

Ducati 999 F05



Ruben Xaus, jahač ovog dragulja, i naš test sretnik Boris Pušćenik



Wild card

PIŠU:
BORIS PUŠČENIK I
TOMISLAV BEŠENIĆ

Zanimljiva staza u Mugellu gdje vozači MotoGP, na uzvisini poslije ove ciljane ravnine, postizu oko 340 km/h



Iako se radi o biseru moderne tehnologije, tvornički pripremljen 999 F05 crna je ovca u obitelji svjetskih prvaka. Prošlogodišnji Ducatijev Superbike adut imao je pretanke živce i očitu nesklonost oprastanju greški svojih vozača tako da nije uspio nastaviti svijetlu pobjedničku tradiciju svojih prethodnika. Zato novi F06 uspješno nastavlja tamo gdje je stao F04, dok je F05 dobio još jednu priliku za dokazivanje u privatnoj momčadi Sterilgarda-Berik. I mi smo mu pružili priliku da u našim rukama pokaže što umije i da nas pokuša uvjeriti da je prošlogodišnji neuspjeh samo rezultat nesretnog spleta okolnosti

Voziti tvornički pripremljen Superbike motocikl oduvijek je bila velika čast i zadovoljstvo. Voziti tvornički pripremljen Ducatijev motocikl još je veća čast, pa makar se radilo o modelu s oznakom F05, kojeg smo prošle sezone više gledali kako nepomično leži u pijesku pored staze, negoli što smo uživali u rijetkim trenucima slavlja popraćenog "paljenjem" Pirellijeve gume.

Prošle je godine zadovoljstvo "pisanja" pobjedničkih krugova pripalo kombinaciji Corser-Suzuki, koja se jednostavno pokazala prejakom i tako je Ducatistima preotela i vozačku titulu i naslov najboljeg proizvođača. Da bismo se sjetili kada je posljednji put Ducati završio sezonu, a da nije osvojio barem jednu od te dvije titule, moramo se vratiti sve do 1997. godine, kada su Superbike prvenstvom vladali John Kocinski i njegova Honda RC45.

Možda nije stvar u Corseru i njegovu Suzukiju, možda je Ducati prošle godine jednostavno bio preslab? Hm, teško, prije će biti da je bio pomalo zatečen. Prošla je sezona bila prijelomna i označila je povratak japanskih četverocilindraša, koji su konačno ponovo stali na svoje noge nakon početnog privikavanja na povlastice koje su im donijela nova pravila, koja su u pogledu dopuštene zapremine izjednačila motocikle s dva i s tri cilindra. Nakon dvije sezone u kojima gotovo da i nije bilo konkurencije Ducati Corse je malo zaspa na lovorikama, a ni zvijezde im baš nisu bilu sklone. Kada kažemo zvijezde, mislimo na vozačku postavu Toseland — Laconi, koji su morali puno više zapeti ne bi li se mogli nositi s odjednom bitno ojačanom konkurencijom. Dodatno zapeti značilo je više riskirati i posljedično više padati, a svako novo valjanje u pijesku značilo je i daljnji pad samopouzdanja... Bio je to zatvoreni krug kojeg je krajem prošle sezone povremeno uspio prekinuti Lanzi, da bi tek početkom ove sezone Bayliss vratio stvari na svoje mjesto i ponovo počeo zlatnim slovima popunjavati stranice Ducatijeva spomenara.

Nesretni i odbačeni Toseland i Laconi su otišli put Honde i Kawasaki, a junak ovog testa završio je u rukama privatne momčadi Sterilgarda-Berik, za koju uz Marca Borcianija vozi i puno poznatija nekadašnja velika nada ovog sporta i povratnik iz MotoGP-a, Ruben Xaus.

Zahvaljujući tvrtki Kaptol Cargo, koja je između ostalog zastupnik za proizvode Berik i Arlen Ness, imali smo priliku i veliko zadovoljstvo da u Mugellu isprobamo autentični Xausov superbike motocikl s kojim Španjolac trenutno zauzima osmo mjesto u ukupnom poretku.

Kako nalažu pravila ovog natjecanja, Xausov je Ducati nastao na osnovama serijskog Ducatija 999R, na kojem su izvršene brojne dozvoljene preinake. Prema pravilniku, dozvoljeno je mije-

pozivnica

njanje prednjeg ovjesa, stražnje vilice, kočnica, te promjera i širine kotača, dok se okvir ne smije previše dirati. Za razliku od četverocilindričnih modela, na dvocilindrašima je moguće mijenjati gotovo sve pokretne dijelove motora, što znači da u osnovi isti moraju ostati samo blok, glava, te broj i raspored cilindara.

Za razliku od pogonskog agregata, silueta motocikla se ne smije previše mijenjati, te stoga Xausov motocikl još uvijek snažno podsjeća na serijski Ducati. Osim promijenjene grafike i drugačijeg vizira, promjene je najlakše uočiti u konstrukciji prednjeg i stražnjeg ovjesa. Naprijed se tako sjaji natjecateljska prednja vilica marke Ohlins sa štapovima promjera 42 mm. Posebnost te vilice je u tome što je između svakog od štapova i radijalnih čeljusti prednje kočnice uglavljen izdvojeni spremnik plina. Rješenje je to koje podseća na ono s kojim se već duže vrijeme susrećemo kod konstrukcije stražnjeg amortizera, a koje bitno povećava mogućnosti podešavanja. Tako ovaj Ohlinsov uradak koji nosi službenu oznaku TT25, i u fazi istezanja i u fazi kompresije omogućuje dvostruku regulaciju pri velikim i malim brzinama uz veliku preciznost podešavanja.

Promijenjena aluminijska stražnja vilica manje plijeni ljepotom od svoje serijske inačice, no zato kvalitetnije odraduje svoj posao. S klasičnim je Ducatijevim krom-molibden okvirom izvedenim u obliku rešetkaste konstrukcije povezuje Ohlinsov stražnji amortizer, koji po mogućnostima podešavanja ničim ne zaostaje za onim što nude njegovi kolege na štapovima prednje vilice.

Kotači su promijenjeni, kako to pravila dopuštaju, tako da se na naplaticima promjera 16,5 cola sada nalaze Pirellijeve gume 12/60-420 sprijeda i 19/67-420 straga. Međuosovinski razmak je jedva primjetno povećan za 20 mm i sada iznosi 1.440 mm, dok su puno veće razlike primjetne na deklariranoj težini. Tako je Ducati F05 s rashladnom tekućinom i uljem težak samo 164 kilograma, što je 17 kilograma manje od serijskog modela 999R lišenog dodatnog tereta kojeg sa sobom donose akumulator, lubrikanti i tekućina za hlađenje.

U odnosu na serijski motocikl modifikacije su sasvim očekivano vidljivije i na kočionoj grupi. Tako se, ovisno o potrebi, na Sterilgarda-Berik Duc-

ati ugrađuju prednji diskovi promjera 290 ili 305 mm. Bez obzira na promjer, na njih uvijek čvrsto djeluju Brembo radijalna kliješta s 4 klipčića promjera 34 mm, dok na stražnjem kotaču dva klipčića pritišću disk promjera 218 mm.

Tako smo stigli i do promjena koje su skrivene ispod crno-bijelih oplata, a tu su najzanimljivije pikanterije koje se odnose na pogonski agregat. Kako smo već napomenuli, Ducati je imao dosta slobodne ruke, tako da nije čudo da je maksimalna snaga porasla sa serijskih 150 KS pri 9.750 okr/min na 189 KS pri za jednog dvocilindraša vrlo visokih 12.500 okr/min, s time da Omega klipovi mogu zavrtjeti koljenasto vratilo još barem 1.000 okretaja više. Kako bi se ostvarili takvi režimi vrtnje motora i kako bi se mogla podnijeti novonastala opterećenja, bilo je potrebno mijenjati klipove, klipnjače i koljenasta vratila, tako da ti elementi nemaju mnogo toga zajedničkog s onima koji se nalaze na serijskom modelu.

U stvari, osim vrijednosti provrta i hoda i činjenice da u Testastreta glavi i dalje pulsiraju četiri ventila u desmo ritmu, ovaj agregat nema mnogo dodirnih točaka s onim koji je u serijskom izdanju dostupan širokom pučanstvu. Tako su, primjerice, bregaste osovine, koje se i dalje pokreću putem zupčastog remenja, izrađene iz titana, a u skladu s povećanim termičkim opterećenjima bitne su modifikacije prošli hladnjaci ulja i rashladne tekućine. Točku na i, barem što se tiče mehaničkog dijela priče, stavlja racing ispušni sustav, koji na sebi umjesto očekivane oznake Termignoni kakva se nalazi na Baylissovom motociklu, nosi kod nas puno popularniju naljepnicu Akrapovič.

Iza oplata, točnije iza vjetrobranske kupole smješten je najveći dio elektronike Magneti Marelli, bez koje ovaj motocikl ne bi bio ono što jest. Naime, da bi se sva ta silna snaga koja se oslobađa na visokim okretajima mogla što učinkovitije prenijeti na podlogu, potrebna je pripomoć male crne kutije koja između ostalog donosi važne odluke o tome u kojem će trenutku u svjećica baciti iskru kao i to u kojem će trenutku usamljena brizgaljka koja se nalazi iznad leptirastog tijela promjera 60 mm "štrcnuti" potrebnu količinu goriva. Takva je vrsta kontrole posebno važna prilikom ubrzavanja na izlasku iz zavoja, a prije do-



nošenja odgovarajućih odluka, koje će u kritičnom trenutku malo "umrtviti" motor i tako smanjiti stres koji se prenosi na gumu i cijeli motocikl, potrebno je izvagati brojne parametre poput broja okretaja motora, trenutne brzine, stupnja otvorenosti leptirastog tijela, trenutno uključeneog stupnja prijenosa...

Osim kod ubrzavanja, elektronika ima vrlo važnu ulogu i prilikom kočenja. Naime, dvocilindraši su oduvijek bili poznati po tome što prilikom kočenja motorom vole zablokirati stražnji kotač i tako uznemiriti cijeli motocikl, a to je kod ovog "nabrijanog" dvocilindraša još više izraženo. Budući spojka sa ograničivačem okretnog momenta više nije mogla kvalitetno anulirati taj neželjeni efekt, u pomoć joj je priskočila pametna elektronika koja u trenutku kočenja motorom aktivira posebni elektromotor, koji pak otvara leptirasta tijela i tako omogućuje da se pomoću brizgaljke u cilindar unese mala količina goriva. To na trenutak "oživi" motor i tako dodatno smanji efekt kočenja motorom.

No, dosta je statičkog očijukanja, došlo je vrijeme da prebacimo nogu preko Xausova stroja i započnemo s "rezanjem" zavoja staze u Mugellu. Već na samom tom zamahu noge zaklecala su nam koljena i osjetili smo ogromno strahopoštovanje. Ipak, nakon stiskanja mjenjača prema go-

Talijanski hram brzine Mugello je dug 5.700 m i nikako nije lagan za pamćenje stoga naše jednodnevno druženje s Rubensovim Ducatijem nije bilo nimalo agresivno niti stresno



Ducatijev gornji dio motocikla je toliko lagan da vozač itekako mora voditi računa o pokretima vlastite mase ne bi li narušio stabilnost vozila



re, kontra mjenjač, koncentracija se fokusira samo na bijeli trag koji vodi van iz boksa. Prva brzina je toliko duga, a mi na gasu vrlo oprezni, da je pomoć mehaničara guranjem bila potrebna svim vozačima. Krećemo nježno da ne bi bilo euforičnih iznenađenja već na početku ove izuzetne prilike da sjednemo na jedan Ducati SBK i to usred Mugella. I kao što je Italija stala na tron no-

gometne kugle, mi smo željeli obuzdati ovaj biser talijanskog motociklizma kao pobjednici.

Ducati je dugačak motocikl i samim time vrlo stabilan na pravcu, no, ono što nas je najviše fasciniralo je osjećaj male težine gornjeg dijela motocikla. Istina, goriva je bilo malo, ali to težište je spuštено zaista nisko. Svaki pomak, a ponajviše vraćanje u sjedalo na izlasku iz zavoja, značajno

uznemiruje cijeli motocikl. Jednostavno, ako želite iz zavoja izaći punim gasom, morate beztrajno lebdjeti iznad motocikla i u svakom trenutku osjećati pomake svoje težine. Grubi pokreti ovdje su strogo zabranjeni. U protivnom je i pri malim brzinama neizbježno "šamaranje" u stilu Xausa.

Sama ta mala težina uvjetuje i besprijekoran osjećaj kočnica i doziranje, mada mi nismo niti

Ducati F05 u naked izvedbi. Ovoga puta slikanje je bilo dopušteno. Mnoštvo karbona i slasnih detalja za ljubitelje brzine



Iz ovog kuta F05 ne možemo vizualno povezati sa serijskom inačicom.

Ohlins s izdvojenim spremnikom izgleda vrlo impresivno





Poznata Testastreta samo je izvana slična serijskom modelu 999. Kompletna reparatura motora potrebna je svakih 840 km



izbliza isprobavali njene mogućnosti, a niti naše živce. Podsjetimo, GP motocikli postižu na ravnom dijelu Mugella oko 340 km/h, dok se SBK modeli zadovoljavaju sa 315 na vrhu uzvisine, kada počinje kočenje naslijepo. Naravno, ruku na srce, mi smo bili daleko od toga, jer još nam je svjež let Nakana u Arlen Ness odjelu na istom tom pravcu, ali mi naše isto takvo Arlen Ness odijelo nismo željeli zaprljati. Maksimalna snaga je ono što nas se najmanje dojmilo, barem kada ga uspoređujemo sa Japancima čiji urlik se sa ushićenjem prenosi na vozača. Ovdje je sve mirno i sigurni smo da je življe nama iza malih ekrana nego Xausu u sjedalu ove ergele uigranih konja. Ne želimo reći da je jedan SBK slab, već da tu silnu snagu s lakoćom uspijeva prenijeti na podlogu. Specifičan dvocilindrični zvuk ne daje previše informacija o tome u kojem se režimu nalazite, a ponajviše ne kada vam svakakve misli

tutnje kroz glavu i nikako se ne uspijevate "skulirati". Spuštanje u ciljnu vozimo drugom na pol gasa, iako tu Xaus zbog crvenih lampica koje se pale nestrpljivo razmišlja o trećoj. Zona crvenog polja na instrument ploči ne postoji i jedino blokada kao da nam govori: što čekaš? Treća i ponovo blokada, četvrta i opet isto. Postaje nam jasno da imamo premalo vremena da započnemo sa malo uigranijom vožnjom. Brzine su izrazito blizu, sa strahovito dugom prvom i drugom, a onda se odnosi prijenosa mijenjaju strelovitom brzinom. Spojka je meka, to smo zadnje očekivali, mada ju i nismo koristili često. Pravo je zadovoljstvo trznuti mjenjač prstima bez spojke i sa gasom odvrnutim do kraja ležati na crnom vibrirajućem spremniku. Još jednom ćemo reći kako se ovdje, naravno ako smo potpuno izravnanati, ništa spekta-

kularno ne događa. Motor jasno ide, ali je izostala brutalnost koju smo očekivali. Pa zar i smrtnici tako lako mogu koristiti te strojeve koji kad protutnje pored box-ova u Ducatijevom ritmu zalede krv u žilama svih prisutnih?

Podsjeća nas to na razmišljanje nakon silaska s Honde SBK koju smo vozili u Qataru. Imamo sličan osjećaj da motocikl može sve, samo je pitanje dokle smo mi spremni ići. Potpuni balans ciklistike je zacijelo tajna uspjeha Ducatija, ali i svih Superbike modela, sigurno više od same snage agregata.

Još i danas, dok tipkam po kompjuteru, razmišljam da sam ovu priliku trebao žešće iskoristiti i podbosti dvocilindraša još jače, da otkrijem što to Ducati ima, a naš redakcijski Stock Suzuki ne. Karizma je ono što nas najmanje muči. Druga prilika, o da, sigurno će doći, a onda ćemo i mi biti malo spremniji. Paklena vrućina, 2.000 km puta u dva dana da bismo iskoristili ovu rijetku Wild card pozivnicu — sve je to ipak ostavilo malo traga na nama. Zato pozdravljamo Xausa i obećavamo življi revanš. ■





S obzirom da ovo nije tvornički Ducati, te da nije obavezan prema sponzoru Termignoniju, tim Sterilgarda stavio je ono najbolje što novac može kupiti: Akrapoviča

