

Ducati 1098

PIŠE: KREŠIMIR PRAŠNIČKI
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

U današnje vrijeme japanski proizvođači izbacuju svoje supersportske modele svake dvije godine i u to se možemo pouzdati gotovo kao u promjenu godišnjih doba. Naravno, tu i tamo se desi poneka iznimka koja potvrđuje pravilo, kao što je, recimo, Yamaha R1 2006., ali uglavnom je to pravilan ciklus u kojemu je svaki novi model više-manje evolucija svoga prethodnika i razlike među njima su u većini slučajeva minimalne.

Ducati ima nešto drukčiju filozofiju, koja je započela s modelom 851, predstavljenim davne 1987. godine. Prema njoj se na postojećem motociklu rade samo sitne izmjene, kako bi ga se samo u srži poboljšalo, a njegov vanjski izgled ostaje identičan. Slijedom tog ritma, četiri godine kasnije nastao je Ducati 888, koji je uglavnom bio samo nadogradnja agregata i komponenata ovjesa, a kozmetičke su se izmjene morale tražiti povećalom. Ista stvar se ponovila s modelom 916, čije su se osnovne linije zadržane sve do 2002. godine, kada ga je zamijenio Ducati 999. On je predstavljao još jednu prekretnicu za ovog talijanskog proizvođača, iako, ruku na srce, nije baš najbolje prihvaćen kod kupaca. Vjerojatno je upravo to razlog zašto je na tržištu bio 'samo' do 2006. godine, iako je za japansku konkurenciju i to nezamislivo dug vremenski period za, u osnovi, jedan model motocikla.

I tako se u jesen 2006. pojavio naš 1098, ponovno spreman za pravu revoluciju, kako na prometnicama, tako i na trkalištima širom svijeta. Bit cijele ove male uvodne priče je teza da kada Ducati izbací novi model, onda svi znaju da je on upravo to: uistinu posve novi motocikl koji mami uzdahe i plijeni pozornost gdje god da se ponosni vlasnik s njim pojavi. Nama je jedino žao da sve ove bisere moramo sabiti na ovih 8 strana, znajući da ovaj model zavrjeđuje i knjigu.

Napokon konkurentan agregat

Najveći problem Ducatija i dvocilindričnih motocikala uopće bila je snaga njihovih agregata, koji nisu mogli konkurirati četverocilindričnoj konkurenciji. Ducati je taj problem riješio malom varkom, pa je prva i najveća izmjena na novom Testastretta Evoluzione agregatu njegova zapremina, koja sada iznosi 1099 kubičnih centimetara. Tu nam se nameće pitanje zašto je motociklu dano ime 1098, a ne 1099, no pretpostavljamo da se htjela povući poveznica s iznimno dobro prihvaćenim Ducatijem 998, zadnjom verzijom popularne 916-tice. No, marketing na stranu, novi motor u odnosu na stari ima veće vrijednosti provrta i hoda i one sada iznose 104 mm provrta i 64,7 mm hoda, za razliku od 100 x 63,5 mm na modelu 999 ili 104 x 58,8 mm na prestižnom 999 R. No, zapremina nikako nije jedino što je promijenjeno na ovom ljepotanu. Najveća promjena vidljiva je na novim cilindrima, koji su sada kompaktnijih dimenzija, baš kao i glave cilindra, koje su posve redizajnirane. Sadrže manje komponenti, a poklopci su od magnezija, što je dovelo do uštede na težini od tri kilograma samo gornjeg dijela agregata. Ostale promjene skrivene su u unutrašnjosti samoga motora, a uključuju smanjeni kut između usisnih i ispušnih ventila, koji su sada veći i imaju vrijednosti promjera 42 mm za usisne i 34 mm za ispušne.

Igračka za

Nevjerojatnih 12 osvojenih vozačkih naslova i 14 naslova proizvođača u Svjetskom Superbike prvenstvu govore o bogatom naslijeđu njegovih prethodnika, ali i o visokim ambicijama koje 1098 tek treba opravdati. Sudeći prema Ducatijevom press materijalu, s 20 KS viška i 13 kg manjka to bi mu lako moglo i uspjeti. Zanimljivo je da se i različitost ukusa ovdje ujedinjuje, tako se svi svi slažu kako bi i u dizajnerskom pogledu 1098 mogao biti dostojan nasljednik nenadmašnog Ducatija 916

CIJENA
151.900 KN



velike igrače



Samo mali pokret ramenom dovoljan je da se 1098 obruši u zavoj, a prednji kraj pritom ulijeva bezgranično povjerenje

Niste se ni
snašli, a koljeno
je već na podu



Također nova eliptična leptirasta tijela, preuzeta izravno iz Moto GP-a poboljšavaju protok zraka za čak 30 % u odnosu na konvencionalna, što za posljedicu ima povećanje snage. Daljnjim smanjenjem težine mnogih komponenti, uključujući mjenjačku kutiju, uljnu pumpu, te primarni prijenos, došlo je do smanjenja ukupne težine motora za pet kilograma u odnosu na agregat Testastretta sa modela 999. Budući da je povećana snaga, ugrađen je uljni hladnjak veće površine, kao i novi, lakši ventilatori. Posljedica svega je pristojnih (za japanska mjerila) 160 konjskih snaga pri 9.750 okr/min i veliki okretni moment od 123 Nm pri 8.000 okr/min. No, ono po čemu je Ducati jedinstven je odnos maksimalnog momenta motora prema kilogramu težine i tu se 1098 okrunio pojasom svjetskog prvaka u kategoriji serijskih motocikala.

Dizajnerski povratak korijenima

Agregat je sam po sebi evolucija, kao što mu ime govori, i koliko god da je unaprijeđen, nije ono što plijeni najviše pozornosti. Tu dolazimo do dizajna koji nam se svidio na prvi pogled, iako će se uvijek naći poneki zlobnik koji će reći da to više nije pravi Ducati i da previše podsjeća na 'Japance'. Naše je subjektivno mišljenje upravo suprotno i držimo da motocikl jednostavno zrači osobnošću, ma iz koje kuta gledali. Dobro, ne baš iz svakog, moramo i mi biti malo zlobni i reći da nas rep u kombinaciji s jednorukom stražnjom vilicom neodoljivo podsjeća na određenu MV Agustu, ali to je ujedno i kraj svih sličnosti s drugim motociklima.

Zato se "Ducatijeva veza" kao na dlanu ističe ispod repa, gdje se nalaze dva ispušna topa koji bude sjećanja na nezaboravnu 916-ticu i koja čine završetak 2-1-2 ispušnog sustava te daju motociklu nezamjenjiv Ducatijev zvuk. Kompletno oplata odlikuju se čistim linijama, ali njihova aerodinamička svojstva nisu uvje-

tovala umanjenu atraktivnost kakvu danas prečesto nalazimo kod konkurencije koja žrtvuje formu zbog funkcionalnosti. Ovdje to nije slučaj i sve djeluje jednostavno, skladno i funkcionalno, a opet oku ugodno. A da ta igračka ne bi bila samo lijepa za oko brinu se mnogobrojne natjecateljske komponente kojima je 1098 krcat, počevši od cjevastog okvira dizajniranog u suradnji s Ducati Corseom, natjecateljskim odjelom tvornice. Glavnim cijevima promjer je povećan s 28 na 32 mm, dok je njihova debljina smanjena s 2 mm na 1.5 mm, što je rezultiralo 14% većom čvrstoćom i uštedom na težini od kilogram i pol.

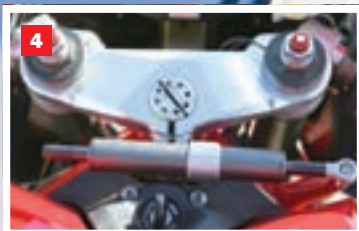
Stražnji ovjes čini nova jednoruka stražnja aluminijska vilica, još jedna od poveznica s Ducatijem 916

i nikad prežaljeni detalj kojeg nije bilo na 999, a na nju se veže Showa monoamortizer hoda 127 mm, naravno, podesiv po svim parametrima. Stražnji ovjes također omogućava podešavanje visine stražnjega kraja neovisno o predopterećenju opruge, što je funkcija koju će itekako znati cijeniti oni koji ovaj motocikl izvedu na stazu.

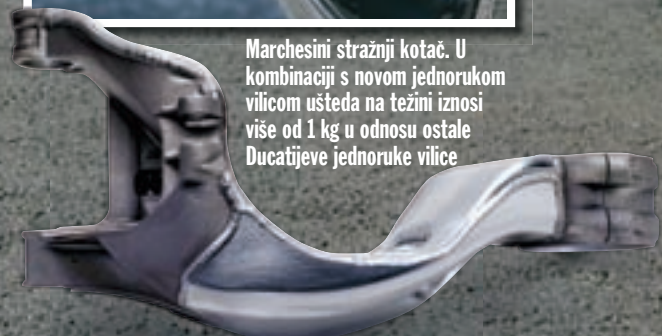
Prednji ovjes, također, čini upside-down vilica Showa promjera 43 mm i hoda 127 mm presvučena titan oksidom, a na nju se nadovezuju Brembo monoblok čeljusti, što je prvi put da se to sasvim trkaće rješenje koristi na motociklu masovne proizvodnje. Ovakva konfiguracija nam u kombinaciji s diskovima promjera čak 330 mm i stražnjim diskom

Novi Ducati na izlascima iz zavoja ne odstupa ni milimetra od zadane putanje





(1) Brembo monoblock kočiona klijesta na velikim diskovima promjera 330 mm (2) Stražnji kraj se može regulirati po visini bez zahvata na samom amortizeru (3) Rep motocikla pomalo podsjeća na MV Agustu, ali dvostruki ispušni topovi su nezamjenjivi s bilo kojim drugim motociklom (4) Serijski amortizer upravljača nažalost nema mogućnost regulacije (5) Prednje vilice marke Showa pružaju izvrstan osjećaj za prednji kraj motocikla (6) Vozačko sjedalo je tvrdo, ali prilikom brze vožnje pruža izvrstan oslonac (7) Ovo je alat koji dolazi uz Ducati 1098. Ujedno je vidljiva i sva raskoš prtljažnog prostora



Marchesini stražnji kotač. U kombinaciji s novom jednorukom vilicom ušteda na težini iznosi više od 1 kg u odnosu ostale Ducatijeve jednoruke vilice



Poput dva brata blizanca, dva Ducatija u akciji

promjera 245 mm daje naslutiti da je zaustavna snaga ovog motocikla doista velika. Ubacimo li u tu formulu još i lagane Marchesinijevе kotače s krakovima u obliku slova Y, jasno nam je da se pred nama nalazi čistokrvni natjecateljski motocikl homologiran za cestovnu upotrebu. Napomenimo još i da je prednji kotač lakši za 250 grama, a stražnji zajedno s jednorukom vilicom donosi uštedu od jednog kilograma u odnosu na model 999. Kad se zbroje sve te uštede na raznim razinama, motocikl bez tekućina teži svega 173 kilograma, što je čak 13 kilograma manje nego predhodni model 999. Kad podvučemo crtu, novi Ducati 1098 je prava tempirana bomba: znatno je lakši i punih 20 konjskih snaga jači.

Od ljubavi do mržnje i natrag

Sjedalo je postavljeno 820 mm od tla i nije previše udaljeno od širokog i relativno visoko postavljene upravljača, pa je naš prvi dojam da je motocikl ugodan i za jurnjavu i za nešto opušteniju vožnju. Oslonci za noge nisu ni previsoko ni prenisko, nego baš tamo gdje bi trebali biti. Čim okrenemo ključ u bravi i damo kontakt, opčinjeni smo spektakularnom instrument pločom od tekućih kristala, u velikoj mjeri preuzetom s egzotičnog modela Desmosedici. Instrument pločom dominira obrtomjer prikazan u obliku polukružne krivulje, dok je njezin donji dio rezerviran za gomilu podataka, od onih najosnovnijih, pa sve do štoperice i podataka o vanjskoj temperaturi. Njezinim funkcijama pristupa se preko prekidača smještenog na lijevoj ručici upravljača, što je još jedno svježje i inteligentno rješenje. Iznad samih instrumenata nalaze se četiri signalne žaruljice

Ni bez oplata ne djeluje pitomo, ali ovdje se u punom sjaju vidi cjevasti okvir čiji je promjer povećan s 28 na 34 mm, dok je debljina cijevi smanjena s 2 mm na 1,5 mm. Tako se čvrstoća povećala za 14%, dok je težina istodobno smanjena za 1,5 kg

koje se pale jedna za drugom kako se okretaji približavaju svojim maksimalnim vrijednostima. Problem je što su tvornički namještene tako blizu blokade broja okretaja i pale se tako brzo, da je vozaču najbolje posegnuti za polugom mjenjača čim se upali prva žaruljica, ukoliko ne želi da ga iznenadi blokada.

Prvi mali minus vezan je uz pokretljivost motocikla u skućenim prostorima. Naime, kada okrenemo upravljač do kraja, ruke nam zapinju o vjetrobransku masku i ovo zna biti poprilično iritirajuće. To se, doduše, može ublažiti jer je zakretni kut upravljača podesiv, ali onda opet gubimo na pokretljivosti. U osnovi, vjetrobranska maska je naglašeno spljoštena, čak pretjerano i za Japance. No dobro, ipak je ovo supersportska jurilica, a ne enduro kojim se možemo penjati po rubnjacima probijajući se kroz gradsku gužvu. A to da je 1098 jurilica namijenjena trkalištu, a ne gradskoj vožnji, potvrdio nam je već u prvim prijeđenim kilometrima. Ovjes je poprilično krut, baš kao i vozačko sjedalo, pa kroz njega vozač osjeća svaku, pa i najmanju neravninu na cesti, što se manifestira neugodnim poskakivanjem i uznemiravanjem motocikla.

Sa suvozačem se ovaj problem multiplicira, tako da on mora pripaziti na stvari u džepovima, kako ih ne bi istovarilo uzduž bijele linije. Ipak, unatoč sportskom ustroju moramo naglasiti da je ovaj model daleko ugodniji u vožnji od modela 916, kako po mekim komandama, tako i u pogledu amortizacije. Napomena je tek mali zaostatak iz prošlosti kako bi Ducati ostao Ducati.

Još jedno upozorenje svim budućim vlasnicima odnosi se na kočnice. Oduvijek smo bili mišljenja da kočnice na motociklu nikad ne mogu biti dovoljno snažne i da bi njihova zaustavna snaga mogla biti bolja, ali nakon vožnje ovog Ducatija gradom, više nismo tako sigurni u vlastita uvjerenja. Poluplivajući diskovi u kombinaciji s već spomenutim Brembo monoblok čeljustima tako ekstremno zaustavljaju motocikl, da nam se često znalo dogoditi da blokiramo prednji kotač ili stražnji dignemo u zrak, a da nam to nije bila ni najmanja namjera. Stvar se bitno popravila kad smo se na njih navikli i počeli primjenjivati znatno blaži stisak nego na ostalim motociklima, ali prvi dojmovi bili su doista šokantni. Prvi



Lagani Marchesinijevi kotači s krakovima u obliku slova Y smanjuju inerciju i omogućavaju munjevitte izmjene smjera

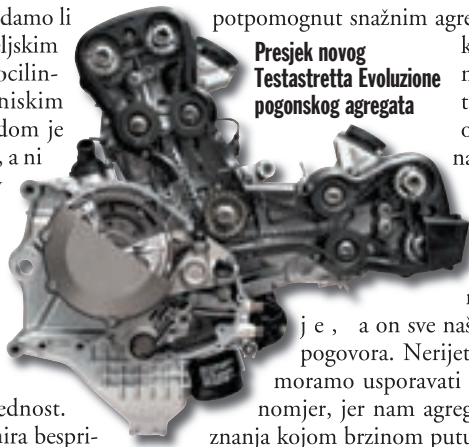


dio hoda ručice je preekstreman za cestovnu upotrebu, naročito ako dođete u situaciju da vas nešto iznenadi u uvjetima prometa. Dodamo li tom sportskom ovjesu i natjecateljskim kočnicama još i kapacitetni dvocilindrični agregat koji 'štucuje' na niskim okretajima, mržnja u vožnji gradom je obostrana. I mi mrzimo motocikl, a ni on ne osjeća baš preveliku ljubav prema nama.

Ali sve to se iz korijena mijenja čim napustimo automobila zagušene gradske prometnice i uputimo se na otvorenu cestu, gdje 1098 može disati punim plućima. Sve ono na što nam je u gradu bio minus, ovdje je prednost. Sportski nastrojen ovjes funkcionira besprijeckorno, a veliki međuosovinski razmak od 1.430 mm s kutom upravljača od 24,5° anuliran je

malom težinom motocikla. Tako smo dobili relativno okretan i izuzetno stabilan motocikl, dodatno potpomognut snažnim agregatom s vrlo linearnom

Presjek novog Testastretta Evoluzione pogonskog agregata



krivuljom snage i golemim okretnim momentom, koji snagu razvija odlučno i bez ikakvog napora.

Usne nam se polako počinju razvlačiti u osmijeh dok minimalnim pokretima tijela rušimo Ducati u zavojima, a on sve naše prohtjeve izvršava bez pogovora. Nerijetko nam se događalo da moramo usporavati nakon pogleda na brzinomjer, jer nam agregat uopće nije davao do znanja kojom brzinom putujemo. Specifična karakteristika dvocilindraša da ne otkriva u kojem se režimu vrtnje nalazimo ovdje dolazi do punog izražaja.

Savršen sklad ovjesa i ciklistike najviše zadovoljstva može pružiti na natjecateljskoj stazi



Povijest modela

Ducati se u Superbike projekt uključio **1986.** godine prvim svojim motociklom koji je bio opremljen dvocilindričnim motorom s četiri ventila. Ime mu je bilo 748 Bol d'Or, a debitirao je na istomenuj utrci.

Već sljedeće, **1987.** godine pojavio se Ducati 851 i njime je Marco Lucchinelli pobijedio u 'Battle of the Twins.' Nakon početnih uspjeha, 1990., Raymond Roche je na modelu 851 Racing osvojio Svjetsko prvenstvo u Superbikeu.

1991. Doug Polen osvaja prvenstvo i donosi Ducatiju prvi konstruktorski naslov na Ducatiju 888

1993. se dogodila prekretnica predstavljanjem Ducatija 916. Sljedeće godine Carl Fogarty osvaja svoj prvi naslov na tom motociklu.

1999. na tržište je lansiran Ducati 996, a **2001.** je predstavljen Ducati 998, opremljen Testastretta motorom.

2002. na redu je nova prekretnica uvjetovana pojavom posve novog Ducatija 999, koji se održao sve do danas, kada ga je smijenio najnoviji 1098, prvi kojemu je zapremina prešla 1000 ccm.

Ukupni dosadašnji uspjesi ove talijanske tvornice uključuju 12 vozačkih naslova i 14 naslova konstruktora, što Ducati čini najuspješnijom tvornicom u 20-godišnjoj povijesti Svjetskog Superbike prvenstva.



1986.



1988.



1989.



1991.



1994.



2000.



2001.



2002.

TEHNICKI PODACI

Motor: dvocilindrični L, četverotaktni
Promjer x hod: 104 x 64,7 mm
Obujam: 1099 ccm
Odnos kompresije: 12,5:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva s eliptičnim tijelima
Spojka: višestruki suhi diskovi
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: naprijed Showa upside-down vilica promjera 43 mm, hoda 127 mm; straga jednoruka vilica s monoamortizerom Showa, hod 127 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 190/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki poluplivajući disk ø 330 mm i Brembo radijalne monoblok kočione čeljusti sa 4 klipčića i 2 kočione pločice, straga disk od 245 mm i kočiona kliješta s 2 klipčića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.100, visina sjedala 820, osovinski razmak 1.430, težina 173 kg
Deklarirano: snaga - 160 KS (119.3 kW) - 9.750 okr/min, max. okr. moment - 12,5 kgm (123 Nm) pri 8.000 okr/min
Spremnik goriva: 15,5 l

- + atraktivnost, snaga, kočnice, ciklistika
- neugodan u gradskoj vožnji, mali spremnik goriva

Stražnja guma je protestirala pod silnom provalom snage, ali to nas nije emelo da i dalje držimo gas otvoren do kraja



Malo vježbe i privikavanja, uz ovoliko snage, stavljaju stvari ubrzo tamo gdje i pripadaju. Sve je nekako mirno i opušteno, a onda shvatite da vam zavoji na vašoj omiljenoj dionici dolaze malo brže nego što ste navikli i da se naginjete više nego inače. Tek pokoja neravnina već legendarno loših hrvatskih prometnica narušava idilu i uznemirava motocikl, a serijski amortizer upravljača bez mogućnosti regulacije ne reagira adekvatno, ponajviše prilikom ubrzanja iz zavoja. Tu bi nam dobro došao Ohlinsov amortizer upravljača kakav se nalazi na prestižnijem S modelu. Ipak, kad se sve zbroji, na otvorenoj cesti smo ostali oduševljeni snagom, radom ovjesa i ukupnim povjerenjem koje ovaj Superbike pruža vozaču, a muke gradske vožnje ostale su daleko iza nas.

Gospodar zavoja

Ali na najvažnijem dijelu testa, onom za koji je ovaj motocikl stvoren, ostali smo bez daha. Na Grobniku je Ducati 1098 pokazao svoje pravo lice, lice beskompromisnog projektila koji će pružiti sve onome tko će to znati izvući iz njega. Kada to kažemo, mislimo prije svega na hrabrost i povjerenje koje vam je potrebno da biste iskoristili sve njegove mogućnosti. Kad jednom shvatite kolike nagibe vam 1098 omogućava, veselje je bezgranično. Prednji kraj nam je ulijevao toliko povjerenje, da smo imali osjećaj da ćemo na nekim mjestima asfalt dotaknuti i laktom, a ne samo koljenom. Gotovo savršen balans već tvornički podešenog ovjesa dopušta munjevite izmjene smjera, a okvir gotovo da

zatvara putanje na izlascima iz zavoja umjesto da ih širi. Ako ste i pogriješili pri ulasku u zavoj, minimalni pomaci ramena dovoljni su za korekcije smjera, a pritom se ciklistika ni najmanje ne uznemirava. Moramo napomenuti da takav specifičan osjećaj u zavoju nema niti jedan motocikl na tržištu, pa ga je i nama vrlo teško opisati. Reći ćemo samo da svaki nagib izgleda bezazleno, pa čak i oni ekstremni daju možda i previše samopouzdanja.

Dodajmo tome još da agregat vuče poput zahuktalog vlaka, bez obzira na to u kojem se području rada motora nalazi, a ispućavanja iz zavoja su fascinantna, čak nam ni proklizavanje i uvijanje stražnje gume koja protestira pod silinom golemog okretnog momenta ne može pokvariti dan ili poljuljati samopouzdanje. Radost prekida samo blokada koja se pali malo ispod 11.000 okr/min, nakon što su se popalile sve lampice na instrument ploči. Ne možemo reći da nismo bili upozoreni, ali morali smo probati. Inače, stupnjeve prijenosa je najbolje mijenjati do 9.500-10.000 okretaja, odmah nakon što motocikl dostigne najveću snagu. Snaga agregata je doista impresivna, ali ipak moramo biti iskreni i reći da to još uvijek nije na razini ultra-snažnih japanskih tisućica. No ovaj Ducati ima lijek i za to. Naime, ovdje dolaze do izražaja one ekstremno jake kočnice koje su nam zadavale glavobolje u gradskoj vožnji. Nikada još nismo vozili neki serijski motocikl koji tako snažno koči. No, i ovdje vrijedi pravilo da se kočnica ne smije stiskati jako, jer će u tom slučaju Ducati imati tendenciju uspravljanja i teško će se rušiti u zavoj. Ali ako kočnice pritišćemo progresivno, prvo blago, pa onda sve jače, njihova zaustavna moć je zapanjujuća. Uza sve to, dan smo završili više nego zadovoljni, ali svjesni da još nismo otkrili ni dio mogućnosti novog Ducatija. Naše oduševljenje dijelio je i Boris Zujčić, vozač prvenstva Hrvatske u brzinskom motociklizmu, član našeg stalnog test tima, koji je nakon što je napravio nekoliko vrlo brzih krugova sišao s testnog motocikla i iz prve ispali: 'Uljepšali ste mi dan... ma ne dan, cijeli tjedan... ma možda čak i cijeli mjesec.' Mislimo da to



Neobično mala svjetla u usporedbi s velikom površinom prednje maske



Lijepo oblikovani retrovizori su nazalost vrlo nepregledni



1098-ica omogućava doista zavidne nagibe. Dokaz tome je i bočni oslonac koji smo uspjeli 'pobrusiti' u vožnji



Zadnje pripreme pred izlazak na stazu



Nakon cijeloga dana napornog testiranja na Grobniku, dva brata blizanca ulaze u kombi na zasluženi odmor

Jednoruka stražnja vilica je lagana i čvrsta, a istodobno budi sjećanja na Ducati 916



dovoljno govori o ukupnom dojmu kojeg Ducati 1098 ostavlja prvenstveno na trkača.

Petica za dizajn i ciklistiku, ali cijena?

Cijena je, naravno, paprena, kao i kod svih Ducatiya, ali napomenimo da je ista kao i na prošlogodišnjem modelu 999, a ovaj za isti novac nudi zaista puno više. No, Ducatijevi su motocikli uvijek bili znak prestiža, a njihova iskoristivost na natjecateljskim stazama širom svijeta dokazana je već bezbroj puta. Nakon što smo isprobali novi 1098, skloni smo prognozirati da će nastaviti nizati uspjehe kao i njegovi prethodnici, a ako želite pobjednika, to morate i platiti. Uz rasnog predvodnika na raspolaganju vam je još mnoštvo dodatne opreme

poput Termignoni ispušnog sustava razvijenog u suradnji s Ducati Corseom, koji povećava snagu motora za 7 % ili oko 11 KS, mnoštva karbonskih dijelova, Quick-Shifter elektronskog sustava koji omogućava mijenjanje brzina bez puštanja gasa i mnogih drugih pikantnih i skupih detalja.

Ovdje treba pribrojiti i još jednu tehnološku novotariju, Ducati Data Analysis sustav, koji nudi mogućnost pohranjivanja i analiziranja telemetrijskih podataka prikupljenih u vožnji. Model 1098 ima pripremu za taj sustav, a ako vam novac doista ne igra veliku ulogu, za 185.900 kn dostupan je i 1098 S, koji taj sustav ima u serijskoj opremi, a uz to nudi i Ohlinsove elemente ovjesa, uključujući i Ohlinsov amortizer upravljača, te

Marcesinijeve kovane kotače, za 1,9 kg lakše od standardnih.

Sve ukazuje na to da je nova zvijezda rođena i da je pred njom put posut brojnim uspjesima. Isto tako, teret uspjeha je velik jer 1098 jednostavno ne smije razočarati i pred njim stoji velika kušnja da nastavi pobjednički niz Ducatiya, koji je u Superbikeu ukupno osvojio više pojedinačnih pobjeda nego cijeli svijet zajedno. Ducati i vatreni talijanski navijači to jednostavno očekuju od njega.

Istina, na uspjehe u Superbikeu ćemo morati malo pričekati, jer za to natjecanje još uvijek nisu homologirani motocikli sa zapreminom većom od 1000 ccm, ali u Superstocku bi već ove godine mogao dati dobre rezultate. ■



Vitak i prodornog oštrog pogleda, sve na Ducatiyu 1098 odaje da je pravi trkaći stroj

KRIVULJA SNAGE I OKRETNOG MOMENTA

Može li novi Ducati parirati japanskoj konkurenciji?

● Odveli smo novi Ducati 1098 na ispitni stol, kako bismo se uvjerali koliko je konkurentan u odnosu na četverocilindrične motocikle i možemo reći da nismo bili razočarani. Ukupna snaga na kotaču iznosila je 134,76 KS pri 9.600 okr/min, uz manji pad vrijednosti od 8 do 9 tisuća okretaja, a vrijednost okretnog momenta iznosila je 105,70 Nm. Ako usporedimo dostignute snage s novom Yamahom R1, koju smo na stolu ispitali u prošlom broju Moto Pulsa i koja je srušila sve rekorde, primjećujemo da Ducati ima manjak od svega 11,44 KS, što smatramo izuzetno dobrim rezultatom. Napomenimo i to da smo oba motocikla mjerili na Dunlopovim natjecateljskim gumama 209 GP, koje su najbolji izbor za jurnjavu Grobnikom, ali su poznate i po tome da zbog svoje dimenzije od 190/60-17 i velike težine utječu na vrijednosti snage. Prema iskustvima sigurni smo da bi s normalnim cestovnim gumama rezultati za oba motocikla bili veći.

