

E-ATV

990 Super Duke R

Posudivši gotovo cjelokupnu konstrukciju od istoimenog austrijskog nakeda, E-ATV 990 Super Duke R je sa svoje 132 KS najjači, najbrutalniji, najskuplji i najbesmisleniji četverocikl kojeg smo dosad imali na testu. Ne čudi s toga što vam za njegovo kroćenje uz cca. 250 tisuća kuna trebaju i napredne vještine vozača motocikla, kartinga i rally automobila. I muškost kao u rasplodnog bika



Umri muški

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: MARKO GUZINA

Kada je zabava u pitanju, samo je nebo granica. Zapravo, nebo i novac. Ljudska mašta će stalno izbacivati nove ideje kako se zabaviti na još dekadentniji, besmisleniji ili ekstremniji način i samo o raspoloživom novcu ovisi u kolikoj ćete si mjeri željeni porok moći i priuštiti. Vremena će se uvijek nakako naći, bitno je samo da ne ostanete zalijepljeni za fotelju. Kažete, droga je za one bez stila, ljubavnice su previše prolazne, bungee jumping vam nije fora ako se izvodite s

užetom. Četverocikli su vam zabavni, ali to nije dovoljno, jer vi u svemu tražite maksimum uzbuđenja. Bitno je da je suludo, cijena nije bitna. Nema problema, njemačka tvrtka E-ATV specijalizirala se baš za vas.

Četverocikli i motocikli oduvijek su bili braća, no ta njihova povezanost nigdje nije tako izražena kao kod proizvoda tvrtke E-ATV. Razlog tome je vrlo jednostavan: oni svoje četverocikle razvijaju tako da uzmu probrane KTM-ove modele motocikala, iskoriste agregat, okvir i oplate, te na mjesto kotača i prednje stražnje vilice montiraju dvostruka popreč-

na ramena, krutu stražnju osovinu i četiri široke gume. I to je ukratko to. Ne čudi stoga da je paleta proizvoda iznimno široka, na vama je samo da se zapitate jesu li vam više po mjeri kros modeli nastali na osnovi KTM-ovih motocikala 85 SX, 250 SX-F ili 450 SX-F ili možda ipak enduro modeli 530 EXC-R, 690 Enduro, odnosno 990 Adventure, koje će na vaš zahtjev pripremiti čak i za pustinjski reli.

No, off-road četverocikle proizvode mnogi, a E-ATV je poseban po tome što ima i vrhunske četverocikle namijenjene uživanju na asfaltu.

U tom segmentu nude modele 690 Supermoto, 990 Supermoto i 990 Super Duke sa čak 120 KS. Nije vam dosta, vi biste nešto još ekstremnije? Pa stvarno niste normalni, ali nema problema! E-ATV ima u svojoj ponudi i Super Duke 990 s narančastom oznakom R. Ako niste jedan od onih koji i sanja u narančastom, odnosno o modelima austrijskog proizvođača motocikala nemate enciklopedijsko znanje, to u prijevodu znači 132 KS. Četverocikl sa 132 KS? Ima li to smisla. Nema uopće, ali baš zato je tako poseban.

Super Duke 990 R nije samo najekstremniji KTM-ov naked, nego je i jedan od najzabavnijih golih motocikala uopće. E-ATV Super Duke 990 R je po toj logici brutalni goli motocikl s četiri široke gume. Izuzmemo li elemente ovjesa, od Super Dukea je preuzeo doslovno sve. U narančasto obojeni okvir, moćni dvocilindrični agregat, prednje i stražnje svjetlo, kompletne oplate, uključujući i mali



Sve što se nalazi iznad struka ovog četverocikla preuzeto je sa KTM-ovog motocikla. Tu nema iznimke ni kada su u pitanju ploča s instrumentima, prekidači ili retrovizori. Za razliku od velike većine četverocikla, kod ovoga se gas ne daje polugom, nego zakretanjem ručice kao na motociklu

OKVIRNA CIJENA
250.000 KN

Svako zakretanje upravljača rezultira trenutnim skretanjem četverocikla. To omogućuje brze ulaske kroz zavoj, no treba voditi računa o tome da kombinacija presnažnog agregata, malog osovinskog razmaka i isto takve širine, te izostanak stražnjeg diferencijala ne dopuštaju pretjerane greške. Definitivno nije za početnike

spojler koji skriva spremnik ulja, retrovizore, ploču s instrumentima... Gledamo li ga od struka na više, četverokotačni se Super Duke R od originala razlikuje samo po primjeni svojevrsnog "kljuna" koji se nadovezuje na oplatu spremnika goriva. No, zato je ispod pojasa odrađeno dosta posla.

Za početak je nadograđen rešetkasti čelični okvir, čije se cijevi sada provlače ispod, ali i ispred V2 agregata, kako bi se stvorilo kvalitetno uporište za dvostruka poprečna ramena i potpuno podesive WP amortizere. Straga su promjene nešto manje i uključuju ugradnju drugačije stražnje vilice koja prihvaća krutu osovinu, s tim da ovdje WP amortizer nije mijenjan, nego je preuzet s motocikla. Na svakom kraju četverocikla nalaze se naplatci promjera 10 cola s nešto grubljim, ali ipak cestovnim gumama u dimenzijama 165/70 sprijeda i 225/40 straga, dok su za kočenje zadužena tri nazubljena diska opre-

mljena Brembo kočionim kliještima s dva klipača.

Nakon što smo suhoparno odrađili osnovnu arhitekturu ovog monstuma, možemo ga polako staviti u pokret, te vam pokušati opisati - koliko je to u okviru naših ljudskih mogućnosti - kako se ovim neobičnim Super Dukeom zapravo upravlja. Iako smo testirali i dvokotačni Super Duke i velik broj najrazličitijih četverocikala, ovaj četverokotačni hibrid u vožnji ima relativno malo zajedničkog s onim što nam je dosad ostalo upisano u memoriji. Doduše, na originalnog Super Dukea izravno podsjeća svojim tvrdim sjedalom, položajem vozača i intezivnim kašljućanjem agregata na niskim okretajima, no jednom kada pokušate skrenuti u zavoj, svaka sličnost kao da netragom nestaje.

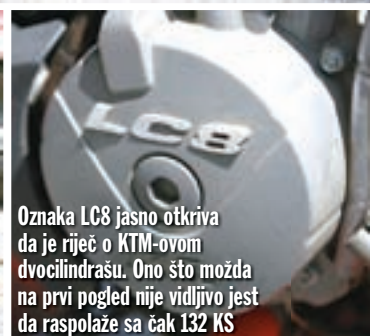
Čudnovati kljunaš

Za početak, umjesto da se nagne prema unutrašnjosti zavoja, ovaj se

Osim okvira i pogonskog agregata, ovaj je četverocikl od KTM Super Dukea preuzeo i kompletne plastične oplata. Jedini je dodatak svojevrsni kljun koji se proteže ispod prednjeg svjetla



Kao svaki pravi sportski četverocikl, E-ATV 990 Super Duke R je opremljen krutom stražnjom osovinom. Diferencijala nema niti na popisu dodatne opreme



Oznaka LC8 jasno otkriva da je riječ o KTM-ovom dvocilindrašu. Ono što možda na prvi pogled nije vidljivo jest da raspolaže sa čak 132 KS



Jednako kao i motocikl na temelju kojeg je nastao, ovaj je E-ATV zamišljen kao jednosjed. Samo sjedalo moglo bi biti i udobnije

S obzirom na to da nema diferencijal, s ovim se četverociklom zavoji mogu prolaziti ili uz podizanje unutarnjih kotača ili proklizavanjem stražnjeg kraja



Najveći nedostatak ovog četverocikla je njegova cijena, koja bi na našem tržištu mogla iznositi otprilike 250 tisuća kuna



gemišt usprkos svojoj zavidnoj stabilnosti pokušava nagnuti u suprotnu stranu. Kao i na svakom drugom četverociklu, reći će mnogi, no nije

baš sasvim tako i to iz barem dva-tri ključna razloga. Prvi je da je zahvaljujući kombinaciji svoje pozamašne širine od 1.295 mm i cestovnih guma

ipak bitno stabilniji i brži prilikom prolaska kroz zavoje, ali i da do proklizavanja stražnjeg kraja ne dolazi tako lako kao što je to slučaj kod drugih četverocikala, što znači da na tijelo vozača djeluje bitno veća bočna sila. Druga ključna razlika je u tome što je sam položaj vozača potpuno jednak onom na motociklu, što će reći agresivan i nadmoćan, kao stvoren za to da se naglo obrušite u zavoj. Ali, četverociklom se ne upravlja tako da se samo nagnete, već treba zakretati upravljač, što automatski znači da će položaj ruku biti bitno drugačiji nego na motociklu.

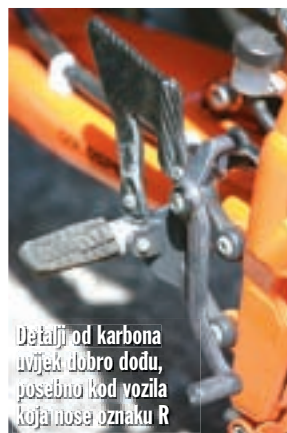
nje ovim moćnim strojem traži odricanje od udobnosti.

Osim što zahtijeva određeno prilagođavanje tehnike vožnje, kvalitetno hrvanje sa zavojima za upravljačem ovog četverocikla traži i jačanje muskulature. Naime, iako je namijenjen vožnji po cesti, vožnja E-ATV Super Dukea vas umara otprilike jednako kao i žestoka off-road vožnja, razlika je samo u tome da je ovdje glavnina opterećenja usmjerena na ruke. Nije ni čudo, budući velika širina četverocikla i široke prednje gume uzrokuju teško zakretanje upravljača, a posebno su zahtjevne nagle korekcije i brze promjene smjera. Osim toga, ako ga vozite žestoko kao što to ovaj četverocikl zaslučuje, onda umaranju ruku pridonosi i to što između iznimno snažnih ubrzanja i agresivnih kočenja ni jednog trenutka nema mjesta odmora. Nažalost, nema mjesta ni uživanja u nekoj pretjeranoj udobnosti, budući je sjedalo jako tvrdo, jednako kao i ovjes. Doduše, za prednje se kotače specificira slobodan hod od pozamašnih 200 mm, no nekako nam uvjerljivije djeluje podatak od 120 mm hoda za stražnje kotače. Prilikom prelaska preko neravnina E-ATV djeluje tvrde i od nekih sportskih motocikala, a ukupnom ugođaju za upravljačem svakako ne doprinosi ni to što V2 agregat cijelo vrijeme lagano vibrira.

Ipak, sve je to cijena koju se isplati platiti ukoliko se usudite izvlačiti



Za zaustavljanje ovog četverocikla zadužena su ukupno 3 nazubljena diska, koji toliko slivito koče, da relativno lako dolazi do blokiranja kotača



Detalji od karbona uvijek dobro dođu, posebno kod vozila koja nose oznaku R



Široka prednja ramena uparena su s potpuno podesivim WP amortizerima

dobar dio potencijala ovog četverocikla. Ti potencijali doista prelaze sva očekivanja, a posebno oduševljava agresivnost kojom E-ATV ulazi u zavoj. Upravljač, doduše, jest pretežak, no svako njegovo i najmanje zakretanje rezultira trenutnim skretanjem četverocikla, gotovo kao da vozite karting. To vam omogućuje da odaberete maksimalno oštru putanju i da iznimno brzo prođete kroz zavoj bez ugrožavanja ukupne stabilnosti - jasno, pod uvjetom da ste pritom adekvatno izbacili tijelo kako smo to već ranije objasnili.

Kako kruta stražnja osovina nije opremljena diferencijalom, to znači da kroz zavoje prolazite ili podizanjem unutarnjih kotača ili proklizavanjem stražnjeg kraja ili pak kombinacijom jednog i drugog. Pritom se podizanje jednog ili oba kotača odvija postupno, ponekad se čak ni ne osjeti, te uz to što nije opasno, ono gotovo uopće ne utječe na širenje putanje. Što se tiče proklizavanja stražnjeg kraja, tu su široke cestovne gume pokazale zavidnu otpornost popuštanjem, te je E-ATV Super Duke R zapravo osjetno manje nestašan nego što bi to njegove 132 KS dale naslutiti. Jednako kao i podizanje unutarnjih kotača, proklizavanje stražnjih kotača je uglavnom vrlo nježno i postupno, a samo ponekad bude i iznenađujuće brutalno.

Po mjeri Chuck Norissa

U svakom slučaju, ta mogućnost proklizavanja kroz zavoje, lakoća kojom se zavoji mogu "rezati" po bankini, te iznimna reaktivnost upravljača pomalo podsjećaju na vožnju reli automobila, a najbolje je od svega da je u vještim rukama ovaj četverocikl toliko stabilan, da bez obzira na to koliko ste brzo prošli kroz zavoj imate osjećaj da ste mogli biti još i brži. Tu će vam kod idućeg pokušaja od pomoći biti i snažan agregat, koji omogućuje silovita ispućavanja iz zavoja i izlaske na ravnici, posebno ukoliko se nalazite u drugom ili trećem stupnju prijenosa. Tada na svako odlučno dodavanje gasa - koje se izvodi zakretanjem ručice kao na motociklu, a ne pritiskanjem poluge - E-ATV jednostavno podivlja, a stvarno silovita ubrzanja prati i rasterećenje prednjeg kraja, pa onda s time u svezi i blaga trešnja upravljača. Na niskim je okretajima agregat relativno prazan i uz to snažno vibrira, no u području srednjih i visokih okretaja pruža zastrašujuće performanse koje je zapravo teško uspoređivati i s najsnažnijim četverociklima klasične izvedbe.

Realno gledajući, agregat je zapravo presnažan, no tko bi mu to mogao ozbiljnije zamjeriti? Uostalom, KTM-ov tekućinom hlađen dvocilindraš s



Kako bi se što brže i što lakše prošao zavoj, potrebno je izbaciti tijelo prema unutarnjem dijelu zavoja, kao na motociklu

kutom od 75° između cilindara, dvije bregaste osovine u glavi i četiri ventila, te ukupnom zapreminom od 999 ccm u svim svojim varijantama obiluje snagom, a to posebno vrijedi za verziju koja se ugrađuje Super Duke R. Podaci o 132 KS pri 10.000 okr/min i 102 Nm pri 8.000 okr/min brojke su koje izazivaju strahopoštovanje, a njihovu ukupnu moć nije uspjela bitnije umanjiti ni činjenica da je u odnosu na motocikl masa E-ATV-a

bez goriva porasla sa 186 na 234 kg. Takav omjer snage i mase nemaju ni superautomobili, s time da ovdje treba uzeti u obzir da su u odnosu na njih trag kotača i osovinski razmak zapravo smiješno mali, ali i da E-ATV nije opremljen diferencijalom. Kada se sve to zbroji, onda je jasno da ovaj četverocikl traži vlasnika hrabra srca, ali i spretnih ruku i hladne glave. U suprotnom bi zastrašujući potisak kojeg generira pogonski agregat pri-

likom prolaska kroz zavoje mogao rezultirati trenutnim izlijetanjem u dolinu suza.

Ako, dakle, niste dovoljno pažljivi, ovaj bi četverocikl lako mogao postati nenavodeni projektil, s time da bi vam u ubuzdavanju njegovih performansi trebale pripomoći i adekvatne kočnice. Tri nazubljena diska doista silovito grizu i to do te mjere da su povremeno (jednako kao i agregat) jednostavni presnažni. Čak i kada se



Pokazalo se da E-ATV može biti opasan i kada se odmara na mjestu. Naime, četverocikl je toliko atraktivan da je za vrijeme snimanja ove fotografije jedan vozač Skode Favorit opčinjen njegovim izgledom izletio s ceste te se umalo survao u provaliju

Četverocikl je iznimno stabilan u zavoju i djeluje kao zalijepljen za podlogu. Podizanje unutarnjih kotača događa se vrlo postupno i ne predstavlja opasnost



TEHNIČKI PODACI

Motor: V2 pod 75°, četverotaktni
Promjer x hod: 101 x 62,4 mm
Obujam: 999 ccm
Odnos kompresije: 11,5:1
Razvod: 2 bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Pokretanje: elektrostarterom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupki
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični
Završni prijenos: lanac
Objes: naprijed dvostruka poprečna ramena, potpuno podesivi amortizeri, hod 200 mm, straga kruta osovina i potpuno podesiv monoamortizer, 120 mm
Gume: prednje 165/70-10, stražnje 225/40-10
Kočnice: naprijed dva diska, straga disk
Dimenzije (u mm) i težina: širina 1.295, osovinski razmak 1.495 mm, masa bez goriva 234 kg
Deklarirano: maks. snaga 132 KS (97 kW) pri 10.000 okr/min, maks. okr. moment 102 Nm pri 8.000 okr/min (otvorena verzija)
Spremnik goriva: 18,5 l

- + dizajn, pogonski agregat i performanse, stabilnost, reaktivnost, snaga kočnica,
- cijena, udobnost, opterećenje ruku, nema hod unazad

naviknite na snagu kočnica i potrebu preciznog doziranja, lako je moguće da će i na dobroj podlozi povremeno doći do njihova blokiranja i gubljenja mogućnosti upravljanja, a da i ne govorimo o učestalosti te pojave na prašnjavom ili šljunkom prekrivenom asfaltu.

Mjenjačkoj kutiji sa 6 brzina je zato teško naći neku ozbiljniju manu, osim one da nije opremljena hodom unazad, koji bi jednom ovakvom četverociklu dobro došao. Doduše, kombinacija snažnog agregata i isto takvih kočnica vam uz malo vježbe omogućuje da polukružna okretanja uz pripadajuće paljenje gume izvodite praktično na mjestu, no izvođenje takvih atrakcija nije uvijek moguće niti preporučljivo, tako da ćete se razmjerno često naći u situaciji da morate sići sa četverocikla te ga okrenuti ili parkirati korištenjem vlastite mišićne snage.

No, tako vam je to s ovim četverociklom! Za lagano krstarenje definitivno nije, a iako bi ovaj stroj za mučenje teroteski mogao poslužiti i za nešto dužu i prije svega divlju turističku vožnju, E-ATV 990 Super Duke R je zapravo najbolje iskoristiti za kratkotrajno jurcanje nekom zavojitom, po mogućnosti planinskom cesticom. Povremeno stajanje u usputnom kafiću gotovo da je obavezan dio rituala, što zbog hvatanja daha, što zbog toga jer E-ATV aposlutna atrakcija gdje god da

se pojavi. Nakon što ste se odmorili od zakretanja upravljača koji ponekad djeluje kao da teži cijelu tonu, te ste odgovorili na sva pitanja okupljenih znatiželjnika, možete ponovo sjesti na E-ATV, krenuti s prednjim kotačima u zraku, oštro presjeći koju bankinu, sumanuto kliziti kroz zavoje i dobrano prestrašiti sve druge sudionike u pro-

metu. Uglavnom, možete se pustiti uzbuđenjima kakva nećete doživjeti ni s jednim drugim četverociklom.

Kažu da se neke stvari ne mogu kupiti novcem, no specifično iskustvo koje vam donosi vožnja ovog četverocikla ne spada u jedno od njih, problem je samo u tome što ono teško da može opravdati cijenu

od otprilike 250 tisuća kuna. Ipak, ako ste bogati kao Rockefeller, imate biceps Popaja i hrabrosti Chucka Norrisa, E-ATV 990 Super Duke R će vam pružiti jedan od najboljih i najopasnijih provoda u životu. Ma, kakvo plivanje s izglednijelom bijelom morskom psinom ili krstarenje do Italije na "luft madracu"! To je za curice. ■

Rešetkasti okvir KTM-a Super Dukea morao je biti nadograđen da bi se stvorilo kvalitetno hvatište za prednje kotače. Tako pridodana konstrukcija nalazi se ispod i ispred agregata, te je obojana u narančasto, kako bi se slagala s originalnim dijelom okvira

