dimenzija, vjetrobranska maska ipak ublažava pritisak zračnih struja i usmjerava ih pored i iznad tijela vozača.

## Zabavi nikad kraja

Da ne bi sve ostalo samo na performansama, iskoristivosti motora i stabilnosti na brzim dionicama, put nas je dalje vodio prema zavojitim cestama planinskog gorja iznad Tarragone, a upravo je to ambijent u kojem se supermoto motocikli najbolje snalaze. Organizatori nisu slučajno odabrali ovu dionicu, jer upravo je to dio na kojem SM 690 može mnogo pokazati. Kilometri i kilometri najrazličitijih zavoja koji se vežu jedan na drugog, kao niti konca na tkalačkom stroju. Jednom riječju, raj za ljubitelje supermota, ali i idealan poligon za otkrivanje krajnjih granica upravljivosti i voznih osobina motocikla. Nama je ova dionica pružila toliko zabave i adrenalina, da smo se osjećali poput djeteta koje uživa u svom prvom posjetu lunaparku. Nakon završetka testa o tome je još dugo svjedočio i naš osmijeh koji jednostavno nismo mogli skinuti s lica sve do kraja dana. Ali, vratimo se mi našem motociklu.

SM 690 nije samo opremljen vrlo dobrim motorom, nego se odlikuje i dobrom ciklistikom, zahvaljujući kojoj taj motor može doći do svog punog izražaja. Sukladno tradiciji elemenata koji se već godinama ugrađuju na sve KTM-ove supermoto predstavnike usudujemo se reći kako ciklistika

ovog modela spada u red najboljih konkurenata. Ovjes je na motociklu podešen kao idealan kompromis između sporta i udobnosti, iako



Bočnu siluetu narušavaju jedino dvostruki ispušni topovi velikih dimenzija postavljeni u stilu Yamaha XT 660. U ponudi je i Akrapovičev ispušni sustav, koji osim boljih performansi i punijeg zvuka motociklu daje i ljepši izgled jer prati linije stražnjeg kraja



## POVIJEST LC4

**1987.** - prvi motocikl koji je pokretao LC4 pogonski agregat bio je motocross model namijenjen aktivnim natjecateljima

**1992.** - redizajn okvira i face lifting plastičnih oplata

**1994.** - predstavljen Duke 1, prvi jednocilindrični cestovni model u KTM-ovoj ponudi

**1996.** - uveden elektro-starter na sve modele s LC4 motorom

**1998.** - predstavljen LC4 SM 620, prvi serijski supermoto iz austrijske tvornice u Matihoffenu

**2005.** - posljednji face lifting Supermoto LC4 serije

**2007.** - potpuno nova koncepcija KTM-ove supermoto obitelji pokretane drugom generacijom LC4 motora



## TEHNIČKI PODACI

**Motor:** jedan cilindar, četverotaktni

**Promjer x hod:** 102 x 80 mm

**Obujam:** 653,7 ccm

**Odnos kompresije:** 11,7:1

**Razvod:** jedna bregasta osovina i 4 ventila

**Hlađenje:** tekućinom

**Paljenje:** elektronsko

**Napajanje:** elektronsko ubrzavanje s leptirastim tijelom promjera 46 mm

**Spojka:** APTC, anti-hopping, u uljnoj kupci s višestrukim diskovima

**Mjenjač:** 6 brzina

**Okvir:** čelični cjevasti

**Ovjes:** WP upside-down vilica promjera 48 mm, hoda 210 mm; WP monoamortizer, hod 210 mm

**Gume:** prednja 120/70-17, stražnja 160/60-17

**Kočnice:** naprijed disk promjera 320 mm i radijalna kočiona čeljust sa 4 klipčića, straga disk 240 mm i čeljust sa 1 klipčićem

**Dimenzije (u mm) i težina:** osovinski razmak 1.460, visina sjedala 875, težina 152 kg

**Deklarirano:** snaga - 64 ks (47 kW) - 7.500 okr/min, max. okr. moment - 6,4 kgm (65 Nm) pri 6.550

**Spremnik goriva:** 13,5 l.

**Max. brzina:** 185 km/h

**+** ugladen motor bez vibracija, ergonomija, stabilnost, agilnost, mala težina

**-** nepravilan rad motora na minimumu, vjetrobranska zaštita, tvrdo sjedalo

se vodilo puno računa o sportskoj primjeni u kojoj ovjes vozaču maksimalno pomaže u svim neugodnim situacijama. U svakom slučaju, jaka strana ciklistike je vrlo dobra agilnost i upravljivost. Kad to shvatite, motocikl se pretvara u nešto više od zabavne igračke.

Zahvaljujući reduciranoj težini i skraćenom međuosovinskom razmaku motocikl je izrazito reaktivan u promjeni pravca kretanja, pri čemu se od vozača zahtjeva zaista minimalan angažman. Tu su još i vrlo uska građa vozila i tvrdo, dobro profilirano sjedalo, koje vozaču osiguravaju nesmetano kretanje u svim smjerovima, tako da motocikl u potpunosti prati onu narodnu: "kud mi okom, tu on skokom".

U zavoje SM 690 ulazi vrlo precizno, iako ne pretjerano brzo, što je najvjerojatnije zasluga guma Bridgestone BT 090, koje karakterizira oblji profil gazne površine. S druge strane, putanja se održava na vrlo prirodan način, pri čemu vozač ima osjećaj velike stabilnosti i potpunog povjerenja. Ako se radijus zavoja počne zatvarati jače nego što ste planirali, dovoljno je samo još dodatno pojačati nagib. A s ovim motociklom se zaista mogu izvesti zavidni nagibi i pritom neće biti nikakvih neočekivanih reakcija koje bi ga mogle uznemiriti. Koliko god ga spuštali u nagib, motocikl je uvijek toliko stabilan i čvrst na svojoj putanji, da imate osjećaj kao da ne postoje ograničenja u jačini nagiba. To vam jednostavno daje toliku sigurnost da vozite još brže i još odlučnije nego što biste to učinili s nekim drugim motociklom. Malo je onih koji će za upravljajem SM-a 690 moći obuzdati svoje sportske instinkte

i prepustiti se čarima isključivo turističke vožnje.

Kočenje je snažno, iako ne brutalno. Da bi se postiglo zaista žestoko kočenje potreban je i jači stisak, jer je snaga kočenja proporcionalna sili pritiska poluge kočnice. Za razliku od same snage

kočenja, puno nas je više impresionirala modulabilnost prednje kočnice, koja se može dozirati gotovo milimetarskom preciznošću. To ukratko znači da se ručica kočnice odlikuje dosta dugačkim hodom, tako da je kočenje uvijek konstantno i fluidno, a ne tupo i agresivno. Želite li reaktivniji kočioni sustav, od kojeg će oči "ispadati" na dodir jednog prsta, najbolje je da se odlučite za verziju "Prestige", koja je opremljena radijalnim kočionim čeljustima sa četiri klipa i četiri zasebne kočione obloge, te radijalnom kočionom pumpom na upravljaču.

Stražnja kočnica djeluje dosta blago i postupno, ali ju zato možete koristiti i kad je motocikl u nagibu. Napomenimo i to da niti nakon cijelodnevnog "maltretiranja" kočnice nisu pokazale ni najmanje znakove zamaranja ili propadanja.

Prilikom kočenja pomaže i spojka koja je opremljena uređajem za sprječavanje poskakivanja stražnjeg kotača. Neiskusnijim vozačima ovo će biti od velike pomoći, jer ma koliko snažno kočili, motocikl uvijek savršeno drži pravac i ne uznemiruje stražnji kraj zbog preizraženog povratnog momen-

ta. S druge strane, iskusnijima koji znaju iskoristiti sve prednosti antihopping spojke u kombinaciji s djelovanjem na mjenjačku kutiju i stražnju kočnicu zajamčena je neizmjerena zabava zanošenja stražnjeg kraja i uklizavanja u zavoje natjecateljskom supermoto tehnikom

Tek na kraju dana, kada je zabava završila i kad smo nakon 200-tinjak kilometara sišli s motocikla, osjetili smo bolove u stražnjici koji su zasluga sportski tvrdog sjedala. Iako smo do tada bili dosta zadovoljni smještajem, na kraju nam je ipak postalo jasno da sve prednosti koje ovaj oslonac osigurava u sportskoj primjeni na kraju ipak mora imati i neke svoje nedostatke. Možda su tome pridonijeli naš umor i cjelodnevno putovanje do mjesta prezentacije, no KTM nikada nije bio proizvođač cruisera ili tourera, nego nestašnih motocikala s izraženom sportskom notom.

## Supermoto nove generacije

Sve u svemu, o SM-u 690 možemo govoriti kao o značajnom napretku KTM-ove jednocilindrične obitelji, kako u pogledu ciklistike i vzožnih osobina, tako i po pitanju maksimalnih performansi i iskoristivosti pogonskog agregata. Velika je vjerojatnost da će njegova inovativna koncepcija postaviti nove smjernice u izradi suvremenog supermota, dok će njegov futuristički dizajn još neko vrijeme zasigurno izazivati podijeljena mišljenja među publikom. Ipak, najljepše od svega je što se novi model bez obzira na sva svoja moderna rješenja i tehnološka "čuda" krajnjem korisniku nudi po gotovo identičnoj cijeni kao i njegov prethodnik.