



Sok od naranče

Debitant u klasi naked već u svom prvom izdanju cilja na sam vrh. Fantastičan motor naprosto puca od snage, a vrlo agilna sportska ciklistika odaje da ga je izradila sportska ruka. Dinamička mu je ravnoteža izvrsna, a upravljanje intuitivno, odnosno vrlo nagonsko. Isprobali smo ga na vulkanskom otoku Fuerteventura na Kanarima

PIŠE: ŽELJKO PUŠČENIK

FUERTEVENTURA: Ponekad zima i nije toliko hladna, odnosno nije svugdje i svima hladna. Pogadate, naglo nam je zatopljilo pri srcu kad smo dobili ekskluzivnu pozivnicu iz KTM-a da isprobamo njihov najnoviji uradak, ni manje ni više nego u sjevernoj Africi. Već drugi put ove zime pakiramo kofere i krećemo put najtoplijeg kontinenta. Fuerteventura, vulkanski otok u sklopu Kanarskog otočja pripada Španjolskoj. Ali, KTM nije slučajno odabrao baš ovu lokaciju. Osim što je tamo uvijek toplo, asfalt koji je rađen baš iz te vulkanske baze ima izuzetnu hvatljivost, dok su zavoji kao iz neke moderne motorističke bajke. Tamne boje s grubom strukturom kao na Grobniku, nema rupa, zavoji su idealni i pregledni, rijetko se koji zatvara. Da, cestu je sigurno radio neki motorist! Idealan je za prezentacije novih modela tvrtki koje se ne boje sportskih kritika i za one koje nemaju što skrivati. Takav je i cijeli KTM menadžerski tim koji se sastoji od vrlo mladih sportaša.

KTM je poznata i vrlo cijenjena marka kada je riječ o terenskim motociklima, ali je potpuna nepoznanica među poklonicima vožnje po asfaltu. Bogatoj zbirci pehara za cross, enduro i rally prošle su sezone dodali i prvu brzinsku GP pobjedu u klasi 125, onu u Sepangu s pilotom Casey Stonerom. Tvrtka koja je osnovana davne 1953. u selu Mattighofen, svoju je prvu svjetsku titulu

osvojila još 1974. godine s Gennadijem Moiseevom. Od tada pa do današnjeg dana skupili su ukupno 90 svjetskih naslova. Austrijski KTM svakako je zdravo poduzeće koje iz godine u godinu bilježi znatan porast prodaje, poglavito od 2000. godine do danas. Danas njihova godišnja prodaja doseže 76.000 primjeraka. Napokon, došao je trenutak da se to poduzeće pojavi i sa svojim proizvodom u segmentu isključivo cestovnih motocikala.

I evo ga pred nama, nakon toliko mjeseci iščekivanja! Naked koji se od 2002. godine pojavljuje kao prototip, u ožujku konačno kreće u prodaju na hrvatskom tržištu. Ovaj Streetfighter zatvara KTM-ovu paletu motocikala s istim V2 agregatom, počevši od maxi endura Adventure 950, preko najnovijeg supermota SM 950 do supersportskog RC8. Motocikl je nastao na bazi modela Adventure 950, a ime preuzima iz slavne porodice KTM-ovih funbike-a. No, ime je sve što ih veže i tu završava svaka sličnost, jer moramo napomenuti da Super Duke nema baš nikakve veze s modelom Duke.

Dizajn je vrlo futuristički. Originalno prednje svjetlo nepravilnog oblika koje stapa

dva reflektora, kratke dvostruke ispušne cijevi ispod sjedala i bočne plastike u off road stilu učinit će Super Duke prepoznatljivim među tisućama motocikala. Čak i njegove boje su originalne. Metalik narančasta s izrazito krupnim zrncom i kombinacija mat crnih i lakiranih dijelova s natpisima u kontrastu. Ni u jednoj verziji nema nikakvih ne-

>>> nastavak na str. 29

Jedino zelenilo na vulkanskom otoku Fuerteventura nalazi se u botaničkom vrtu



Kad se jednom nadete za upravljačem motocikla kakav je Super Duke, teško je obuzdati sportske instinkte. Osim toga, on pogoduje vozačima sklonijim akrobacijama. Naprosto je nevjerovatno koliko se lako diže na stražnji kotač i održava u takvom položaju. Pri tom je toliko miran da vas jednostavno tjera da to učinite još jednom

CIJENA
97.000 kn

U VOŽNJI!

Gladan zavoja

Već kod prvog dodira sa Super Duke-om jasno je da ga je konstruirala sportska ruka. Naime, u sjedalu uočavamo vrlo širok i debeli Renthall upravljač, kojeg vozač čvrsto drži, a koji ima svoje korisne u cross motociklima. Pritom lagani nagib sjedala prema naprijed opterećuje ruke na njega baš onoliko koliko želimo. Osjećaj je vrlo ugodan, kao da se i prije samog pokretanja motora uspostavlja potpuna kontrola nad motociklom. Dakle, vozač s borbenim položajem "nad upravljačem" zorno ocrtava tvorničku reklamnu poruku: "Ready to race"!

Nimalo ne čudi što je položaj izrazito sportski. Marka KTM dugi niz godina njeguje svoju bogatu tradiciju s utrka, a to potvrđuje i danas, s dvostrukim slavljem u klasi Supermoto za 2004. godinu. KTM je prošle godine trijumfirao na osam od devet utrka. Dvojica Francuza, šampion Thierry Van den Bosch i Boris Chambon kao viceprvak doveli su KTM do vrhunca s osvojena prva dva trona. Ako tome pridodamo brojne cross, enduro i rally titule, vidimo da Austrijanci i te kako znaju napraviti pobjednički motocikl, a to svakako pokušavaju i s prvijencem u klasi naked.

Super Duke je prvi motocikl iz KTM pogona namijenjen isključivo cesti, bez ikakvih, pa i najmanjih, pretenzija prema terenskoj uporabi. No, čak je i ovdje jasno da austrijski konstruktori ciljaju na sportski ustrojene vozače. Sportski dojam ostavljaju i same komande,

koje kao da su skinute s nekog supersportskog motocikla: radijalna pumpa kočnice i radijalna pumpa spojke. Osim toga, mala maskica bez prozirnog vjetrobrana je toliko minijaturna, da se čini kao da je skinuta s nekog Supermoto motocikla i gotovo da je uopće ne primjećujete s vozačevog sjedišta.

Jednostavno, motocikl zrači i nabijen je energijom, dakako pozitivnom. Profil sjedala je relativno uzak i omogućava vozaču lako premještanje radi promjene težišta, a i tapacirano je upravo onako kako treba, niti pretvrdo niti premekano. Ovdje moramo spomenuti da bismo voljeli da je na stražnjem kraju sjedalo malo jače povišeno za suvozača, kako bi nas držalo u snažnim ubrzanjima. Ravnina sjedenja prilično je udaljena od oslonaca za noge, a za njih pak ima dosta prostora. Dakle, položaj oslonaca za noge nije ekstremno, odnosno nisu previsoki niti pretjerano pomaknuti prema natrag kao na R motociklima, a da pritom vozač još uvijek osjeti potreban sportski položaj. Zasluga je to sjedala koje je postavljeno prilično visoko u odnosu na razinu tla (855 mm).

Dvocilindrični motor razvija odličan zvuk - bariton, pun i dirljiv kojeg su nekad posjedovali najbolji primjerci talijanskog Ducatija, a kojeg već dugo nismo čuli, još od prelaska njihovih modela na jedan ispušni lonac. I zvuk pridonosi našoj želji da što prije krenemo - bilo kamo. Za upravljačem sve zvuči pomalo neobuzdano, ali nipošto neugodno.

Prvi je dojam da je riječ o motociklu kojim se lako upravlja, a ne o ne-

kom opakom čudovištu, kako bi se dalo naslutiti pri čitanju tehničkih podataka. Široki upravljač olakšava kontrolu nad vozilom. Dinamička mu je ravnoteža izvrsna, a upravljanje intuitivno, odnosno vrlo nagonsko.

Brzina ulaska u zavoj je iznenađujuće munjevit. Niti jedan naked motocikl koji smo do sada vozili ne spušta se tako lako u nagib. Nije nam potpuno jasno da li je to zasluga geometrije i zatvorenog kuta prednje vilice ili široko izvedenog upravljača. Takav sjajan upravljač pamtimo s Cagive V-Raptor, koji nas je svojevremeno oduševio. No, bilo kako bilo, jaka strana ciklistike je vrlo dobra agilnost i upravljivost. Kad to shvatite, motocikl se pretvara u nešto više od zabavne igračke. Putanju održava na vrlo prirođan način. Štoviše, ako se radijus zavoja i zatvori jače nego što ste planirali, može se pojačati nagib i pritom neće biti nikakvih nenormalnih reakcija. To vas jednostavno tjera da vozite još brže i još odlučnije nego što biste to činili s nekim drugim motociklom.

Doduše, obilje okretnosti i upravljivosti motocikl čini nervoznijim na brzim dionicama, no to je, istini za volju, često više krivnja samog vozača koji je prisiljen grčevito se držati upravljača s obzirom da niti nema drugog oslonca. Nedostatak oslonca za stražnjicu i nedostatak ikakve zaštite od vjetra daju svoj danak kad brzina premaši 160 km/h. Tada se stječe dojam da prednji kraj malo pliva po asfaltu, a pojava je još primjetnija ako pritom prebacimo u viši stupanj prijenosa. Ta pojava primjetna je isključivo pri punom i otvorenom gasu u fazi naglih ubrzanja, kada motocikl još nismo u potpunosti izravnali. Takvo lelujanje smanjili smo gotovo do zanemarivosti kada smo



otvrdnuli ovjes uz pomoć pratećeg KTM tima, odnosno tehničara White Powera koji isporučuju komponente ovjesa za Super Duke. Ali, ne i do kraja. Možda bi ovdje pomogao i amortizer volana kojeg KTM ne isporučuje serijski.

Da vam što zornije dočaramo novog vojvodu, usporedit ćemo ga s dosad najbržim na tržištu, kraljem ove klase - Aprilijom Tuono. KTM je neusporedivo udobnije voziti pri malim brzinama i u gradu, u situacijama stani-kreni. Pruža osjećaj manje težine u svakodnevnoj vožnji i na otvorenoj cesti, brže ulazi u zavoj i intuitivniji je na sporim i srednjim zavojima. Ali ipak, kralj stabilnosti na velikim brzinama ostaje Tuono. No, Super Duke je zabavniji i nama draži. Jednostavno, u startu nas je oborio s nogu. Zasluga je to i njegovog fluidnog iskazivanja snage. Nikad nam se nije učinilo da je prejak ili preslab za jedan naked.

Dvocilindrični motor koji se ugrađuje u Super Duke obiluje konjskim snagama i okretnim momentom. Motor mu, naime, spada među najbolje dvocilindrične motore današnjice. Možda je to zasluga dvostrukih leptirastih tijela, ali razvijanje snage KTM-ovog "V2" vrlo je jednolično, a nema niti neodlučnog kolebanja pri odgovoru na okret ručice gasa. Od 4.000 okr/min na više pri-



Vulkanski asfalt na Fuerteventuri, otoku iz bajke, izgleda kao da su ga na cijelom otoku jučer asfaltirali. Taman kakav treba biti, s grubom strukturom kao na Grobniku, nema rupa, zavoji su idealni i pregledni, rijetko se koji zatvara. Idealan za prezentacije novih modela tvrtki koje se ne boje sportskih kritika i za one nemaju što skrivati



U pikantnom načinu vožnje Super Duke ulazi u zavoje poput zvijeri - napadački. Ponaša se kao izuzetno okretna igračka koja naprosto mami na dodavanje gasa

mječuje se postupni porast potiska koji prati "moćan" zvuk usisnog sustava. Super Duke 990 na asfalt prenosi konjske snage i juri cestom, a da to vozač zapravo i ne primjećuje, sve dok ne dođe na lošu zamisao da pogleda na pokazivač brzine... Limitator broja okretaja uključuje se prilično naglo i to na 9.500 okr/min. Dakako, gotovo da i nema smisla ostvarivati tako veliku brzinu vrtnje, no, Super Duke je motocikl koji tako lako ubrzava, da kazaljka često dođe u crveno polje, a da to vozač ni ne primijeti. Najbolje od sebe daje od 5.000 do 9.000 okr/min.

Brzine se lijepo nižu jedna za drugom - mjenjač i spojka vrlo su precizni i imaju dobru potporu u okretnom momentu u fazi opušteno vožnje. Stječe se dojam da se s povećanjem brzine uopće ne povećava broj okretaja u završnom prijenosu. 220 km/h na instrumentu dostići ćemo u trenu, no ovaj motocikl može i mnogo bolje. Kad se jednom nađete za upravljačem motocikla kakav je Super Duke teško je obuzdati sportske instinkte. Osim toga, on pogoduje vozačima sklonijim akrobacijama. Naprosto je nevjerojatno koliko se lako diže na stražnji kotač i održava u takvom položaju. Pri tom je toliko miran da vas jednostavno tjera da to učinite još jednom. Vibrira nešto manje nego model Adventure za-

hvaljujući ukupnom smanjenju pokretnih masa u motoru, mehanika mu je tiha i nema poskakivanja u niskim režimima vrtnje. Super Duke 990 nije samo opremljen vrlo dobrim motorom, nego se odlikuje i odličnom ciklistikom zahvaljujući kojoj taj motor može doći do punog izražaja. Usudujemo se reći kako ciklistika ovog modela spada u red najboljih konkurenata. Ovjes je na njemu podešen sportski. Super Duke je definitivno pravi sportski nakeđ koji vozača ne izlaže neugodnim situacijama i koji mu uz to oprašta sve pogreške.

Gotovo je nemoguće na cesti u potpunosti iskoristiti snagu kočenja. Da bi se postiglo zaista žestoko kočenje, dovoljna je snaga samo jednog prsta. Takve kočnice i odličan asfalt kakav je na Kanarskim otocima kombinacija su koja naprosto ne dopušta krizne situacije. Taj famozni vulkanski asfalt je toliko dobar, da imamo osjećaj kao da su cijeli otok jučer asfaltirali. Njegovom stanju u mnogočemu pogoduje klima koja nikada ne smrzava. Stražnja kočnica pak djeluje blago i upravo zbog te karakteristike smije se koristiti i kad je motocikl u nagibu. Radi njene inertnosti treba je jače i odlučnije stisnuti ako želimo njen doprinos zaustavljanju. Neki ljubitelji ulaska u zavoje s nogom na pedali i Super-

moto vozači možda bi radije vidjeli kočnicu s neposrednijim djelovanjem, ali nama koji smo pristigli s R motocikala to je i više nego dobro. Prilikom kočenja pomaže i spojka koja ima uređaj za sprječavanje poskakivanja. Usput napominjemo da ovaj uređaj tako dobro obavlja svoju zadaću, da vozač i ne primjećuje njegovo postojanje.

Treba spomenuti da je vjetrobranska zaštita vrlo slaba, pa kad se prijeđe granica od 130 km/h gotovo instinktivno nastojimo pronaći bilo kakav oslonac na sjedalu. Zbog toga je vozač prisiljen naprosto zgrabiti upravljač i držati se za njega.

Što se tiče vibracija karakterističnih za dvocilindrične motore, one se osjećaju samo na nogama i to samo na velikim brzinama. Nisu neugodne i ne prožimaju vas trnci još nekoliko sati nakon što ste sišli s njega. Na upravljaču i sjedalu se uopće ne osjećaju.

Spomenimo i suvozača. Njegovo sjedalo je vrlo skromnih dimenzija i time neudobno, a k tome još ima i bravu za dizanje sjedala na sredini sjedeće površine. Suvozač je ovdje baš kao na sportskom motociklu: nužno zlo.

Lijep sunčan dan koji smo posvetili ovome testu jednako je brzo prošao kao što smo brzo potrošili i gorivo. Kontrolno svjetlo rezerve brzo se

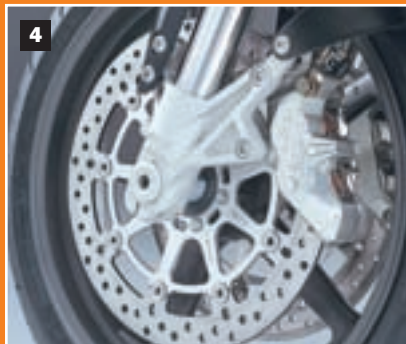
pali, možda i prebrzo: nakon svega 120 km forsirane otvorene vožnje. Velika potrošnja je primjetna i ozbiljnija mana. Ali tolike prednosti agregata negdje moraju doći na naplatu. A nju će izvršiti djelatnik na benzinskoj pumpi. Čak i nakon dolijevanja lampica još dugo vremena gori.

Tek na kraju dana, kad igra prestaje, osjećamo da jedva stišćemo polugu spojke. Iako je njena pumpa radijalnog tipa, upravo radi jačeg stiska, a time i lakoće komande, pokazala se kao prilično tvrda. No, to je možda rezultat našeg cjelodnevnog forsiranja s čestim izmjenama stupnjeva prijenosa ili posljedica zimske stanke za naše podlaktice. Možda je i promjena položaja držanja upravljača u usporedbi sa sportskim motociklima dala svoj doprinos.

Još jedna sitnica: bočni oslonac pomalo se teško pronalazi. Vješto izvedeno izbočenje u mnogome bi olakšalo njegovo pronalaženje. Ovime smo zapravo iscrpili sve primjedbe koje se upisuju u crnu knjigu nedostataka.

No KTM nikada nije proizvodio motocikle za sitničave kupce plićeg džepa. Super Duke je pravo sportsko vozilo za odlučne i borbene vozače koji žele nešto više od pukog prometovanja. ■

Široki upravljač olakšava kontrolu nad vozilom. Dinamička mu je ravnoteža izvrsna, a upravljanje intuitivno, odnosno vrlo nagonsko. Doduše, obilje okretnosti i upravljivosti motocikl čini nervoznijim na brzim dionicama



potrebnih crta, kako se oko ne bi odvajalo od mnoštva moderne tehnike kojem Super Duke obiluje.

Prekrasni široki Renthal upravljač promjenjive debljine (22-28 mm) očarat će ljubitelje off road vožnje koji prelaze na cestu. Na prvi pogled okvir je isti kao kod modela Adventure i Supermoto 950. Ima ponešto promijenjene kote i dimenzije, kako bi stao u vrlo kratak međuosovinski razmak vozila (1.438 mm), dijelom i radi toga što je stražnja aluminijska vilica izrazito duga - 575 mm. Sam okvir od krom-molibden cijevi teži manje od 9 kilograma i ima vrlo veliku otpornost na torziona naprezanja. Upside down vilica pričvršćena je pod relativno malim kutom od 23,5° što bi mu prema teoriji trebalo dati veliku upravljivost i okretnost.

Ovjes je potpuno podesiv, marke White Power, sprijeda s preokrenutom vilicom promjera 48 mm i hodom 135 mm, a straga s monomortizerom hoda 160 mm. Amortizer spaja vilicu s okvirom bez progresivnog polužja, što je danas neuobičajeno rješenje, a KTM ga koristi i na cross motociklima. Poseban stražnji amortizer ima regulaciju sabijanja na hidraulici odvojeno za velike i male brzine. Kočnice su na prvi pogled klasične Brembo, s fiksnim klještima s 4 klipčića i plivajućim

diskovima promjera 320 mm. Iznenađenje na njima su nove 4 kočione pločice po klještima i radijalna pumpa na upravljaču. Straga se ugrađuje klasičan jedan disk pro-

Stražnji PDS ovjes (Progressive Dumping System) bez progresivnog polužja dolazi iz terenske filozofije izrade motocikala



(1) Instrumenti s višenamjenskim digitalnim zaslonom i analognim obrtomjerom
 (2) Atraktivan zadnji kraj s ukoso odrezanim ispušnim cijevima koje prate liniju motocikla
 (3) Stražnja kočnica Brembo s diskom promjera 220 mm i jednim klipčićem
 (4) Prednje kočnice Brembo s plivajućim diskovima promjera 320 mm i fiksnim klještima s 4 klipčića koja koriste 4 kočione pločice (5) Vizualna kontrola nivoa ulja (6) Radijalna hidraulička pumpa prednje kočnice i spojke (7) Ukrasni detalj "špice" pokriva električne instalacije s akumulatorom te regulatorom napona (8) Kompaktan LC8 agregat povećane zapremine 999 ccm s elektronskim ubrizgavanjem Keihin teži svega 58 kg. Mjenjač ima 6 brzina, a spojka je pogonjena hidraulikom i posjeduje sustav protiv blokiranja kotača prilikom naglog otpuštanja gasa



8



Fantastična mogućnost osobne regulacije

● KTM olakšava svojim kupcima zbunjenost pri podešavanju ovjesa tiskanjem posebne sheme podešavanja, pa vam je ono lako, čak i zabavno, ako spadate u tehnički nastrojene vozače. Standardna podešenost hidraulike na prednjoj vilici stavljena je točno na polovicu od 30 ukupnih klikova, kako u kompresiji, tako i na povratu. Mi smo ga u drugom dijelu testa po Kanarskim otocima podesili na 10 klikova od potpune zatvorenosti. Oprugu nismo dirali.

Stražnji amortizer ima dvojak zahvat na hidrauličkoj kočnici u fazi kompresije: za male brzine i za one velike. Hidrauličku amortizaciju kompresije amortizera za male brzine od ukupno 30 klikova podesili smo također na 10, kao i prednju vilicu (serijska je 20 klikova od potpune zatvorenosti). Kompresija na male brzine nema klikove, već je mjerimo prema okretajima. Od ukupno mogućih 2,5 okretaja i serijske podešenosti na 2 okretaja mi smo zatvorili još malo do 1,5 do maksimalne zatvorenosti. Povrat hidraulike smo također malo zatvorili s 10 na 5 klikova (od serijskih 17 klikova). Oprugu niti ovdje nismo dirali.

Kada smo otvrdnuli ovjes, Super Duke je i dalje bio dovoljno udoban i s lakoćom je upijao eventualne sitne neravnine na ovom asfaltu iz bajke. Lelujanja prilikom naglih dodavanja gasa smo mu smanjili gotovo do neprimjetnosti. Tek tada smo bili zadovoljni sa stabilnosti motocikla. Spomenimo i to da neki nakedi nemaju mogućnosti regulacije prednjeg ovjesa ili imaju tek djelomičnu regulaciju. Njih nikada niti nismo okarakterizirali kao sportske nakede, već kao svenamjenske.



mjera 220 mm s jednim klipčićem. Brembo je izradio i peterokrake aluminijske kotače. Neuobičajen je i spremnik goriva koji se osim agresivnim linijama odlikuje i plastičnim materijalom više svojstvenom terenskim, nego cestovnim motociklima. Takvi detalji omogućuju mu iznimno nisku ukupnu masu od 179 kg bez tekućina.

Za razliku od postojećih modela s LC8 agregatom, Super Duke ima elektronsko ubrizgavanje goriva. Najveća novost je povećanje ukupne zapremine s 950 na 999 cm³ i snage s 98 na 120 KS pri maksimalnih 9.000 okr/min. I okretni moment je porastao na 10,2 kgm (100 Nm), koje razvija pri 7.000 okr/min. Sada promjer i hod iznose 101x62,4 mm. Novi klipovi imaju ekstremno malu težinu od svega 325 grama u svrhu smanjenja rotacionih masa i manjih vibracija, a olakšana je i radilica.

Ostalo je zajedničko svim KTM LC8 agregatima: dva cilindra u V rasporedu s kutem od 75° među njima, četiri ventila po cilindru, dvije bregaste osovine u glavi pogonjene s radilice kombinacijom lanaca i zupčanika, hlađenje tekućinom.

Spomenimo i to da sustav ubrizgavanja Keihin ima dvostruka leptirasta tijela promjera 48 mm za svaki cilindar zasebno, kojima upravlja 32 bitna centala marke Denso, te uobičajeni automatski čok za hladno paljenje. Osim toga, agregat ima suho podmazivanje motora, od-

nosno ulje se skuplja u poseban izdvojeni spremnik, a ne u karter. To je još jedno rješenje koje je došlo s terenskih motocikala. Cijeli kompaktan LC8 agregat sada teži svega 58 kg. Mjenjač ima 6 brzina, a spojka je pogonjena hidrauličkom preko radijalne pumpe na upravljaču i posjeduje sustav protiv blokiranja kotača prilikom naglog otpuštanja gasa.

Instrumenti su potpuno isti kao i na modelu Adventure: skromni endurovski, ali im baš ništa ne nedostaje. Višenamjenski digitalni zaslon sadrži brzinomjer, sat, indikator temperature rashladne tekućine, dva parcijalna brojača prijedjenih kilometara i jedan koji se automatski resetira kad se prijeđe na rezervu goriva. Kraj njega je jedan lijep obrtomjer koji treba stalno držati na oku.

Svi su detalji dovoljno dotjerani. Ozbiljniju zamjerku bismo mogli uputiti jedino limenom spremniku ulja koji estetski nije usklađen s ostalim dijelovima, a njegov položaj i varovi djeluju nedovršeno. Nasuprot tome, plastični dijelovi su sasvim u redu. Tu KTM ima veliko iskustvo s motocrossa i endura.

Da bi zadovoljio norme Euro 2 o zagađenju, Super Duke posjeduje trostazni katalizator i sekundarno ubacivanje zraka u ispuh. Njegovi topovi su od čelika, a u njima se nalazi i lambda sonda koja daje podatke centrali paljenja. U dodatnoj opremi tvornica nudi i Akrapovič ispušni sustav koji je

Super Duke je pravo sportsko vozilo za odlučne i borbene vozače koji žele nešto više od pukog prometovanja. Suvozač tu nema mnogo mjesta



Svi su detalji dovoljno dotjerani. Ozbiljniju zamjerku bismo mogli uputiti jedino limenom spremniku ulja koji estetski ne djeluje u skladu s ostalim dijelovima, a njegov položaj i varovi djeluju nedovršeno

Kružni tokovi na Fuerteventuri posebno su ukrašeni umjetničkim djelima i pravo su mjesto za odmor. Pritom narančasto sunce obasjava našeg Super Duke-a i ovoj specijalnoj metalik boji s vrlo izraženim zrncom daje fantastičan vizualan efekt



lakši od originala za čak 6 kilograma i nudi 5 KS veću snagu. Na srednjim i niskim okretajima nudi i više, ali nažalost nije homologiran za cestovnu uporabu. Na spisku dodatne opreme su i kompletne plastike od karbonskih vlakana, koje zajedno s takvim spremnikom goriva štede dodatnih 3 kg.

Spomenimo i cijenu. Austrijski proizvod stoji 97.000 kn i čini se skupim u odnosu na direktnog konkurenta, talijansku Apriliju Tuono koja stoji povoljnih 85.000 kn. Ali, u odnosu na američkog Buell-a XB12S Lightning - 114.000 kn i japanske Yamaha MT-01 - 105.000 kn, Super Duke je superpovoljan. ■

Toplo vrijeme na Kanarima pogoduje "zimskim" testiranjima. Radi toga je prezentacija Super Duke-a vrlo uspješna a on je s testa izašao uzdignute glave s ocjenom 5



TEHNIČKI PODACI

| |
|---|
| Motor: dvocilindrični V 75°, četverotaktni |
| Promjer x hod: 101 x 62,4 mm |
| Obujam: 999 ccm |
| Odnos kompresije: 11,5 :1 |
| Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru |
| Hlađenje: tekućinom |
| Paljenje: elektronsko |
| Napajanje: elektronsko ubrzavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 48 mm |
| Spojka: s višestrukim diskovima |
| Mjenjač: 6 brzina |
| Okvir: konstrukcija od čeličnih cijevi |
| Kut upravljača: 23,5° |
| Ovjes: sprijeda upside-down vilica s cijevima od 48 mm, hod 135 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 160 mm |
| Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17 |
| Kočnice: naprijed dvostruki diskovi promjera 320 mm sa 4 klipčića i 4 kočione pločice, straga disk od 220 mm i 1 klipčić |
| Dimenzije (u mm) i težina: visina sjedala 855, osovinski razmak 1.438, težina 179 kg |
| Deklarirano: snaga - 120 ks (88 kW) pri 9.000 okr./min., max. okr. moment - 9,9 kgm (100 Nm) pri 7.000 okr./min. |
| Spremnik goriva: 15 l |

+ zvuk, okretnost, položaj tijela, dizajn, kočnice, snaga, moment, ciklistika

- tvrda spojka, položaj suvozača, nedorađen spremnik za ulje, potrošnja, lampica rezerve