

3x MAXI SUPERMOTO

PIŠU: BORIS METIKOŠ | KREŠIMIR PRAŠNIČKI
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK



Zima je sve bliže i dani uživanja na našim metalnim ljubimcima su sve rjeđi i kraći. No mi ne bismo bili mi kada i za ovog tmurnog vremena ne bismo izvukli ponekog džokera iz rukava i tako vam barem riječju i atraktivnim slikama donekle ublažili ovu jesensko-zimsku tjeskobu, kako bismo vam skratili vrijeme do dolaska nove sezone i lijepog vremena. Obzirom da smo tijekom godine bili vrlo vrijedni i da smo testirali (i usporedili) gotovo sve ovosezonske aktualnosti iz svijeta motocikala, skutera i quadova, mogli biste pomisliti da nam za daljnje usporedne testove i nije ostalo baš previše prostora za diskusiju. Na svu sreću, suvremena moto industrija je neiscrpan izvor novosti, novih rješenja i novih proizvoda, a budući da smo ograničeni samo brojem stranica, to znači da se na repertoaru uvijek nađe nešto čega se još do sada nismo dotakli. Na ovom testu smo odlučili usporediti samo tri motocikla. Oni svojim usmjerenjem, dimenzijama, tehničkim rješenjima i

voznim osobinama odskaču od svih do sada ustaljenih klasa, iako od svih uzimaju ponešto i zajedno čine jedno sasvim novo usmjerenje - ili kako bi to prirodoslovci rekli: evoluciju postojećeg. Naravno, riječ je o klasi maxi supermoto motocikala, koja je tek ove godine u potpunosti oformljena, iako su

Hibridi

★ **Ducati** Hypermotard 1100 DS ★ **KTM** SM 950 R

Nakon što je klasični supermoto gotovo dosegno vrhunac slave i tehničkog napretka, na scenu su stupile i njihove 'uhranjene' verzije, koje već opjevanim ciklističkim osobinama pridružuju još ekstremnije performanse. Tri modela koja smo usporedili mahom su europski proizvodi nastali na bazi već provjerenih modela, a osim što se odlikuju različitim karakterima (koji između ostalog proizlaze iz njihove arhitekture), na potpuno različit način interpretiraju i viđenje modernog maksi supermota. Atraktivnog su i upečatljivog izgleda, nestašnog duha, borbene osobnosti i iznad svega visoke cijene, no zato pružaju neslućeni užitek u vožnji, kao i veliku dozu ekskluzivnosti



za zabavu



Stvoreni za zabavu. Ovim nabildanim motociklima doista ne nedostaje snage za vožnju na stražnjem kotaču

neki od njenih članova već duže vrijeme poznati široj javnosti. Konstataciju da je ova klasa tek sada oformljena nemojte doslovno shvatiti, no mi smo se vodili natjecateljskim pravilnikom koji kaže da klasa nije potpuna i da se ne može bodovati ako na utrci ne sudjeluju najmanje tri vozača, odnosno, tri motocikla. Tri predstavnika ove klase sada napokon i imamo, a čine ih BMW HP2 Megamoto, Ducati Hypermotard i KTM SM 950 R. I nakon što smo im na prije objavljenim pojedinačnim testovima već uručili naslove pripadnosti klasi maxi supermoto, sada i službeno ovu klasu možemo proglasiti

otvorenom i izravno usporediti naša tri protagonista na usporednom testu.

Povijest evolucije

No, prije nego što se bacimo na seciranje ova tri motocikla, koja su - uvidjet ćete na kraju testa - poprilično različita, kako po tehničkim rješenjima tako i po odabiru pogonskih agregata i voznim svojstvima, recimo najprije riječ-dvije o nastanku klase maxi supermoto.

Prvi koji je imao hrabrosti svijetu ponuditi nešto sasvim novo i krenuti u suprotnom smjeru od već

provjerenih rješenja i ustaljenih zapremina srednjeg razreda bio je KTM sa svojim modelom SM 950. Naravno, tvrtka iz Mathhoffena, koja je svoj ugled stvorila upravo na cross, enduro i supermoto motociklima, u ovaj projekt ipak nije krenula potpuno nepromišljeno, nego je za njegovo ostvarenje iskoristila već poznatu transformaciju terenskog modela u cestovni. Tako je - kao što je već i poznato - kao baza za maxi supermoto poslužio maxi enduro Adventure 950, koji je bio uskraćen za svu silinu suvišnih vanjskih oplata, te su mu redizajnirane određene kote ciklistike i pridodana isključivo



Sva tri motocikla odlikuju se osebujnim dizajnom stražnjeg kraja

Natjecateljska staza u Novom Marofu bila je poprište borbe za naša tri Maksi supermota



cestovna obuća. Uz već poznate odlike klasičnog supermota kao što su praktičnost, agilnost i svakodnevna primjenjivost, KTM je s modelom SM 950 svijetu ponudio i puno ozbiljnije performanse koje ravnopravno mogu konkurirati i većini današnjih nakeda moderne generacije. Naravno, novi je proizvod imao i nekih svojih, uvjetno rečeno, nedostataka, koji su bili uvjetovani specifičnostima same koncepcije, kao i ukupnim dimenzijama koje su znatno odskakale od natjecateljskih modela, no sve je to još uvijek bilo daleko iznad očekivanja kupaca, ali i onoga što je nudila ostala serijska konkurencija. Nedugo nakon KTM-ove prezentacije i BMW je shvatio da austrijska ideja o velikom supermotu uopće nije loša i da bi mogla biti vrlo dobro prihvaćena na tržištu uvijek gladnom novosti gladnog. Isto kao i u KTM-u, BMW-ovi su se inženjeri prvo odlučili za hard enduro verziju namijenjenu prvenstveno prirodnim podlogama, HP2, dok se transformacijski kit za supermoto preradu mogao nabaviti samo uz dodatne izdatke i to u opciji dodatne opreme. Tako ste uz malo osobnog truda mogli dobiti BMW-ov masivni hard enduro koji je nudio i opciju kompromisa i izbora između terenske i cestovne vožnje. No, koliko god se taj doradeni model dobro snalazio na cesti, i dalje su ostala neka rješenja koja nisu podržavala takav stil vožnje. Upravo zbog toga, ali i zbog velikog interesa javnosti za jednim potpuno cestovnim modelom, BMW je ove godine predstavio i Megamoto, ekstremni dvocilindrični supermoto izrazito cestovne orijentacije, koji poput cijele svoje obitelji HP2, fascinira upečatljivim izgledom, masivnim dimenzijama, ali i izvršnim voznim osobinama na asfaltnoj podlozi. Za razliku od navedenog dvojca Talijani su bili vrlo oprezni i sramežljivi prilikom pristupanja navedenoj klasi. Naime, iako su svoje

viđenje maksi supermota predstavili još 2005., na njegovu serijsku verziju se trebalo čekati ni manje ni više nego pune dvije godine. S druge strane, kod opisanog prototipa na bazi Multistrade već su i prve reakcije pokazale da je riječ o atraktivnom motociklu koji se odlikuje upečatljivim i suvremenim dizajnom, potpomognutim esencijalnim i zavodljivim linijama, što je potvrdila i nagrada za najljepši motocikl 2007. godine. Nažalost, višegodišnje oklijevanje je umanjilo početnu euforiju koja je prvobitno pratila koncept Hypermotarda, a nerazumno razvlačenje Talijani nisu mogli oprav-

dati niti dugoročnim razvojem, obzirom da je većina elemenata preuzeta upravo sa svima dobro poznate i prokušane Multistrade.

Atraktivni i upečatljivi

Kao što smo već spomenuli, ovi motocikli predstavljaju prirodnu evoluciju svojih umanjenih rođaka, što znači da im izgled ne možemo okarakterizirati kao revolucionaran, iako se odlikuju velikom dozom agresivnosti i velikom sličnosti sa klasičnim pripadnicima klase supermoto. Prema tome, riječ je o upečatljivim motociklima atletskog



Da bi test bio potpun, ovim smo motociklima izmjerili i prosječnu potrošnju goriva. U tom nas je segmentu najugodnije iznenadio najveći agregat na testu, BMW Megamoto. Boxer je, naime, uspio dogurati potrošnju do vrlo respektabilnih 6,2 l goriva na prijeđenih 100 km. U stopu ga je pratio Ducati s potrošenih 6,6 l, dok je KTM u ovom segmentu podbacio i s potrošnjom od 7,99 l bio je uvjerljivo najjeftiniji na testu

Iako su im dimenzije pozamašne, ovim se motociklima zavidno lako upravlja



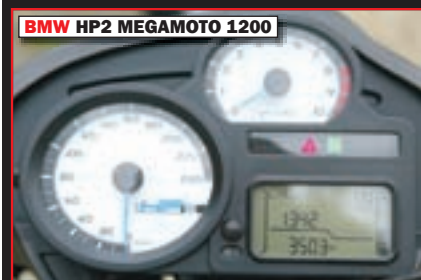
izgleda koji već i dizajnom naglašavaju svoj osebujni karakter, a u vožnji pružaju potpuni užitek. No, kako je ova klasa u motocikala relativno nova, to znači da još uvijek nema ustaljena rješenja kojima se odlikuju druge klase motocikala, čiji su predstavnici samim time vrlo slični, već je svaki od naša tri ovdje opisana predstavnika zadržao vrlo osebujan i nezamjenjiv karakter. Dok BMW izaziva strahopoštovanje svojim dimenzijama i nešto grubljom optikom, a osobito svojim karakterističnim agregatom u boxer izvedbi, KTM njeguje tradicionalne tvorničke postavke naglašavajući u potpunosti svoje racing gene. To znači da i izgledom najviše podsjeća na klasične, samo manje predstavnike klase supermoto, ukoliko izuzmemo njegove pozamašne dimenzije i vrlo specifičan ispušni sustav. Za razliku od gore navedenoga dvojca, Ducati izgleda poput vitke manekenke koja bez obzira na godine,

staž i mnogobrojne kirurške zahvate i dalje suvereno dominira pistom, kako izgledom, tako i kolekcijom koju nosi, obećavajući pritom više nego što može. U skladu s tim, pojedini dijelovi te kolekcije prisutni su više radi seksi izgleda nego radi praktične upotrebe. Pod tim prvenstveno mislimo preklopive retrovizore smještene na krajevima ručica volana koji, osim što su uslijed velikih vibracija slabo pregledni, ujedno su i vrlo nepraktični u prometovanju gradom jer nepotrebno šire frontalni presjek motocikla i tako otežavaju probijanje kroz gužvu.

Motor

Poznata rješenja sasvim logično, u središtu ova tri motocikla nalazi se njihovo srce, a za svaki od njih bez ustručavanja možemo reći da se radi o poznatim i provjerenim agregatima. Najmoćniji,

a ujedno i najmasivniji je bavarski boxer, koji od konkurencije vizualno odudara izrazito polegnutim cilindrima postavljenim potpuno paralelno sa podlogom. Ovakav vrlo polegnuti agregat osigurava nisko težište motociklu, što pridonosi ukupnoj stabilnosti u vožnji. S druge pak strane, ovakvo rješenje onemogućava primjenu supermoto tehnike vožnje s ispruženom nogom kroz zavoj, te ograničava pokretljivost nogu prilikom učestalih spuštanja u gradskoj primjeni. Poput BMW-a, i Ducati u potpunosti njeguje tradicionalna rješenja pogonske grupe sa svojim zračno hlađenim V-2 motorom postavljenim pod kutom od 90 stupnjeva, čija arhitektura vuče korijene iz daleke prošlosti. Iako se danas radi o moderniziranom agregatu povećane zapremine, njegovi masivni cilindri i dalje naglašavaju robusnost i jednostavnost izvedbe. U odnosu na njih KTM-ova pogonska grupa djeluje najmo-



INSTRUMENTI - Jedna od malobrojnih zamjerki KTM-u odnosi se na instrumente, koji su neshvatljivo šturi za motocikl ove klase. S druge strane, i BMW i Ducati imaju izuzetno bogate instrumente koji vozaču pružaju baš sve potrebne informacije
RUČKE - BMW je ovdje poseban sa svojim jedinstvenim rasporedom komandi. KTM ima klasični pristup na kakav smo navikli kod većine motocikala, baš kao i Ducati, no u Ducatijevom slučaju su u nastavku ručki upravljača smješteni i retrovizori

Zavodljivi poput žena. Tko bi im mogao odoljeti?



dernije, obzirom da je riječ o jedinom tekućinom hlađenom agregatu koji usto još i nosi prestižni i laskavi naslov najkompaktnijeg na tržištu. Ipak, koliko god izgledao suvremeniji od prije spomenutih tradicionalista, jedino se KTM zadovoljava tek Euro 2 normama, obzirom da se napaja putem klasičnih rasplinjača promjera 43 mm. S te strane moramo odati priznanje ekološki puno osvještenijim uradcima BMW-a i Ducati-a, koji zahvaljujući sustavu elektronskog ubrizgavanja s leptirastim tijelima promjera 47 i 45 mm u potpunosti zadovoljavaju Euro 3 norme, pridonose ekologiji i vode računa o manjoj potrošnji goriva, odnosno boljoj učinkovitosti. U pogledu ukupne snage prvo mjesto nesumnjivo pripada BMW-ovom Megamotu, koji iz ukupne zapremine od 1.170 ccm istiskuje respektabilnih 113 KS pri 7.500 okr/min. Iako će se mnogima ovaj podatak učiniti dosta oskudnim

u odnosu na današnje sportske projekte, moramo spomenuti da je i ovu "konjicu" u slučaju našeg Megamota u svakodnevnoj primjeni vrlo teško iskoristiti do njezinog maksimuma. Što se tiče BMW-ovih agregata boxer koncepcije, ove performanse predstavljaju samu špicu ostvarenja, a za to najveću zaslugu snose otklanjanje kontrabalansne osovine, kao i ispušni sustav Akrapovič, koji se serijski isporučuje na ovom modelu. Iako tek nešto slabiji po zapremini, koja iznosi 1.078 ccm, Ducati je najslabiji na testu obzirom da na 7.750 okr/min razvija svega 90 KS. I ovdje moramo napomenuti da deklarirane vrijednosti vrlo često ne odgovaraju stvarnim dojmovima u praksi, a to definitivno vrijedi za Hypermotard, koji u primjeni ostavlja dojam puno jačeg motora. Sa SM-om 950 R KTM se smjestio u zlatnoj sredini jer iz najmanje zapremine od 942 ccm ostvaruje ukupnu snagu od



BMW HP2 MEGAMOTO 1200



DUCATI HYPERMOTARD 1100 DS



KTM SM 950 R

BMW-u i Ducatiju više odgovara klasičan cestovni način vožnje na koljenu



AGREGATI - Jedina zajednička crta svim trima agregatima je da su dvocilindraši. BMW-ov agregat je klasične boxer izvedbe, Ducatijev je provjereni 'zračnjak' preuzet iz Multistrade, dok je KTM-ov jedini hlađen tekućinom i jedini ima rasplinjače

KTM je moguće voziti na koljenu ili s ispruženom nogom u pravom supermoto stilu, krajnji ishod je isti. No BMW i Ducati zahtijevaju određene prilagodbe vozača



98 KS pri 8.000 okr/min. Nasuprot snazi, ukoliko usporedimo vrijednosti zakretnog momenta, donekle se mijenja i redoslijed natjecatelja. Ruku na srce, BMW sa svojih 11,7 kgm i dalje zadržava vodeću poziciju, iako se spomenuta vrijednost ostvaruje na relativno visokih 6.000 okr/min, dok najbolji omjer definitivno nudi Hypermotard sa 10,5 kgm koji su dostupni na vrlo niskih 4.750 okr/min. Nešto više okretaje preferira i KTM, koji na 6.500 okr/min nudi 9,4 kgm okretnog momenta. Nekih većih odstupanja nema niti kod kompresijskih omjera koji variraju od 11,5:1, koliko

mjeri KTM, preko 11,0:1 kod BMW-a, pa sve do najnižih 10,5:1 na Ducatiju.

Ciklistika i ovjes:
Tri posve različita pristupa

Sva tri maxi supermoto motocikla oslanjaju se na čelični cjevasti okvir, no tu sličnosti uglavnom prestaju i na scenu stupaju posve različiti pristupi i niz tehničkih rješenja koja su posve u skladu s tradicijama proizvođača. No kada biste ih samo šturo stavili na papir, bez da znate o kojim se motociklima radi, vjerojatno biste samo za KTM-a zaključili

da se radi o pripadniku klase supermoto. Sukladno tome, jedini se on odlikuje ovjesom primjerenoga hoda za tu klasu, pa je tako straga smješten kvalitetan White Powerov monoamortizer hoda 210 mm, dok prednji ovjes čini također White Powerova okrenuta vilica, čiji štapovi promjera 48 mm imaju također dugačak hod od 200 mm. Za razliku od KTM-a, BMW i Ducati odlučili su se za posve drukčiji pristup, no ni oni nisu štedjeli na svom ovjesu, pa su izradu istoga povjerali renomiranim tvrtkama koje uživaju dugogodišnji ugled kao proizvođači kvalitetnih komponenti. Tako na Ducatiju



Masivan izgled Megamota na stazi posve pada u drugi plan i ustupa mjesto izuzetno agilnoj ciklistici

nalazimo Sachsov stražnji monoamortizer hoda 141 mm, dok je naprijed Mazzochijeva upside-down vilica hoda 165 mm, a promjera čak 50 mm. Bavarci su se u slučaju svoga maxi supermota također odlučili za prednju vilicu talijanske tvrtke Marzocchi, no u ovom je slučaju ona ipak nešto skromnijeg promjera od 45 mm, a i hod je nešto kraći te iznosi 160 mm. Izrada stražnjeg monoamortizera povjerena je tvrtki Ohlins, a njegov hod iznosi 180 mm. Naša tri protagonista nisu se mogla dogovoriti ni po pitanju međuosovinskog razmaka, pa je tako u toj kategoriji daleko ispred svih BMW sa svojih golemih 1.615 mm. Zlatnu sredinu čini KTM sa 1.510 mm međuosovinskog

BMW HP2 MEGAMOTO



BMW daje naslutiti svoje terenske korijene



Njemački napadač

Impozantan i masivan HP2 Megamoto nastavlja bavarski trend proizvodnje upečatljivih, skupih i ekstremno sportski orijentiranih modela koje pokreće moderna generacija tradicionalnih boxer agregata. S obzirom na blisko srodstvo s prethodno predstavljenom terenskom verzijom iz koje je izveden, ne čudi njihova vizualna sličnost, kao ni to da se gotovo potpuno podesivi ovjes odlikuje relativno dugim hodom, te da je sjedalo od tla udaljeno vrlo visokih 890 mm. Ipak, za razliku od off-road modela, markantni fun-bike se odlikuje i nešto izmijenjenim

kotama ciklistike, dok se straga umjesto na eksperimentalni zračni ovjes oslanja na provjerenu Ohlinsovu jedinicu, kako bi u cestovnoj primjeni osigurao što respektabilnije vozne osobine. Isključivo cestovnu orijentaciju naglašavaju i lijepo dizajnirani aluminijski kotači preuzeti s modela R 1200 S, na koje se ugrađuju niskoprofilne gume dimenzija 120/70-17 sprijeda i 180/55-17 straga, kao i iznimno učinkoviti Brembo kočioni sustav koji djeluje na prednje dvostruke diskove promjera 320 mm i stražnji disk promjera 265 mm.

Megamoto je ujedno i najagresivnije dizajnirani pripadnik svoje obitelji, a za njegov markantni izgled najveću zaslugu snosi novodizajnirana vjetrobranska maskica s integriranim

neobičnim svjetlosnim sklopom koji definira i novu G seriju jednocilindraša, sportski prednji blatobran, ugradnja nekolicine elemenata od karbonskih vlakana, kao i upečatljiva bijelo-plava kombinacija boja. Tu su još i bogata i pregledna instrument-ploča, koja u potpunosti prati današnje trendove, kao i ekskluzivni ispušni sustav tvrtke Akrapović, koji osim agresivnije optike pogonskom agregatu daje i za 8 KS bolji potisak, odnosno, 113 KS pri 7.500 okr/min. Zbog malog spremnika goriva autonomija kretanja je dosta ograničena, a previsoka cijena i nedostatak oslonaca za noge suputnika biti će glavni krivci za skromne prodajne rezultate ovog vrlo kvalitetno osmišljenog motocikla. ■



I gledano straga, svaki od ova tri motocikla je poseban. Dok su Ducati i KTM smjestili svoje ispušne sustave ispod sjedala, BMW se odlučio za klasično rješenje u kojemu je ispušni sustav sa strane





U gradskoj vožnji ovi motocikli svi odreda oduševljavaju lakoćom upravljanja

razmaka, dok je Ducati sa 1.455 mm najkraći od našeg trojca.

No, ako su po već po pitanju ciklistike toliko različiti, barem nema previše odstupanja u pogledu kočionog sustava, uz iznimku BMW-a, koji se odlikuje najjačim kočnicama u klasi. Naime, prednji dvostruki diskovi imaju promjer 320 mm, dok je straga smješten jedan disk promjera 265 mm.

Za razliku od njega, Ducati i KTM naprijed imaju dvostruke diskove promjera 305 mm, a cjelokupni im je kočioni sustav dodatno ojačan radijalnim kočionim kliještima, dok KTM straga ima disk promjera 240 mm, a Ducatijev je s 245 mm promjera tek nešto veći.

Iz svega gore navedenog možemo zaključiti da Ducati ima kote ciklistike primjerenije nekom obič-

Najmanja odstupanja od terenske inačice iz koje je izveden primjećujemo kod Megamota, koji ima dosta usko i tvrdo podstavljeno sjedalo, u potpunosti preuzeto s off-road modela, što samo po sebi govori da se udobnosti nije pridavalo osobito veliko značenje. Isto tako, sa sjedalom čak 890 mm udaljenim od poda, BMW-ov maxi motard daleko je najviši u klasi, a ako tome pridodamo činjenicu da

Prenisko postavljene oslonci za noge često stružu o asfalt



nom cestovnom motociklu, KTM potvrđuje da je u svim segmentima pravi supermoto, dok je BMW klasa za sebe.

Smještaj vozača: Ne pretjerujte s kilometrima

Kad je riječ o smještaju vozača i putnika primjetne su velike razlike između testiranih motocikala, iako se svi na prvi pogled odlikuju dosta raskošnim sjedalima, za što najveću zaslugu snosi isključivo njihova duljina. Zapravo, što se tiče udobnosti, svi se testirani motocikli mogu pohvaliti dobro osmišljenom optičkom varkom s više ili manje odstupanja u odnosu na ustaljena mjerila koja vrijede za neke potpuno druge klase. Naime, nijedan od tri testirana motocikla nije baš udoban i nije projektiran za vožnju u paru na duže staze.

je upravljač postavljen daleko od sjedala, jasno nam je da će vozači nižeg rasta imati problema sa smještajem na ovom motociklu. Spomenimo još i da serijski uopće ne dolazi s osloncima za noge putnika, što nam jasno daje do znanja da je to motocikl za jednu osobu, dok bi se vožnja putnika mogla smatrati samo nužnim zlom. S druge strane, ako se uspije naviknuti na pretvrdo sjedalo, vozaču će u vožnji pomagati klasični BMW-ovi analogno-digitalni instrumenti u potpunom luksuzu na kakav smo već navikli od ove vrste.

Ducati je s visokim sjedalom i niskim upravljačem također priča za sebe, a položaj na njemu je, posve u skladu s već opisanim kotama ciklistike, najslabiji položaj na nekom cestovnom motociklu. Opremljen je osloncima za noge

DUCATI HYPERMOTARD 1100 DS



Upečatljiv dizajn je glavni Ducatijev adut



Talijanski šminker

Motocikl elegantnih linija i neizbježnog talijanskog šarma koji svojom pojavom doslovno hipnotizira promatrača. Premijerno je predstavljen u svojstvu prototipa, da bi tek nakon dvije godine uz minimalne korekcije zaživio kao serijski model koji osvaja i laskavu titulu najljepšeg motocikla. Za razliku od konkurencije, nastao je na bazi cestovnog modela Multistrada, od koje se razlikuje po oskudnijim vanjskim oplatom užih bokova, redizajniranoj geometriji i agresivnijoj ciklistici. Kako bi optički dojam bio potpun, Hypermotard je opremljen i nekim od najatraktivnijih Ducatijevih rješenja, poput jednostruke stražnje vilice i dvostrukih topova ispušnog sustava smještenih ispod stražnjeg kraja. Cjelokupnu sliku upotpunjuju i elementi naglašeno sportskog

usmjerenja kao što su lagani kotači s krakovima u obliku slova Y, masivni triple-clamb trokuti upravljačkog sklopa, prednja upside-down vilica s cijevima promjera 50 mm, Brembo radijalni kočioni sustav te multifunkcionalna digitalna instrument ploča nalik onima sa superbike modela. Pogonski agregat se oslanja na modernu generaciju tradicionalnog V-2 zračnjaka povećane zapremine, kojem su modificirani spojka, mjenjačka kutija i prijenosni odnosi, ali i reducirana ukupna snaga na 90 KS dostupna pri 7.750 okr/min.

No, bez obzira na opredjeljenje i vanjski izgled Hypermotard 1100 DS ne pripada grupaciji čistokranih supermota, jer je ovdje riječ o maskiranom nakeđu koji na zanimljiv način kombinira vizualne smjernice supermoto stila s

Ducatijevom sportskom tehnologijom. Izvan okvira klase maksimalnog supermoto izveden je i položaj vozača koji je najlakše opisati kao neuspješan mix različitih stilova, dok je ovjes neobično kratkog hoda za jedan motocikl ove klase. Ipak, za razliku od konkurenata koji preferiraju sportski tvrdu podešenost, Ducatijev je model mekan i više naginje turističkoj upotrebi koju opet ograničavaju slaba vjetrobranska zaštita i mala autonomija kretanja.

U ponudi je i ekskluzivnija, a samim time i financijski skuplja inačica, Hypermotard 1100 S, koja se od serijskog modela razlikuje po natjecateljskom Termignoni ispušnom sustavu, Ohlins stražnjem amortizeru, racing kotačima od kovanog aluminija i racing kočionim klještim. ■



HYPERMOTARD 1100

sputnika, no s obzirom na veliki okretni moment motocikla i nedostatak rukohvata, kao i činjenicu da su cijevi ispuha smještene ispod sjedala, i ovdje su tom nesretniku namijenjene samo vožnje na iznimno kratkim relacijama, osim ako ima mazo-hističke porive.

KTM je uvjerljivo najudobniji od sva tri testirana motocikla i svojom ergonomijom predstavlja najbolji kompromis koji vozaču omogućava veliku slobodu kretanja na motociklu, a samim time i veliku upravljivost. Jedino bi visina sjedala od 865 mm i malo veća udaljenost upravljača od sjedala mogla zasmetati vozačima nižeg rasta, iako to u ovom slučaju nije izraženo kao na BMW-u. Čak je i sputniku posvećeno koliko-toliko pažnje i jedino što bi mu moglo smetati je toplina iz ispušnog sustava. No, malo je nejasno zašto se proizvođač odlučio opremiti ovaj motocikl instrumentima prilično spartanske izvedbe i s vrlo malo informacija.

Rat svjetova

Sve što smo dosad naveli navodi nas na pomisao da ova tri motocikla pripadaju svaki svome svijetu, a to se vidi već pri prvom dodiru s bilo kojim



Kamionski okretni moment kod sva tri motocikla osigurava adrenalinsku zabavu



SM 950 R u vožnji djeluje puno lakše nego što bi to dala naslutiti deklarirana masa motocikla

ostaviti ravnodušnim. Najimpresivniji na nje-mu je svakako pogonski agregat koji naprosto oduševljava svojom snagom, no ujedno je on i kamen spoticanja ako ovaj motocikl poželimo voziti u pravom supermoto stilu. Naime, klasični BMW-ov boxer motor s ravno položenim cilindrima u kombinaciji s daleko postavljenim upravljačem čini vožnju s ispruženom nogom gotovo nemogućom misijom. No, zato vam uvijek ostaje klasični sportski položaj s izbacivanjem koljena. Tu se priča mijenja i BMW počinje sjati punim sjajem. No, ruku na srce, ovaj motocikl zahtijeva popriličnu dozu odlučnosti u brzom vožnji. Intuitivan je i stabilan pri ulasku i u samim zavojima, no zbog velikog međuosovinskog razmaka valja upotrijebiti znatno više

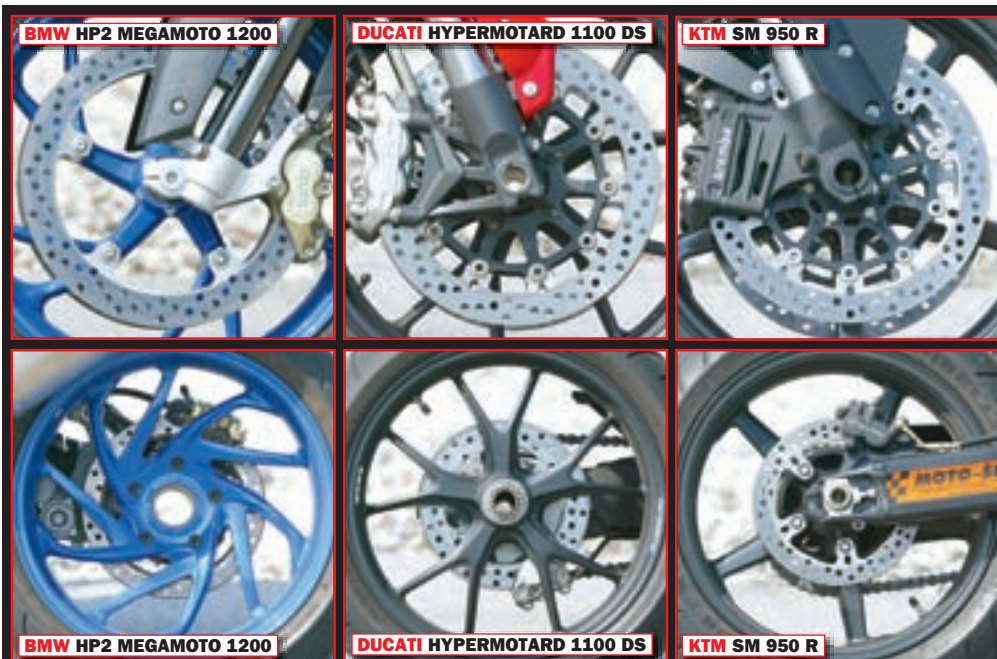
od njih. Krenimo od KTM-a, koji je najmanje odskakao od uobičajenih rješenja prenesenih s manjih motocikala klase supermoto. Agresivan i napadački položaj vozaču omogućava podjednako brzu vožnju, bilo da se odluči na klasični supermoto stil s nogom izbačenom prema naprijed ili na klasični stil vožnje s izbačenim koljenom. Pritom bez pogovora prati zadanu putanju i omogućava gotovo začuđujuće brze izmjene smjera, koje, da bi vozačevo zadovoljstvo bilo još veće, vrlo malo utječu na cjelokupnu stabilnost motocikla. Sve na KTM-u je intuitivno i vozač u svakom trenutku ima osjećaj potpune kontrole nad motociklom, a

tu je još i izvrstan agregat koji, doduše, ne ostavlja bez daha svojom brutalnošću, ali je vrlo snažan i iskoristiv u svim režimima rada, upotpunjavajući tako sklad cjelokupnog motocikla. Ovjes je dovoljno čvrst da omogućava sportsku vožnju, a opet nije previše krut i još uvijek dovoljno upija neravnine koje kriju hrvatske prometnice. Bilo da ga vozimo na cesti ili na stazi, KTM je uvijek spreman udovoljiti našim najzahtjevnijim prohtjevima.

BMW je, za razliku od KTM-a, posve drukčiji i na njega se treba naviknuti, no kada vam to jednom uspije, uvidjet ćete da je HP2 Megamoto izuzetno dobar motocikl koji nikoga ne može

snage želimo li postići makar približnu brzinu KTM-a pri brzim izmjenama smjera. Uz to nešto kraći hod stražnjeg amortizera i njegovo tvrdo podešenje rezultiraju nešto neudobnijom vožnjom. Izvjestan period privikavanja potreban je i za karakterističan BMW-ov mjenjač, koji je izuzetno precizan, ali tek onda kada mu 'uđete u dušu' i pogodite točan trenutak za promjenu stupnja prijenosa. I kardan je nešto što je na ovom testu bilo svojstveno samo BMW-u, no njegov je rad u ovom slučaju bio izuzetno ugrađen i nije nam zadavao probleme. BMW-ov skriveni adut svakako je izvršni pogonski agregat, daleko najuvjerljiviji na testu. Bez imalo zadržke ravnomyerno i snažno ubrzava od nule sve do blokade, a veliki okretni moment znači da se motocikl može voziti i u brzini više od konkurencije, a da još uvijek nimalo ne zaostaje za njom.

Ducati je motocikl koji je na ovom usporednom testu ostavio dojam nedorečenosti. Sve je tu i trebalo bi funkcionirati kako treba, ali 'to ipak nije to'. Hypermotard na stazi od vozača zahtijeva potpunu koncentraciju, ponajviše zbog neobično izražene tendencije 'zatvaranja' upravljača u ostrim zavojima. Motocikl dođe do određenog stupnja nagiba, a onda prednji kraj jednostavno propadne izazivajući pritom određeni dojam nelagode. Također ga je, poput BMW-a, lakše voziti 'na koljenu', no u Ducatijevom slučaju to, naravno, nije uvjetovano položajem cilindara, već neobično nisko smještenim upravljačem koji vozaču donekle otežava pokretljivost ukoliko želi voziti motocikl supermoto stilom, znači s nogom ispruženom u zavojima. Zamjerku moramo uputiti i nisko postavljenim osloncima za noge, kojima smo znali zastrugati o asfalt češće nego što bismo voljeli. Na otvorenim cestama se Hypermotard ponaša znatno bolje i sigurnije, nudeći veliku dozu stabilnosti i ulijevajući vozaču puno više povjerenja, ponajprije zbog svoje geometrije koja je više svojstvena cestovnom motociklu, no ni ovdje nije sve savršeno. Agregat,



KOČNICE I KOTAČI - KTM i Ducati imaju prednje diskove jednakih dimenzija (305 mm), no KTM-ovo rješenje u primjeni djeluje puno ozbiljnije. No zato BMW sa svojim diskovima promjera 320 mm pruža najbolje zaustavne performanse. Straga KTM ima klasičnu vilicu, dok se i BMW i Ducati oslanjaju na puno efektivnije rješenje jednoruke stražnje vilice

KTM SM 950 R



SM 950 R u potpunosti slijedi smjernice klase supermoto



Austrijski sportaš

Predvodnik klase maksisupermota, kako po stažu, tako i po ukupnom dojamu koji pruža u vožnji, definitivno je KTM-ov model SM 950. Kao i svaki istinski supermoto, nastao je na bazi terenskog modela kojem je pridodana ciklistika naglašeno cestovne orijentacije. Vrlo blizak izvornim korijenima je i dizajn cijelog motocikla, koji se oslanja na poznatu siluetu cross i hard enduro motocikala u kombinaciji s KTM-ovski oštrim linijama koje ovom motociklu daju poseban, gotovo natjecateljski šarm. U istom je duhu izvedena i instrument-ploča, koja je funkcionalna i pregledna, ali i vrlo škrto opremljena i

za ovu klasu preoskudna informacijama. Impresivne performanse zasluga su modernog i kompaktnog LC8 agregata preuzetog s maksisupermota 950 Adventure, koji je uz veće ili manje dorade zadužen za pokretanje svih austrijskih modela velike zapremine. Za razliku od konkurencije jedini je još opremljen klasičnim rasplinjačima, zbog kojih zadovoljava samo Euro 2 norme. Ciklistika je povjerena kvalitetnim komponentama koje u kombinaciji sa dobro odmjerenim kotama motociklu pružaju respektabilne vozne osobine. Ovjes je izrazito dugog hoda i pruža velike mogućnosti podešavanja, a

velike zaustavne mogućnosti zasluga su modernog kočionog sustava koji se sastoji od radialno postavljenih kočionih čeljusti sa četiri klipeća, koji djeluju na prednje dvostruke diskove promjera 305 mm, te stražnjeg diska promjera 240 mm.

Uz osnovni 950 SM na tržištu je od ove sezone dostupna i ekskluzivnija verzija SM 950 R, čije ekstremno sportsko usmjerenje proizlazi iz redizajnirane ergonomije, agresivnijeg položaja vozača, drugačije profiliranog sjedala, natjecateljskog set-upa ovjesa i upečatljivije kombinacije boja. Uz atraktivniji vizualni dojam navedene dorade su pridonijele još eksplozivnijim i intuitivnijim voznim svojstvima, koja upućuju na racing gene KTM-ovih sportaša, ali one znače i nešto veće financijske izdatke. ■



BMW-u za ugodnu vožnju u supermoto stilu smetaju široki cilindri agregata, dok kod Ducatija probleme stvara prenisko postavljeni upravljač. KTM-u zato takav način vožnje savršeno odgovara





naime, daje osjećaj puno veće snage od deklariranih 90 konja, što jednostavno mami na bržu vožnju, no čim se brzina poveća, počinje se osjećati nedostatak aerodinamike, u ovom slučaju puno izraženije nego kod konkurencije. Prilično su nas smetali i retrovizori: iako bi se na prvi pogled moglo zaključiti da

su domišljato smješteni na ručke upravljača, oni zapravo uvelike proširuju frontalnu siluetu motocikla. Sve u svemu, iako su u Ducatiju dugo odgađali izbacivanje ovog modela na tržište, mislimo da su ga mogli još malo doraditi, pa bi ukupni dojam bio puno bolji. Ipak, vrlo kvalitetna završna obrada

u najboljem talijanskom izdanju, popraćena velikom dozom šarma i ekskluzivnosti, zajedno s vrlo uvjerljivim i provjerenim pogonskim agregatom aduti su koji uvelike idu u prilog Hypermotardu.

prilično konkretne performanse. Svaki od njih ima svoje adute i na vrlo osebujan način nastoji privući potencijalne kupce. Obično nam se na usporednim testovima teško odlučiti za pobjednika, no ova su tri motocikla toliko različita da je u ovom slučaju naš zadatak bio nešto lakši. Tako je odlukom većine prvo mjesto pripalo KTM-u, koji je izvrstan u primjeni i jedini u potpunosti prati supermoto filozofiju. Na drugu stepenicu pobjedničkog postolja stao je BMW, koji je intuitivan, a mnogima će goditi njegov masivni izgled pojačan snažnim agregatom i izvrsnim kočnicama. Teška srca na posljednje mjesto moramo smjestiti Ducatija, koji više od svih ostalih igra na kartu izgleda i ekskluzivnosti, no njegova je filozofija ipak bliža cestovnom nego supermoto motociklu, pa se tako nije najbolje snašao među ovim snažnim konkurentima. Svima odreda je nedostatak velika cijena, pogotovo BMW-u, za kojega je potrebno izdvojiti iznos za koji zaista nemamo komentara. Ducatieva cijena je manja, no za tu cijenu također možete nabaviti neki maksimalni sportski motocikl. Ni KTM r nije jeftin, ali je najpovoljniji i smatramo da nudi najviše što se u ovoj klasi može očekivati.

Supermoto ostaje supermoto

Iz svega dosad navedenoga može se izvesti zaključak da ovi motocikli pripadaju istoj klasi samo zato što su ih njihovi proizvođači gurnuli u nju. Ipak, kako je ova klasa relativna novost u motociklističkom svijetu, vidjet ćemo koja će struja na kraju prevladati i čijoj će se filozofiji prikloniti većina. U svakom slučaju, sva tri motocikla su dokaz da za cestu ne trebaju prejaki motori, nego da je dovoljno imati stotinjak konjskih snaga za

Po ovom zaključujemo da je riječ o maloserijskim proizvodima, ali je istina da je došlo do razumijevanja za ekskluzivne proizvode koji pružaju poseban užitak. Sada se postavlja pitanje je li pametno držati u garaži jedan tako skup motocikl koji samo pokušava biti multifunkcionalan, a glavna zadaća mu je ustvari da vas natjera do limita i da vam potroši adrenalin. Ipak, ovdje govorimo o motociklima, a tu razum nikada nije igrao preveliku ulogu. Bilo koji od naših testiranih modela mogao bi se usporediti s lijepom djevojkom koja prolazi pokraj vas. Sigurno nećete ostati ravnodušni i pustiti je da tek tako ode. ■

KTM je klasičan supermoto i jedino velikom zapreminom motora odskaeće od okvira klase



Gdje god se pojavili s bilo kojim od ovih motocikala, nećete ostati nezamijećeni



Na stazi Ducatijev Hypermotard pokazuje tendenciju zatvaranja prednjeg kraja



	PREDNOSTI	NEDOSTACI
BMW HP2 Megamoto	položaj vozača, kut zakretanja upravljača, agilnost, snaga kočnica, okretni moment	cijena, zapremina spremnika goriva, oslonci za noge suvozača, dimenzije
Ducati Hypermotard 1100 DS	dizajn, stabilnost, kompaktna izvedba	cijena, tvrd mjenjač, zapremina spremnika goriva, preciznost, širina ogledala
KTM SM 950 R	položaj tijela, stabilnost, ovjes, agilnost, snaga, ergonomija	zapremina spremnika goriva, lagan upravljač na visokim brzinama



Konstruktori svakoga od ovih motocikala bili su vođeni različitim idejama o ciklistici i ergonomskim rješenjima



IZJAVE VOZAČA VIKTOR BOLŠEC

Sjedalo je veliko i dosta ugodno za ovakav tip motocikla, no imao sam malo problema s udaljenošću između upravljača i sjedala, baš kao i kod BMW-a. Na njemu će se najbolje snaći vozači viši od 180cm. Kočnice su odlične, kakve i zaslužuje motocikl ovakvih osobina. Agregat puca od snage i to odmah iz nule. Moram upozoriti buduće i sadašnje manje iskusne vlasnike SMR-a 950 da pripaze kod vožnje ovog modela jer je stvarno brutalan. Treba nešto više paziti kod brze vožnje. Da me ne biste krivo shvatili, on je pravi užitek za 'normalnu' vožnju, no ako mislite malo divljati s njime, oprez! Mjenjač je solidan, ali trebali su još malo poraditi na njemu jer je hod malo dug, pa je potrebno uvijek dobro prebaciti u sljedeću brzinu da ne bi ostao u praznom hodu. Ako imate dodatnih par stotina eura, kupite kliznu spojku jer će vam užitak u vožnji biti još veći.

BMW HP2 Megamoto Bez obzira je li riječ o dimenzijama, dizajnu ili performansama, HP2 Megamoto nikoga ne ostavlja ravnodušnim. Istina, prije početka testa sam ga automatski pozicionirao na posljednje mjesto jer nisam vjerovao da BMW može napraviti toliki iskorak od svojih ustaljenih smjernica i napraviti tako zabavan motocikl sportskog karaktera. Zbog njegove masivnosti i velike visine sjedala od tla niži vozači će imati problema kod stajanja na mjestu, a tu su još i cilindri koji ometaju sigurnost stajanja. Samo sjedalo je dosta široko i tvrdo podstavljeno, zbog čega poprilično žulja prilikom učestalih spuštanja nogu u stani-kreni situacijama. S druge strane, bez obzira na svoju veličinu, HP2 odlično leži u zavojima, mogu slobodno reći najbolje od ove trojke. Kada ga počnete rušiti u zavoj, on sam pada i nije potrebna nikakva sila da se motor prebaci iz zavoja u zavoj. Kočnice rade perfektno. Najviše mi se sviđa što je kočnica dovoljno mekana da se može odlično dozirati, a pritom ju ne treba duboko stisnuti da se motocikl zaustavi. Šteta što serijski nije opremljen kliznom spojkom, jer s ovakvim kočnicama 'slajdanje' bi bilo prava igra-rija. Mjenjač je tipičan BMW-ovski, malo duži hod, nešto tvrdi, ali vrlo precizan. Kod sporije vožnje osjete se male vibracije i čuju se čudni zvukovi kardana. Ništa ozbiljno, ali nije ugodno čuti.

KTM SM 950 R Od njega sam i očekivao najviše, tako da me nije zaprepastio svojim osobinama. S koje god strane pogledate, SMR oduševljava. Vidi se da su ovaj model izvukli s trkališta i na njega stavili najbolje komponente koje se danas mogu naći. Pozicija za upravljačem je najbolje namještena od ove trojke. Odlično štiti od vjetra bez obzira na relativno malu i malo čudnu prednju masku, koja izgleda kao pačji kljun. Na pisti ili na cestama prebacivanje iz zavoja u zavoj je prava lakoća - on sam ide u zavoje. Kod većih brzina motor je stabilan bez obzira na svoju aerodinamiku. Ovjes je odličan i za grad i za pistu. Izvrsan kompromis udobnosti i stabilnosti, a ako si ga želite podesiti, imate sve mogućnosti: tvrdoću, povrat i visinu.

Ducati Hypermotard Dugo očekivani Hypermotard me doista razočarao. Očekivao sam brutalnost koja je usmjerena na lakoću i stabilnost u vožnji. No, ništa od toga. Pozicija za sjedenje je malo čudna za motocikl napravljen za gradsku vožnju. Sjedalo je postavljeno visoko, a upravljač dosta nisko. Agregat je pun snage koja kreće odmah iz malih okretaja i postoji sve do blokade. I evo nas već do prvog zavoja, gdje počinju problemi. Potrebno je dosta snage da se motocikl baci u zavoj, a onda u jednom trenutku počne sam padati i dobijete osjećaj da vam prednji kotač nestaje. Zapravo, nije to samo osjećaj, on to stvarno i napravi. Nakon toga više nemate toliko povjerenja u rušenje u zavoje i 'gušt' u vožnji nestaje. Ducati je promašio negdje u konceptu okvira jer motocikl uopće nije upravljiv. Kočnice su isto malo čudne, tvrde na početku i treba ih dosta stisnuti da se zaustavite, bez obzira na veličinu diskova i kvalitetu čeljusti i pumpe. Znam da ovo zvuči ružno i kao da mrzimo Ducati, ali stvarno sam razočaran s ovim modelom jer znam da Ducati radi bolje motore. Ovjes je napravljen za gradsku vožnju, što znači da je ugodno mekan, no isto tako je premekan ako je u pitanju staza ili brza vožnja. Prvo što počne strugati po podu kod naginjanja je nožica zadnje kočnice, pa smo nju sastrugali do kraja i ostala je samo gumica.



	BMW HP2 MEGAMOTO	DUCATI HYPERMOTARD 1100 DS	KTM SM 950 R
Kočnice (10)	9	7	8
Agregat (10)	10	10	10
Agilnost (10)	8	5	9
Ovjes (10)	8	7	9
Mjenjač (10)	8	4	8
Vožnja - pista (10)	9	7	10
Vožnja - grad (10)	8	7	10
Vizualno (10)	8	7	9
Ukupno	68/80	54/80	73/80
Poredak	2.	3.	1.

IZJAVE VOZAČA TOMISLAV MARIĆ

BMW HP2 Megamoto Zaista velik motocikl koji se vozi kao bicikl. U stvari, Megamoto je jedan od onih motocikala koji vam prvo utjeraju strah u kosti svojim gabaritima i opasnim izgledom, da biste nakon početnog šoka shvatili da se radi o vrlo zabavnom vozilu koje vam se sa svakim prijednim kilometrom sve više uvlači pod kožu. Obzirom da sam srednjeg rasta, na početku sam imao malo problema kod navikavanja na dimenzije Megamota, pogotovo na visinu sjedala, koje je postavljeno doslovno nebu pod oblake. Ako ni zbog čega drugog, zbog ove osobine možete biti uvjereni da ovaj motocikl u sebi ima terenske krvi. I položaj vozača je malo neobičan, upravljač je postavljen dosta daleko, a i vrlo je širok i otvoren. Tu su i meni dosta neobične BMW-ovske komande, široki cilindri, te

I kočnice su fantastične, ustvari najbolje od testirane trojke. Iako se ne radi o modernom rješenju radijalnih čeljusti, već o klasičnim Brembo kliještima, kočnice su nevjerojatno snažne i učinkovite, ali i vrlo modularne i dobre za doziranje. Ugodno me iznenadila i snaga motora, koji je s jedne strane vrlo jak, dok je s druge dosta kultiviran. Na nižim okretajima razvija snagu linearno i fluidno, što uz veliku zapreminu i dobar okretni moment upravljanje ovim golijatom čini jednostavnim čak i manje iskusnim vozačima, dok na visokim okretajima motor doslovno eksplodira i pokazuje agresivnu narav koja je potpuno u skladu sa njegovim ekstremno sportskim usmjerenjem. Iako na početku testa nisam vjerovao da ću to reći, teško bih se odlučio između KTM-a i BMW-a jer su po mom mišljenju podjednako dobro pogodili smjernice klase maksim supermota, a ono što kod mene presuđuje o ukupnom plasmanu ovog dvojca je isključivo njihova cijena.

Ducati Hypermotard Motocikl koji je definitivno bio moj favorit sve do početka ovog testa. U stvari, čak sam i razmišljao o nabavi jednog Hypermotarda i već gotovo završio sve pripreme oko zatvaranja financijske konstrukcije kako bih ga doveo u svoju garažu. Ono što mu nitko ne može osporiti jest da je zavodljiv poput najljepše žene: uskih je bokova, moderan, atraktivan, upečatljiv i ima doslovno sve što jedan pravi Talijan mora imati - karizmu, talijanski šarm i neodoljivu privlačnost istinskog zavodnika. No, stavimo li dizajn na stranu, većinom drugih osobina ne prati neke osnovne smjernice ove klase. Kao prvo, ne odgovara mi položaj vozača. On u potpunosti odudara od supermoto filozofije jer su noge pomaknute previše unatrag, sjedalo je široko ali oskudno predstavljeno, vozač je smješten previše prema naprijed, a široki upravljač je postavljen previše nisko. U stvari, cijeli motocikl djeluje kao da je napravljen kao mješavina između nakeda i supermota. To i ne bi bilo toliko loše kada bi bar vozne osobine pratile ta usmjerenja.

Ono što je sigurno jest da Hypermotardu definitivno ne leže kratki i zatvoreni zavoji i bolje se snalazi na bržim i otvorenim dionicama. Kod zatvorenijih zavoja niski upravljač ne dozvoljava upotrebu supermoto tehnike s ispruženom nogom jer zapinje za nju, a ako se želite voziti na koljenu, morate se jako pomaknuti prema unatrag. Isto tako, motocikl je dosta težak za promjenu smjera na malim brzinama i ne dozvoljava ostvarivanje prevelikih nagiba, obzirom da oslonci vrlo brzo počnu strugati po podlozi. Kod ulaska u zavoj Ducati zahtijeva popriličan angažman vozača, a kad se spusti do određenog nagiba, prednji kraj kao da propadne uz zakretanje upravljača, ali u suprotnom smjeru od željenog. Iako je najkraćeg hoda i potpuno cestovne orijentacije, ovjes je premekan za upotrebu na natjecateljskoj stazi i prilikom



agresivnije upotrebe vidljivo destabilizira vozilo. Kočnice izgledaju kao da su upravo skinute s nekog superbikea, ali u primjeni se ne mogu baš pohvaliti time da u potpunosti opravdavaju svoj renome i porijeklo. Naime, bez obzira što ih je moguće dobro dozirati, jače kočenje zahtijeva i jak stisak poluge na upravljaču, a može se prigovoriti i linearnosti kočnice, koja je puno snažnija na početku svog hoda, a potom je sve slabija.

Što se tiče pogonskog agregata, Ducati je provjerenom zračnjaku se zaista ništa ne može prigovoriti. Po performansama na papiru možda i ne djeluju previše uvjerljivo, ali mu se u vožnji zaista nema što prigovoriti. Snaže uvijek ima dovoljno, a kamionski okretni moment je prisutan već od najnižih režima rada. Zahvaljujući ovakvoj isporuci snage motocikl je vrlo jednostavno voziti na stražnjem kotaču, no zato ne voli visoke okretaje, kod kojih vidljivo posustaje. Sve u svemu, Hypermotard mi i dalje ostaje pobjednik po pitanju dizajna, no ipak ne ispunjava kriterije ove klase i to najviše zbog neadekvatno projektirane geometrije motocikla. Ono što mi se sviđa je njegova uska silueta, kao i veliki broj ugrađenih komponenti ekstremno sportske orijentacije, zbog kojih bi ovaj motocikl trebao pružiti puno više, osobito ako uzmemo u obzir renome i tradiciju tvrtke iz koje dolazi.

KTM SM 950 R Najbolji i najsvestraniji motocikl na testu. Ima najbolji položaj, najbliži je tradicionalnoj supermoto koncepciji, najudobniji je, a podjednako se dobro snalazi u svakodnevnoj primjeni i na natjecateljskoj stazi. Kočnice su vrlo snažne i moguće ih je gotovo savršeno dozirati, iako moramo priznati da se BMW odlikuje još za nijansu profinjenijim elementima. No, ono što oduševljava još više od same snage kočenja je mogućnost kočenja duboko u zavoj, čemu pridonosi specifična konstrukcija i kompaktnost V-2 motora, kao i dobro pogodena geometrija motocikla. Agregat podjednako oduševljava svojom snagom kao i načinom na koji ju razvija. Snagu razvija vrlo linearno i fluidno, bez ikakvih rupa, naglih provala snage ili neke pretjerane zvučne kulise, tako da vozač ponekad uopće nije svjestan brzine kojom se kreće. Manji nedostatak koji sam primijetio odnosi se na mjenjač, koji je i dalje dosta dugog hoda, no zato oduševljava razina vibracija koje su na ovom motoru svedene gotovo na minimum.



čudna osobina pomicanje motora u stranu svojstvena svim vozilima s kardanom. No, nakon što napravite samo par kilometara stvari se potpuno mijenjaju i upravljanje ovim mega fun-bikeom postaje pravi užitak. Kao prvo, nakon što se malo naviknete na ergonomiju motocikla, dobivate dojam kao da je projektiran upravo za vas.

Oduševila me izbalansiranost motocikla, kao i lakoća promjena smjera kretanja na malim brzinama. Ciklistika je prava natjecateljska, što znači da je dužeg hoda, ali dosta tvrdo podešena. Ovo se možda neće svidjeti onima koji će ovaj motor voziti turistički, ali će zato biti od velike pomoći sportski orijentiranim vozačima koji će iz njega pokušati izvući maksimum. Zbog položaja cilindara bolje je koristiti cestovni način vožnje na koljenu, no bez obzira na to koju tehniku vožnje izaberete, motocikl uvijek savršeno prati zadanu putanju i uvijek ostaje miran i stabilan.

Uvijek su spremni za vožnju na jednom kotaču, nije bitno kojem

PRAZNA STRANICA



Ispušni sustav Akrapović zaslužan je za dodatnu 'injekciju' snage



Vidi se zašto je Hypermotard dobio nagradu za najbolji dizajn na Milanskom salonu 2005. godine



KTM svoje vanjske oplate preuzima s terenskog modela iz iste kuće

BMW HP2 Megamoto

Ducati Hypermotard 1100 DS

KTM SM 950 R

MOTOR

tip agregata	V-2, četverotaktni	V-2, četverotaktni	V-2, četverotaktni
promjer x hod (mm)	101 x 73	98 x 71,5	100 x 60
zapremina	1.170 ccm	1.078 ccm	942 ccm
kompresija	11,0:1	10,5:1	11,5:1
tip razvoda	1 bregasta osovina, 4 ventila po cilindru	1 bregasta osovina, 4 ventila po cilindru	2 bregaste osovine, 4 ventila po cilindru
hlađenje	zrak-ulje	zrak-ulje	tekućinom
napajanje	elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelom promjera 47 mm	elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelom promjera 45 mm	rasplinjači Keihin CVRD promjera 43 mm
max. snaga	113 KS (83 kW) - 7.500 okr/min	90 KS (66 kW) - 7.750 okr/min	98 KS (72 kW) - 8.000 okr/min
max. okretni moment	11,7 kgm (115 Nm) - 6.000 okr/min	10,5 kgm (102,9 Nm) - 4.750 okr/min	9,4 kgm (95 Nm) - 6.500 okr/min
spojka	suha s jednim diskom	suha	u uljnoj kupci s višestrukim diskovima
br. brzina	6	6	6

CIKLISTIKA

okvir	čelični	čelični	čelični
prednji ovjes	Marzocchi upside-down vilica promjera 45 mm	Marzocchi upside-down vilica promjera 50 mm	WP upside-down vilica promjera 48 mm
hod prednjeg ovjesa	160 mm	165 mm	200 mm
stražnji ovjes	Ohlins monoamortizer	Sachs monoamortizer	WP monoamortizer
hod stražnjeg ovjesa	180 mm	141 mm	210 mm
prednji kočioni sustav	dvostruki diskovi promjera 320 mm, kočiona klješta sa 4 klipića	dvostruki diskovi promjera 305 mm, radijalna kočiona klješta sa 4 klipića	dvostruki diskovi promjera 305 mm, radijalna kočiona klješta sa 4 klipića
stražnji kočioni sustav	disk promjera 265 mm	disk promjera 245 mm	disk promjera 240 mm
guma prednja	120/70-17	120/70-17	120/70-17
guma stražnja	180/55-17	180/55-17	180/55-17

DIMENZIJE

međuosovinski razmak	1.615 mm	1.455 mm	1.510 mm
duljina	2.350 mm	2.120 mm	-
širina	880 mm	-	-
visina sjedala	890 mm	845 mm	865 mm
spremnik goriva	13 l.	12,4 l.	14,5 l.
težina (suha)	179 kg	179 kg	191 kg

CIJENA

Cca. 148.000 kn

99.900 kn

98.300 kn

Umorni, ali sretni nakon uspješno obavljenog testa - Moto Puls Test Team