

PIŠE: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**
 FOTO: **MARKO GUZINA**

Nismo morali dugo čekati na poboljšanje Superbika iz Mattighoffena. Dugo najavljivani austrijski cestovni super-sportaš na svjetsku je scenu stupio početkom prošle godine s namjerom da postane izravna prijetnja Ducatiju 1098. Plan je bio jednostavan i posve logičan: budući da su KTM-ovi motocikli autoritet u motokros, enduro i supermoto disciplinama i malo tko im može naći ozbiljne nedostatke, svijet cestovnog brzinskog motociklizma za Austrijance je predstavljao prirodan sljedeći korak. Iskustvo su Austrijanci prikupljali i na utrkama Moto GP-a u manjim klasama, pa je bilo samo pitanje vremena kada će dvotaktnu tehnologiju s utrka zamijeniti četverotaktnom na nekom svojem cestovnom sportašu. Na koncu konca, osim sa svojim sportskim modelima off-road i supermoto orijentacije, KTM na tržištu ima i veliki broj modela namijenjenih isključivo cestovnoj primjeni, koji također predstavljaju sam vrh ponude u svojim pripadajućim klasama. No, Ducati je u svijetu sportskih motocikala proizvođač s puno većim iskustvom i tradicijom i činjenica je da si KTM nije postavio nimalo lak zadatak kada je naumio izazvati i skiniti s trona veliki Ducati 1098.

Prototip modela RC8 godinama je bio u razvoju, a kada je napokon bio predstavljen javnosti, njegov se agregat pokazao vrlo dobrim, s povoljnim krivuljama snage i okretnog momenta, ali ipak nije bio posve dorastao Ducatiju 1098. Motor je u krajnjim vrijednostima bio čak i snažniji od Ducatijevog, no u srednjim okretajima je ipak zaostajao za svojim talijanskim konkurentom. Nadalje, ciklistika je na KTM-ovom sportašu bila više usmjerena cestovnoj nego sportskoj vožnji, pa je RC8 tako nudio uzornu razinu udobnosti za sportski motocikl, kako po pitanju ergonomije - koja je više podsjećala na touring nego na sportski motocikl, tako i po pitanju tvorničkog podešenja ovjesa, koje je 'vuklo' na mekšu stranu. To je RC8 učinilo prilično dobrim motociklom za sve cestovne jurišnike, no čim bi se s njim izašlo na natjecateljsku stazu, KTM bi počeo gubiti dah za Ducatijem. Velika prednost bila mu je agilnost, na kočenjima je bio prilično poravnat sa svojim talijanskim konkurentom, no snaga na srednjim okretajima, inače najveća prednost dvocilindraša u odnosu na četverocilindričnu japansku konkurenciju, opet je bila na Ducatijevoj strani.

Ali sve u svemu, KTM-ov cestovni sportaš je nudio prilično dobar kompromis između obične cestovne jurilice i pravog natjecateljskog motocikla i zbog svoje je pitomije prirode mnogima bio čak i draži od mnogo ekstremnijeg Ducatija. Za prvi pokušaj, RC8 zapravo je bio i ostao prilično uspješan i konkretan motocikl sa samo jednim ozbiljnijim nedostatkom - izuzetno grubim i nepreciznim mjenjačem.

No, austrijskom je proizvođaču savršeno jasno da je brzinski cestovni motociklizam vrlo specifična disciplina i da je to segment s vrlo visokom razinom tehnološkog napretka, usmjerenog isključivo prema postizanju što boljih performansi, a to znači da je ovdje kompromis pojam

Austrijski grubijan



Ni godinu dana nakon predstavljanja svojeg prvog Superbike modela u povijesti, austrijski KTM na tržište je izbacio poboljšanu verziju, koja osim snažnijeg agregata nudi i izmijenjenu geometriju i poboljšanja na ovjesu. A ispravljen je možda i najveći nedostatak prethodnog modela - pretjerano grub i neprecizan mjenjač

CIJENA
165.800 KN



Atraktivna kombinacija boja odiše agresivnošću i jasno odaje natjecateljski ustroj KTM-ovog novog cestovnog sportaša





U brzim zavojima RC8 R posjeduje zavidnu stabilnost

koji se sve rjeđe koristi. Osim toga, Ducati je ove godine na tržište izbacio novi Superbike model - jednostavno nazvan 1198 - koji je ciklistički identičan svome prethodniku, ali koristi agregat radne zapremine 1200 kubičnih centimetara. To mu automatski stavlja na raspolaganje više snage, čime je proizvođač iz Bologne još jednom podigao ljestvicu svojoj konkurenciji.

Rukavica je bila bačena, no odgovor iz Mattighoffena stigao je istodobno kad i talijanski izazov i KTM je nepunih godinu dana nakon predstavljanja modela RC8 na tržište izbacio i njegovu prestižniju inačicu, koja u svojem nazivu ima i ono uvijek traženo slovo 'R' i koja je između ostaloga znatno više orijentirana prema sportskoj vožnji.

Vizualno 'nabrijan'

Vizualno je promatraču odmah jasno da je pred njim 'nabrijanija' verzija austrijskog Superbika.

Iako je zapravo zadržao apsolutno sva aerodinamička rješenja prisutna na običnom RC8, model R se ipak ističe dodatno naglašenim natjecateljskim duhom na kakav smo zapravo i navikli kod motocikala iz ove austrijske tvrtke. Za to se brine vrlo atraktivan izbor kombinacije crne i bijele boje oplata, koja dodatno ističe cjevasti okvir od krom-molibdena, sada obojan u karakterističnu KTM-ovu narančastu boju. Okvir je težak svega 7,5 kg, a zahvaljujući ekscentru na njegovoj osovini omogućava promjenu visine stražnjega kraja za 12 mm, nudeći tako jednostavan način promjene geometrije motocikla. No, budući da su Austrijanci očito bili vrlo zadovoljni svojstvima cjevastog okvira ugrađenoga u obični RC8, jedinu razliku na R modelu nalazimo u atraktivno odabranoj narančastoj boji. Daljnje promjene također su isključivo vizualne prirode, a odnose se na stražnju vilicu, koja je sada crne boje,

baš kao i oslonci za noge i kočione čeljusti. No, pozorniji promatrač će uočiti Marchesini kotače od kovanog aluminija u dimenzijama 3,50 x 17" za prednji kotač i 6,00 x 17" za stražnji. Oni su lakši od lijevanih inačica kakve nalazimo na običnom RC8 i dobrim su dijelom zaslužni za uštedu od dva kilograma na R modelu, za kojega KTM deklarira da bez goriva teži svega 182 kilograma. Ostatak motocikla vizualno je gotovo identičan baznome modelu i jedinu razliku ćemo naći u prednjim diskovima, iako u ovom slučaju to nećemo moći uočiti golim okom. Naime, diskovi su ostali promjera 320 mm, no sada je njihova debljina povećana na 5 mm, čime su dodatno osnaženi. Ostatak kočionog sustava i dalje čine Brembo radijalna pumpa te monoblok čeljusti s četiri klipčića za prednji kotač i jedna fiksna čeljust s dva klipčića i diskom promjera 220 mm za stražnji kotač.



Instrumenti obiluju informacijama, no prilično su nepregledni

Uz uobičajeni razmještaj prekidača osobito nam se svidio smještaj tipke kronometra na donjoj strani lijeve ručke upravljača



Narančasta boja okvira još je jedan znak da se radi o R verziji modela RC8

Osim drukćijeg boja oplata, vizualno se RC8 R od običnog modela razlikuje i po kotačima od kovanog aluminija, čiji je proizvođač Marchesini



Sjedajući za upravljač KTM-a RC8 R ne uočavamo nikakvu razliku u odnosu na bazni model austrijskog Superbika. I dalje se vozač nalazi na prilično tvrdom sjedalu koje omogućava izuzetno direktan kontakt s motociklom, a time i puno bolji osjećaj za hvatljivost guma u vožnji. Spremnik goriva zapremine 16,5 litara je visok i kratak, pruža dobar oslonac na kočenjima, a zbog njegovih ergonomski oblikovanih bočnih stranica vozač u nagibima uvijek ima čvrstu površinu za koju se može uhvatiti koljenima. Upravljač je postavljen neobično visoko za sportski motocikl, što je idealno za cestovnu primjenu, no od jednog sportskog motocikla bismo očekivali ipak malo agresivniji položaj. No, ljepota KTM-ovog cestovnog sportaša - bilo da govorimo o baznom RC8 modelu ili o njegovoj R verziji koju smo ovom prilikom testirali - leži u njegovoj prilagodljivosti željama vozača. Tako se visina sjedala može regulirati za čak 20 mm i seže od najnižih

805 do maksimalnih 825 mm od tla, a i upravljač i nožni oslonci su podesivi po visini. Pod uvjetom da znate što radite, položaj sjedenja na ovom motociklu moguće je preobraziti iz vrlo pitomog i gotovo turističkog u izrazito natjecateljski, tako da u tom pogledu KTM-ov razvojni odjel zaslužuje sve pohvale, iako se bazna ergonomija zapravo i ne može pohvaliti osobito sportskim postavkama.

Ono što na nas nije ostavilo osobit dojam kada smo prošle godine prvi put testirali RC8, a što se ni na R modelu nije promijenilo, je prilično komplicirana i nepregledna ploča s kontrolnim instrumentima, u potpunosti izrađena u LED tehnologiji. Prepuna je korisnih informacija poput mjeraca broja okretaja, trenutčne brzine, prijedene kilometraže, temperature motora i slično, ali uz te bitne informacije vozač je istodobno preplavljen i mnoštvom beskorisnih podataka o parcijalnoj kilometraži, prosječnoj brzini, potrošnji i tko zna

čemu sve ne. Lijepo je što su KTM-ovi tehničari na tako mali prostor uspjeli ugurati toliku količinu podataka, no pomalo smeta što su oni svi zajedno ugurani na ne osobito veliki ekran kontrolne ploče. Vozač u prvi mah ima dojam da se nalazi u kokpitu nekog borbenog mlažnjaka, da bi mu tek malo bolji pogled dao do znanja da je zapravo bombardiran svom silom nepotrebnih informacija. Pritom su brojke na brzinomjeru prema našem mišljenju premalene, a ono najvažnije na sportskom motociklu, obrtomjer, izvedeno je u obliku trokutaste pravocrtne skale vrlo upitne preglednosti. Zapravo se vozač za upravljačem KTM-ovog sportaša nalazi pred dilemom: hoće li svoju pozornost usmjeriti prema cesti ispred sebe ili će pokušavati razlučiti kakve mu informacije u svakom trenutku pruža instrument ploča. Oba zadatka obavljati u isto vrijeme je gotovo nemoguća misija ukoliko vam je brzina kretanja veća od nekih 50 km/h. Srećom,

Neprirodno visoki upravljač otežava smještaj vozaču prilikom sportske vožnje

Stražnja vilica crne boje još je jedan detalj svojstven samo R modelu





Preterane vibracije agregata prevelika su smetnja u vožnji



Vjetrobran nudi sasvim pristojnu zaštitu za glavu i ramena vozača

na vrhu instrument ploče nalazi se niz kontrolnih lampica od kojih je najveća ona koja svojim treptenjem upozorava vozača da se motor približava 'crvenom' polju i da je potrebno promijeniti stupanj prijenosa. Za razliku od svega ostaloga, ona je vrlo pregledna i korisna, a u brzjoj vožnji stazom bila je i jedini instrument kojemu smo pridavali važnost. Zanimljivo da uz svu silu nepotrebnih informacija u KTM-u nisu našli za shodno smjestiti negdje na instrument ploču i indikator odabranog stupnja prijenosa, što bi možda bio i najkorisniji podatak koji bi se na njoj mogao naći.

Ekstreman 'do bola'

U praznom hodu novi agregat kojim se hvali RC8 R radi jednako mirno kao i njegova inačica na baznome modelu. A zašto i ne bi, kad se zapravo radi o istom LC8 agregatu, već otprije poznatom iz KTM-ovih cestovnih motocikala kao što je, na primjer, Superduke 990. Za RC8 je njegova zapremina povećana na 1.148 ccm, a R model je dobio još veća pluća, to jest zapreminu, koja sada iznosi 1.195 ccm. Do toga se došlo jednostavnim povećanjem provrta cilindara sa 103 na 105 mm, dok je provrt od 69 mm ostao isti. Ipak KTM-ova dva cilindra smještena pod kutom od 75° tim jednostavnim potezom dobila su dodatnu injekciju snage, pa umjesto 155 KS vozaču sada na raspolaganju stoji 170 KS i to na 10.250 okr/min, dok obični RC8 svoju najveću snagu ostvaruje na ravno 10.000 okr/min. Okretni moment je sa 120 također neznatno povećan na 123 Nm, a u ovom slučaju oba motocikla njegovu najveću vrijednost ostvaruju na 8.000 okr/min. Omjer kompresije također je veći na R modelu i iznosi 13,5:1, za razliku od 12,5:1 na običnom KTM-u RC8.

U vožnji razlika u snazi između dva modela i nije previše primjetna, no nedostatak senzacije ubrzanja pripisujemo poboljšanoj i pravilnijoj krivulji snage kojom se RC8 R može pohvaliti. Iz niskih okretaja KTM-ov Superbike sada ubrzava ravnomjernije i punije, što omogućava snažnija 'ispucavanja' iz zavoja uz potpuno korištenje svih čari dvocilindričnog agregata. Bilo nam je žao što novo KTM-ovo ubrzanje nismo mogli usporediti s Ducatijevim novim modelom 1198, jer nas zanima u kojoj mjeri bi dodatno osnaženi Austrijanac ovdje mogao konkurirati Talijanu.

No kao što smo već rekli, pravilnija krivulja snage omogućava snažna ubrzanja, koja osim toga ne izazivaju nikakav osjećaj stresa kod vozača, tako da dodatnih 15 KS na najvišim okretajima ne dolazi do izražaja, iako je brzina, naravno, veća. Motocikl jednostavno grabi prema naprijed poput zahuktalog vlaka i tek pogled na minijaturne brojke brzinomjera daju do znanja da je brzina debelo iznad one zakonom propisane.

No, iako sama brzina ne izaziva stres i iz gore napisanoga testa lako bi se mogao izvesti zaključak da je vožnja KTM-om pravi užitak, nažalost na novoj austrijskoj jurilici stvari nisu ni izbliza tako idilične. Velika zamjerka koju smo imali za RC8 bio je vrlo grub i neprecizan mjenjač koji je zahtijevao punu koncentraciju vozača, budući da nije bilo neuobičajeno umjesto u željeni stupanj prijenosa pogoditi lažni prazni hod, osobito prilikom vožnje stazom, kada vozač sklupčan ispod oplata želi što brže obaviti promjenu stupnja prijenosa. I grubost mjenjača bila je i više nego izražena, pa smo tako čak i preko čizama osjećali bolove u nogama nastojeći ga 'urazumiti'. Drago nam je da je KTM ozbiljno pristupio rješavanju

Visoki i kratki spremnik goriva daje vrlo dobar oslonac vozaču pri snažnim kočenjima

toga problema, tako da nam se na novom RC8 R-u nijednom nije dogodilo da ne uspijemo ubaciti u željenu brzinu. Iako preciznost mjenjača još uvijek nije na razini kakvu bismo očekivali kod gotovo natjecateljskog motocikla homologiranoga za cestovnu vožnju, ipak je uvelike poboljšana u odnosu na obični RC8. Drago nam je što možemo izvijestiti da više nema grubosti na samoj polugi mjenjača, no zato sada moramo primijeniti puno veću snagu kada pritišćemo ručicu hidrauličke spojke. U ovom je segmentu RC8 bio puno ugladeniji i mekši, dok R inačica ne skriva svoje natjecateljske ambicije i lišena je svake, pa i najmanje profinjenosti (koja je ipak u izvjesnoj mjeri prisutna na ostalim motociklima iz ove klase). Nadalje, s porastom broja okretaja javljaju se vrlo neugodne vibracije koje su osobito primjetne na lijevoj ručki upravljača i nakon nekog vremena

počinju ići na živce, a i lijeva ruka nakon duže vožnje samo što nam nije utrnila. Istina je da dvocilindrični motocikli u pravilu imaju izraženije vibracije u vožnji, ali što je previše, previše je. Na kraju možemo zaključiti da je KTM doista učinio korak naprijed s pogonskim agregatom, no s porastom snage i okretnog momenta pojavili su se novi problemi koji ovaj motocikl sada čine vrlo usko specijaliziranim oružjem. To neće previše smetati vozačima koji ga namjeravaju voziti stazom, no oni koji će na njemu poželjeti napraviti i pokoji kilometar na običnim prometnicama mogli bi ostati razočarani.

Natjecateljski ustrojen ovjes

Agregat je, dakle, iako uz dobru dozu vibracija, novom RC8 R-u donio određena poboljšanja i učinio ga još jačim i iskoristivijim, no istodobno

su u KTM-u na ovom motociklu napravili i znatne preinake na ciklistici i ovjesu, čime se dodatno naglašava njegova natjecateljska priroda. Tako je međuosovinski razmak s 1430 smanjen na 1425 mm, dok je predtrag s 91 mm povećan na čak 97 mm. Te promjene se itekako osjećaju u vožnji i RC8 R pokazuje posve drukčiji karakter od običnoga modela. Tamo gdje je obični RC8 bio agilniji, pa čak i munjevit na brzim promjenama smjera, R model je tromiji i zahtijeva znatno veću angažiranost da bi ga se srušilo u zavoj. No zato mu je stabilnost u nagibu doista uzorna i ne pokazuje nimalo nesigurnosti, čak ni kada vozač svojim pokretima tijela učini nešto što bi neki drugi motocikl možda i moglo izbaci iz ravnoteže. Tek na izlascima iz zavoja, kada je motor blizu graničnih okretaja, a ručica gasa je otvorena do kraja, RC8 R katkad zna zatresti upravljač u znak negodovanja i uzvratiti



◀ Diskovi debljine pet milimetara u kombinaciji s Brembo monobloc kočionim čeljustima omogućavaju izuzetno snažna kočenja

▲ Mjenjač na modelu RC8 R je puno precizniji i ugladeniji

► Stražnje svjetlo minimalističkog i futurističkog dizajna pravo je osvježenje u klasi



Stražnji kraj moguće je podešavati po visini



jednakom mjerom na grubost koju vozač iskazuje prema njemu. No i u tom slučaju stvari vrlo brzo pod kontrolu vraća WP amortizer upravljača, koji je na ovom motociklu serijska oprema, baš kao i svi ostali elementi ovjesa.

Tako naprijed nalazimo White Power vilicu s okrenutim cijevima promjera 43 mm i hoda 120 mm, koja nudi zaista izdašne mogućnosti regulacije. U fazi kompresije amortizaciju vilice moguće je regulirati u 32, a u fazi povrata u 28 položaja, dok same opruge nude mogućnost podešavanja visine od 10 mm. Prednja vilica ista je kao na običnom modelu RC8, s tom razlikom da su njezine postavke puno tvrđe, kako bi pružile optimalna vozna svojstva za natjecateljsku stazu.

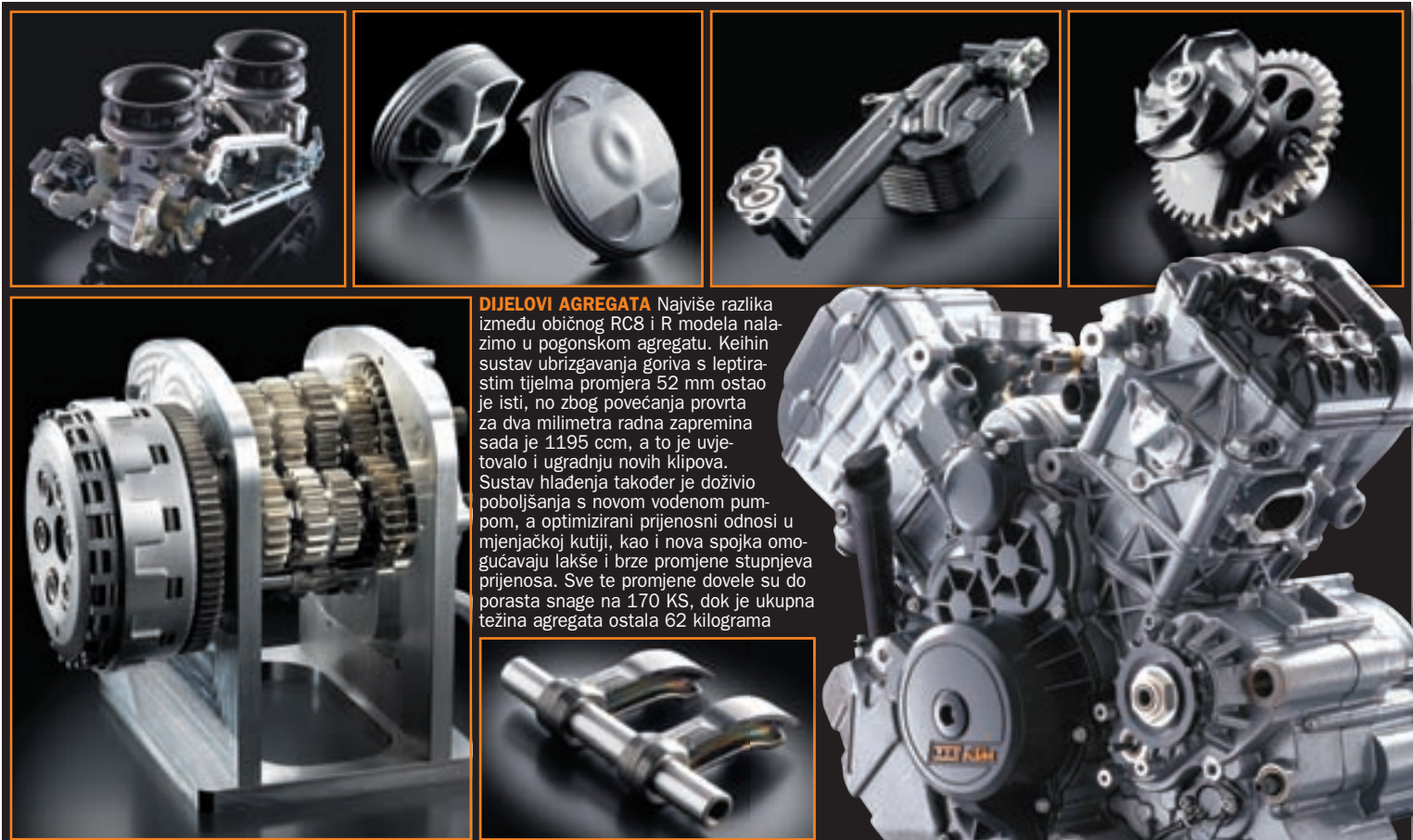
Prednja vilica je identična onoj na kakvu nalazimo na običnom KTM-u RC8, no zato je R model dobio 'svoj' stražnji amortizer. Proizvođač je i dalje tvrtka WP, no u ovom slučaju je hod amortizera smanjen sa 125 na 120 mm, a i unutarnje postavke su mu - kao što je to slučaj i s prednjom vilicom - puno tvrđe. Nudi 28 stupnjeva regulacije kočnice povrata amortizera, a kompresiju je moguće podešavati u brzjoj i sporijoj fazi. Naravno, kao što to i dolikuje jednom 'Ready to Race' proizvodu, stražnji amortizer nudi i mogućnost podešavanja visine stražnjega kraja neovisno o podešavanju predopterećenja opruge amortizera.

Na stazi ovjes s ovim sportskim postavkama daje novom KTM-u vrlo veliku čvrstoću i doprinosi stabilnosti, no sve to traži doista veliku dozu odlučnosti od vozača ukoliko se iz ovoga stroja želi izvući najbolje. Što ga se brže vozi, to je ovaj KTM zahvalniji vozaču i zauzvrat mu daje sve od sebe. Jedini kompromis koji ćete na ovom motociklu pronaći vezan je uz već prije spomenuti položaj sjedenja, koji više pogoduje turističkoj nego sportskoj vožnji. Pritom na natjecateljskoj stazi najgore prolaze ruke vozača, koje su zbog visoko podignutog upravljača previše zgrčene i preblizu tijelu, a zbog kratkog

sjedala vozač prosječne visine se - sve i da hoće - ne može dovoljno pomaknuti prema natrag da bi našao dobro uporište za silovita kočenja. A kočenja su na ovom motociklu doista silovita. Brembo monoblok čeljusti i plivajući diskovi promjera 320 mm na KTM-ovom R-u su doista moćna kombinacija i jedino što bismo još mogli poželjeti da bi zabava bila potpuna jest klizna spojka, koja bi nam u tom slučaju omogućila još kasnija i sigurnija kočenja.

Korak do savršenstva

Stara poslovica kaže: 'Pazite što želite, želje bi vam se mogle i ostvariti', a u slučaju KTM-a RC8 R-a to se doista i dogodilo. RC8 koji smo testirali prošle godine na nas je ostvario dojam relativno uglađenog motocikla više orijentiranoga na cestovnu nego na natjecateljsku primjenu, a to se najbolje pokazalo kada smo ga usporedili s ostalim dvocilindričnim sportašima u 87. broju Moto Pula. Generalni zaključak tada je bio da KTM nudi nešto slabije performanse od svemoćnog Ducatija 1098, ali i da su Austrijančeve performanse lakše dostupne širokom krugu ljudi, dok se Ducati nametnuo kao bolji motocikl, no samo za iskusne vozače koji su u stanju iskoristiti sve njegove mogućnosti. No ovogodišnja R verzija KTM-ove RC8-ice posve je drukčiji motocikl, koji se po mnogim parametrima približio svojem talijanskom konkurentu. Ugladenost je zamijenila sirova grubost svojstvena natjecateljskim motociklima, a svaka pomisao na primjenu u svakodnevnom prometu potisnuta je daleko u drugi plan. Neke dječje bolesti, kao što je problematičan mjenjač, sada su uklonjene, ali zamijenile su ih neke nove, koje se prvenstveno manifestiraju u previše izraženim vibracijama u vožnji. Ne sumnjamo da će KTM i njih ukloniti na sljedećoj generaciji svojega sportaša, no do nje ćemo ipak morati malo pričekati. U međuvremenu, ostaje nam samo uživati u grubostima koje nam velikodušno pruža ovogodišnji RC8 R. ■



DIJELOVI AGREGATA Najviše razlika između običnog RC8 i R modela nalazimo u pogonskom agregatu. Keihin sustav ubrizgavanja goriva s leptirastim tijelma promjera 52 mm ostao je isti, no zbog povećanja provrta za dva milimetra radna zapremina sada je 1195 ccm, a to je ujedinito i ugradnju novih klipova. Sustav hlađenja također je doživio poboljšanja s novom vodenom pumpom, a optimizirani prijenosni odnosi u mjenjačkoj kutiji, kao i nova spojka omogućavaju lakše i brze promjene stupnjeva prijenosa. Sve te promjene dovele su do porasta snage na 170 KS, dok je ukupna težina agregata ostala 62 kilograma

TEHNIČKI PODACI**Motor:** dvocilindrični, četverotaktni**Promjer x hod:** 105 x 69 mm**Obujam:** 1.195 ccm**Odnos kompresije:** 13,5:1**Hlađenje:** tekućinom**Paljenje:** elektronsko**Napajanje:** elektronsko ubrizgavanje promjera 52 mm**Spojka:** više lamela u uljnoj kupci**Mjenjač:** 6 brzina**Okvir:** cjevasti od krom-molibden cijevi**Ovjes:** izokrenuta vilica s cijevima promjera 43 mm hoda 120 mm; straga aluminijska vilica sa jednim amortizerom hoda 120 mm**Gume:** prednja 120/70-17, stražnja 190/55-17**Kočnice:** naprijed dva diska promjera 320 mm i radialne kočione čeljusti sa 4 klipića, straga disk promjera 220 mm**Dimenzije (u mm) i težina:** duljina n. d., širina n. d., visina sjedala 805/825, osovinski razmak 1.425, težina 182 kg**Deklarirano:** snaga - 170 KS (125 kW) - 10.250 okr/min, max. okr. moment - 123 Nm pri 8.000 okr/min**Spremnik goriva:** 16,5 l**+ novi mjenjač, stabilnost****- težak, visok i širok upravljač, vibracije, izuzetno tvrda spojka, grubost u cjelini, nepregledni instrumenti**