



Naš novinar je na ekskluzivnom testu u Almeriji imao prilike iskušati najnovijeg člana Ducatijeve superbike obitelji

Izgledom gotovo identičan modelu 1098, novi član Ducatijeve Superbike obitelji zasjao je u punom sjaju, nudeći pritom savršeno izbalansiranu ciklistiku i performanse koje ga guraju u sam vrh klase sportskih motocikala srednje zapremine. Za razliku od modela 1098, novi 848 nije namijenjen natjecateljima, budući da zbog svoje zapremine ne ulazi u klasu Supersport, no to ne utječe na činjenicu da se ovdje radi o punokrvnom sportskom motociklu, koji će svojim vozačima pružiti sve što od njega očekuju, a možda i više

TEKST: KREŠIMIR PRAŠNIČKI



CIJENA
124.900 KN

Ducati 848 se neobično lako spušta u nagibe

EKSKLUZIVNO IZ ŠPANJOLSKE
[Ducati 848]

ALMERIA, ŠPANJOLSKA - Novi i dugo očekivani nasljednik Ducatijevog Supersport modela 749 napokon je ugledao svjetlo dana na svjetskoj premijeri održanoj na sunčanoj i za ovo doba godine vrlo toploj stazi Almeria, smještenoj u blizini istoimenog grada na jugu Španjolske. Dvadesetak motocikala u predivnoj, iako za Ducati dosad posve nekarakterističnoj bijeloj boji, spremno je čekalo novinare kojima će bez ikakvih zadržki pokazati sve svoje čari.

Na 848 bi se moglo gledati kao na svojevrsni zaokret Ducatiya u proizvodnji sportskih motocikala, osobito ako uzmemo u obzir da su dosad njihovi modeli bez problema zadovoljavali pravilnike za klase svjetskog i brojnih nacionalnih prvenstava u Superbikeu i Supersportu. Istina, ove se godine u Superbikeu Ducati izbio za izmjenu pravilnika, te je sada motociklima s dvocilindričnim agregatima omogućeno povećanje zapremine sa 1000 na 1200 kubičnih centimetara, no u Supersportu je situacija malo drukčija. Dvocilindraši već sada imaju prednost od 250 ccm nad svojim četverocilindričnim suparnicima pa bi, barem zasad, bilo previše očekivati da će dobiti još 100 kubičnih centimetara zapremine u pokušaju izjednačavanja snaga. Ipak, nikad se ne zna! Možda ćemo za koju godinu i u ovoj klasi doživjeti promjene pravila. S druge strane, klasa Supersport kao takva nikad nije budila preveliko zanimanje Ducatijevog sportskog odjela, što je vidljivo i iz činjenice da je zadnju pobjedu na modelu

749 odnio Gianluca Nannelli 2005. godine. Stoga je u jednu ruku bilo prirodno da se prilikom konstrukcije nasljednika modela 749 u Ducatiyu nisu ograničavali formalnostima kao što je radna zapremina, već su se usredotočili na stvaranje motocikla koji će nuditi dobar kompromis snage i voznih osobina.

1098 u malom

Što se dizajna tiče, tu je stvar već odavno bila riješena. Ducati 1098 bio je pun pogodak i gotovo da ne postoji ljubitelj sportskih motocikala koji može ravnodušno gledati na njegove skladne i čiste linije. To znači da novi Ducati 848 u potpunosti kopira svog starijeg brata, zajedno s dvostrukim svjetlima, ispod kojih su se diskretno smjestili usisnici zra-ka, s nezaobilaznim cjevastim okvirom, jednorukom stražnjom vilicom te prigušivačima ispušnog sustava smještenima ispod sjedala. Naravno, razlike postoje i vidljive su prvenstveno u bojama, no samo će znalci moći uočiti sitne razlike u vanjskom izgledu motocikala.

Ipak, zavirimo li ispod oplata, naći ćemo ih puno više, iako ni ovdje možda nisu uočljive na prvi pogled. Novi Testastretta Evoluzione agregat dijeli dosta crta s agregatom iz modela 1098, no ima i neka nova rješenja, koja potvrđuju blisku povezanost s Ducatijevim natjecateljskim odjelom. Naravno, zapremina je manja i iznosi 849 ccm, a ona je uvjetovala druge vrijednosti provrta i hoda, koje sada iznose 94 x 61.2 mm, dok je omjer kompresije 12:1. S obzirom na manje vrijednosti provrta i hoda, glave cilindara (i dalje od magnezija) modificirane su kako bi se optimizirali usis i ispuh, kao i komora za sagorijevanje.



Bijela strijelja

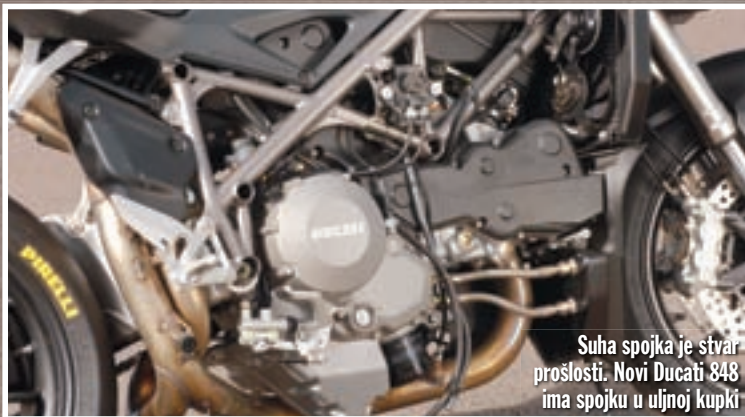
848 je čak 20 kg lakši od svog prethodnika, a uz to nudi i 30% više snage



Kut ventila je ostao isti kao na modelu 1098, a promjer usisnih ventila je 39,5 mm, te ispušnih 32 mm. Desmodromica je redizajnirana zbog manje težine i inercije novih komponenti, te sada omogućava vrlo efikasno podizanje ventila u fazama usisa i ispuha. Eliptična leptirasta tijela još su jedna u nizu komponenti koje ukazuju na to da se ovdje radi o agregatu s natjecateljskim genima. Tu je i novi blok motora, konstruiran novom tehnologijom lijevanja, koja je omogućila promjenu oblika i debljine stijenki, smanjujući tako težinu za 3,5 kg. Krajnji rezultat svega su 134 konjske snage koje Ducati 848 razvija pri 10.000 okr/min, te najveći okretni moment od 96 Nm pri 8.250 okr/min. Usporedimo li ga s njegovim prethodnikom, Ducatijem 749, snaga je porasla za više nego značajnih 30 %.

No, ono što nas je vrlo iznenadilo u cijeloj priči je nedostatak suhe spojke, jednoga od dosad nezaobilaznih elemenata Ducatijevih sportskih motocikala. Ducati 848 ima spojku u uljnoj kupci, za koju se tvrdi da je trajnije rješenje, a istodobno omogućava uštedu od oko 1,6 kg zbog drukčijeg poklopca spojke. Sada je agregat puno tiši, a spojka bolje odvaja kada se jako zagrije. To će se najviše osjetiti u gradskoj vožnji, stani-kreni.

Ducati Corse surađivao je u razvoju cjevastog okvira za model 848, a u odnosu na Ducati 1098



Suha spojka je stvar prošlosti. Novi Ducati 848 ima spojku u uljnoj kupci

promjer cijevi je povećan s 28 na 34 mm, dok je njihova debljina stijenki s 2 milimetra smanjena na 1,5. Rezultat je 14% veća čvrstoća i 1,5 kg manja težina. Jednoruka stražnja vilica gotovo je ista kao na modelu 1098, s tim da je jedina razlika u tehnici konstruiranja. Razlike ćemo naći i u sustavu polužja stražnjeg ovjesa koji bi trebao smanjivati naprezanja okvira. Nažalost, za razliku od 1098-ice, novi 848 nema mogućnost regulacije visine stražnjeg kraja motocikla. No zato su i prednje vilice i stražnji amortizer marke Showa ostali istih specifikacija, što je jedna od boljih osobina većega modela.

Prednji kočioni sustav sastoji se od dva 320-milimetarska diska i Brembo radialnih kočionih čeljusti s četiri klipa, dok se straga nalaze disk promjera 245 mm i čeljust s dva klipa, što su također vrijednosti nešto manje od onih koje nalazimo na modelu 1098.

Spomenimo za kraj još i izvrsne Pirelli Supercorsa Pro gume, koje spadaju u serijsku opremu. Prednja je u dimenzijama 120/70-17, a stražnja 180/55-17, za razliku od modela 1098, koji ima stražnju gumu širine 190.

Mali div

Kad već toliko spominjemo famozni 1098, moramo još napomenuti da je položaj vozača na modelu 848 isti kao na većem modelu, no tu sličnosti



Dugi lijevi zavoj na stazi Almeria kao da traje cijelu vječnost i prednja guma je pod velikim opterećenjem. Sreća da su Pirellijeve gume bile na visini zadatka



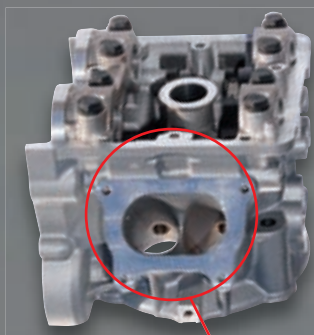
Znamo da je Ducatijeva tradicionalna boja crvena, no kad ih ovako gledamo, doista nam se teško odlučiti kojega bismo radije imali



Prednji kočioni sustav malo je manjih dimenzija nego na modelu 1098, no ipak vrhunski obavlja svoj posao. Lagani Marchesini kotači s krakovima u obliku slova 'Y' pospješuju okretnost cijelog motocikla. Pirelli Supercorsa dolazi s tvorničkom montažom, što dodatno naglašava sportsku prirodu ovog motocikla



Za razliku od modela 1098, cijevi okvira su promjera 34, umjesto 28 mm, a debljina stijenki im je s 2 mm smanjena na 1.5 mm. Rezultat je veća čvrstoća i manja težina



I na ovom modelu primjenjena je tehnologija eliptičnog usisa preuzeta iz MotoGP-a

Na izlascima iz zavoja motocikl je miran i kontroliran, ulijevajući vozaču dodatno samopouzdanje

prestaju i priča o ovom novom Ducatiju počinje kretati u svom smjeru. Već prvi prijedeni metri na motociklu otkrivaju da je neobično lagan, po osjećaju čak i lakši od 168 kg, koliko mu iznosi deklarirana "suha" težina. Dok smo iz boksova izlazili na stazu, pomislili smo da su Ducatijevi inženjeri možda pogriješili što motocikl nisu opremili amortizerom upravljača, no već nakon nekoliko prijednih zavoja uvjerali smo se da njegov izostanak nije obična posljedica rezanja troškova proizvodnje. Prvo snažnije okretanje ručice gasa otkriva nam da vozač na raspolaganju ima ugladenu i linearnu krivulju snage, koja uklanja svaki strah i omogućava vrlo rano i jako otvaranje gasa, bez bojazni da će se prednji kotač vinuti put neba ili stražnji nekontrolirano proklizati dok se guma bespomoćno vrti u prazno. Čak i ako uslijed divljačkog otvaranja gasa uspijete uznemiriti prednji kraj motocikla, stražnji se brine da i dalje ostanete na željenoj putanji.

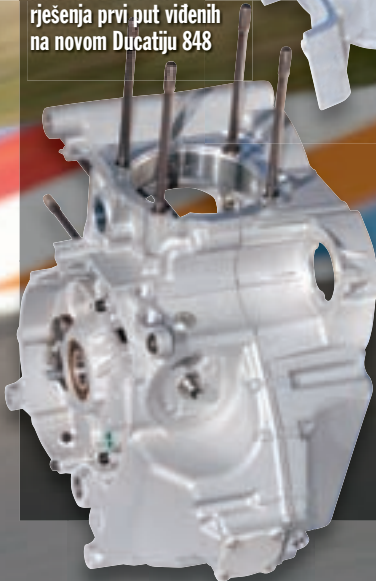
Istini za volju, vjerojatno su tu veliku ulogu odigrale i Pirellijeve gume Dragon Supercorsa Pro, kojima je motocikl opremljen. Poznate su po stabilnosti, no nedostatak im je uvijek bio prekomjerno trošenje, pa nas baš zanima kako bi se na ovom motociklu ponašale na Grobniku. Showin ovjes se i na modelu 1098 pokazao kao dobro rješenje, a na Ducatiju 848 je razlika samo u osnovnim postavkama, budući da se radi o motociklu s manje snage, koji je uz to i pet kilograma lakši. Ovdje moramo napomenuti da je Ducati na predstavljanje doveo i čuvenog Rubena Xausa, koji je nama novinarima stajao na raspolaganju tijekom cijelog testiranja i koji je podesio ovjes svim testnim motociklima. No, kako je rekao, odstupanja od serijskih postavki bila su minimalna i to samo zbog konfiguracije staze u Almeriji, koja sadrži niz uspona i padova.



Bijela boja na prvi pogled je jedino po čemu se 848 razlikuje od modela 1098



Agregat Testastretta Evoluzione nije samo umanjena verzija s modela 1098, već sadrži niz novih tehničkih rješenja prvi put viđenih na novom Ducatiju 848



Ducati 848 nudi sasvim solidan okretni moment, no da bi se iz njega izvukao maksimum na stazi, potreban je često posezati za polugom mjenjača

Inače, ovjes pri prvom dodiru s motociklom djeluje veoma mekano, no u vožnji je čvrst i nudi svu silu povratnih informacija, a pritom motocikl u svakom trenutku ostaje stabilan, ulijevajući vozaču povjerenje. To smo najbolje mogli osjetiti u prvim izlascima na stazu, dok smo se još upoznavali s njezinim tajnama, što je značilo da smo na nekim mjestima naglim pokretima uznemirivali ciklistiku. No, ako smo već mi bili smeteni, Ducati to nije bio i velikodušno nam je pomagao u ispravljanju pogrešaka, ne dovodeći nas ni u jednom trenutku u krizu. Možda je i to bio razlog što nam je staza u Almeriji vrlo brzo "sjela", te smo se tada mogli i ozbiljnije pozabaviti samom vožnjom.

Činjenica je da je Ducati 848 u brzim zavojima stabilan, a u sporima izuzetno agiln i munjevit u promjenama smjera. Ipak, te munjevite izmjene smjera odnose se samo na spore zavoje, dok u srednje brzim i brzim kombinacijama zavoja, kada je potrebno što brže prebaciti motocikl iz jednog nagiba u drugi, Ducati pruža veći otpor. Nije da ne želi izvršiti vozačevu naredbu, samo traži odlučnije pokrete, svojstvenije motociklu velike nego onom srednje zapremine. Razlog tome možemo potražiti u velikom međuosovinskom razmaku od 1.430 mm, što je vrijednost koju nema nijedan japanski motocikl zapremine 1.000 ccm, a kamoli motocikli od 600 ccm, kojima je 848 izravni konkurent. Druga zamjerka ciklistici odnosi se na kočenje, budući da jaka kočenja zahtijevaju izvjesno privikavanje. Doduše, sa samom snagom kočnica sve je u redu i one su jače od većine onoga što nudi konku-

rencia, iako su manje-ga kapaciteta od kočnica na Ducatiu 1098. Možemo čak reći da su nam se one na modelu 848 više svidjele upravo zbog puno lakšeg doziranja. No i na ovaj model je prenesena naglašena tendencija ispravljanja motocikla prilikom jakog kočenja u nagibima. Nije izražena kao na

modelu 1098, no ipak je prisutna. A poskakanje stražnjega kotača na kočenju za najsporiju šikanu na španjolskoj stazi pokazalo je da novom Ducatiu ne bi

bila na odmet klizna spojka, kad je već suhu zamijenila ona trajnija, u uljnoj kupki.

Agregat je vjerojatno najzanimljiviji dio ovog motocikla i - kao što smo već ranije napisali - svojim linearnim razvijanjem snage izvlačio je najbolje iz nas. Motor počinje raditi punim plućima od 3.000 okretaja u minuti i nudi relativno dobar okretni moment sve do nekih 9.500-10.000 okr/min. Ukoliko ste na pravcu, to bi bio najbolji trenutak za promjenu stupnja prijenosa, no ukoliko ste u zavoju, 848 se ne buni ako ga koju sekundu duže držite u gornjem području rada. Neće previše protestirati ni ako ga natjerate u blokadu, za razliku od modela 1098, koji u tom slučaju prilično burno reagira. Ipak, ukoliko se doista želi izvući maksimum iz agregata, potrebno je često posezati za polugom mjenjača. Zanimljivo je kako ni na kraju najdužeg pravca u Almeriji uopće nismo bili svjesni brzine motocikla sve dok nam pogled nije skre-



Potpuno podesivi stražnji Showa amortizer



Prednje Showa vilice podesive su po svim parametrima



Hladnjak je savinut kako bi se smanjila frontalna silueta motocikla



Neobičan smjestaj ključa ispred spremnika za gorivo još je jedna stvar koja je izravno prenesena s Ducatiu 1098



Dvostruki prigušivači ispušnog sustava identični su kao i na modelu 1098





Da biste doživjeli potpunu zaštitu od vjetra, morat ćete se posve stopiti s motociklom

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, L, četverotaktni
Promjer x hod: 94 X 61.2 mm
Obujam: 849 ccm
Odnos kompresije: 12:1
Razvod: desmodromica, 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupki
Mjenjač: 6 brzina
Završni prijenos: lanac
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: naprijed upside-down vilica promjera 43 mm, hod 127 mm, straža monoamortizer hoda 120 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki poluplivajuć disk promjera 320 mm i radijalna kočiona čeljust s 4 klipa, straža disk promjera 245 mm i kočiona čeljust s dva klipa
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.100, visina 1.100, visina sjedala 830, osovinski razmak 1.430, težina 168 kg
Deklarirano: snaga - 134 KS (98.5 kW) - 10.000 okr./min, max. okr. moment - 9,8 kgm (96 Nm) pri 8.250 okr./min.
Spremnik goriva: 15 l

+ linearan agregat, ovjes, vozne osobine

- uspravljanje pri kočenju, nedostatak klizne spojke

nuo na digitalne instrumente, identične onima na modelu 1098. Zanimljivo je i to da je ta brzina bila puno veća od očekivane, a iznosila je oko 250 km/h, što nas je vrlo ugodno iznenadilo.

Motocikl za istinske užitke

Svim dobrim stvarima brzo dođe kraj, pa je tako došlo vrijeme i da se oprostimo od najnovijeg člana Ducatijeve Superbike obitelji. Ducati 848 bi unatoč svojoj većoj zapremini trebao biti izravni konkurent japanskim sportskim motociklima klase 600, pa se nameće logično pitanje može li im parirati u pogledu snage. Na to pitanje je teško je dati odgovor zbog maloprije spomenutog manjka osjećaja brzine. Jer, dok Japanci vrište kao da ih

gone svi vragovi, Ducati samo smireno brunda i bez pogovora guta asfalt ispod sebe. No ako im možda - kažemo: možda! - neće moći parirati u krajnjoj snazi, njegov veći okretni moment trebao bi biti jezičac na vagi koji će mu pružiti potrebnu prednost. Vjerujemo da će to doći do većeg izražaja na cesti nego na natjecateljskoj stazi, baš kao i vrhunska ciklistika, koja intuitivno ulijeva povjerenje pri velikim brzinama. Ducati 848 nije zvijer koju treba pripitomiti i ako tražite takav motocikl, možda bi bilo bolje da izdvojite par desetaka tisuća kuna za 1098. No, ako želite prijateljski nastrojen motocikl, koji uz to raspolaže sasvim pristojnom i iskoristivom "konjicom", ovo je stroj za vas. Pritom uopće ne bi bilo čudno da mnogi jači

motocikli ostanu daleko iza vas na prvoj zavojitoj dionici. A ako želite učiniti vašeg ljubimca doista posebnim, na raspolaganju vam je i uvijek prisutan bogati popis dodatne opreme, koji između ostalog uključuje i DDA, Ducati DATA Analyser, pomoću kojega korisnici mogu analizirati brojne parametre rada motora, prolazno vrijeme po krugu i sl. Na kraju ostaje samo da se zapitate vrijedi li Ducati 848 124.900 kuna. Nažalost, na to vam pitanje mi ne možemo dati odgovor. Ali, razmislite još samo o ovome: Ducati 848 na svojih 134 KS ima bolje performanse nego što ih je imao Ducati 998, a ciklistika i ovjes su znatno unapređivali od vremena kada je taj motocikl bio predmetom želja mnogih entuzijasta širom svijeta. ■

Natjecateljska staza Almeria

● Staza u Almeriji duga je 4.025 metara i pokazala se kao izvrstan testni poligon sa svojim tehničkim zahtjevnim kombinacijama srednje brzih i sporih zavojica i šikana, te jednom prilično dugačkom ravninom idealnom za ispitiva-

nje maksimalne snage motocikala. Iako je infrastrukturu možda i lošija od našeg Grobnika, sama podloga i izletne zone su kudikamo bolje. Kako bismo vam barem pokušali dočarati doživljaj vožnje stazom, opisat ćemo vam jedan



krug. On počinje izlaskom iz lijevog nepreglednog zavoja uz same boksove. Taj je zavoj znatno brži nego što se čini na prvi pogled, a iza njega se nalazi prilično kratka ciljna ravnina, koja završava kočenjem na nizbrdici pred desnim zavojem, u koji se obično ulazi u drugom stupnju prijenosa. Staza se zatim penje uzbrdo, pa slijedi brzi i nepregledni desni zavoj, nakon kojega se staza počinje spuštati u dugi lijevi zavoj, koji kao da traje cijelu vječnost i u kojemu je vrlo bitna izdržljivost prednje gume. Slijedi ponovno penjanje uzbrdo i kombinacija od tri zavojica, koje je najbolje prolaziti kao jedan. Drugi od ta tri zavojica također je nepregledan i na samom vrhu staza se počinje spuštati, tako da je vrlo bitno pogoditi idealnu liniju za zadnji zavoj u kombinaciji. Slijedi brzi lijevi zavoj od 90

stupnjeva, nakon kojega dolazi kratka ravnina koja nam omogućava da dođemo do daha prije srednje brzog desnog i sporog lijevog zavoja pod kutom od 90 stupnjeva. Jako otvaranje gasa, promjena u treći stupanj prijenosa i ultra brzi lijevi, pa zatim jako kočenje za izuzetno sporu šikanu lijevo-desno, koja se prolazi preko pasica. Slijedi odlučno otvaranje gasa i priprema za desni zavoj, koji vodi na 900 metara dugu ravninu. Problem je pogoditi pravi trenutak ulaska u zavoj, jer o tome ovisi kojom se brzinom izlazi na ravninu i tu se vrijeme dobiva ili gubi. Nakon dobrodošlog predača dolazi spori desni zavoj pod 90 stupnjeva, zatim brza izmjena u treći stupanj prijenosa i opet se nalazimo u lijevom zavoju, koji vodi na ciljnu ravninu.