

Ducati 1198 S

TEKST:
BORIS
PUŠČENIK
I KREŠIMIR
PRAŠNIČKI

PORTIMAO, PORTUGAL: Mjesec studeni ne možemo baš okarakterizirati kao doba godine idealno za vožnju motocikala, osobito ne sportskih. Razlog za to oni najzanimljiviji među nama pronaći će u njihovim performansama koje zbog hladnoće umanjuju potpuni užitak vožnje. No ono što užitak umanjuje još više je hladan asfalt koji onemogućava dovođenje osjetljivih supersportskih guma na njihovu pravilnu radnu temperaturu, što pak opet nalaže znatno veći oprez, proporcionalno smanjujući užitak. No, sve ovo vrijedi za naše krajeve, dok je u nekim drugim dijelovima svijeta situacija malo povoljnija za ljubitelje vozila na dva kotača. Jedno od tih mjesta je i



Kao svoje zadnje zaduženje za Ducati prije odlaska u zasluženu mirovinu, Troy Bayliss bio je na usluzi novinarima na svjetskoj prezentaciji novog 1198 S-a

Kontrolirani

gradić Portimao, smješten u pokrajini Algrave, na južnoj obali Portugala. Njegova lokacija sama po sebi možda i ne bi bila tako značajna da se nekih deset kilometara od samoga gradića ne nalazi novo-sagrađena natjecateljska staza istoga imena, koja je ujedno poslužila kao poprište posljednje utrke Svjetskog Superbike prvenstva 2008. godine. Ovaj ambiciozan projekt dovršen je nedugo prije održavanja same utrke, a apsolutno svi vozači koji su imali prilike tutnjati zahtjevnom stazom ostali su oduševljeni kompliciranim kombinacijama brzih i sporih zavoja, brojnih uspona i padova, te općenito atmosferom koja vlada na ovom trkalištu.

Stoga možda i ne čudi da je Ducati odabrao upravo ovo mjesto za održavanje svjetske prezentacije svog novog modela, prestižnog Ducatija 1198 S. Osim toga, kako je Svjetsko Superbike prvenstvo završilo tek koji tjedan ranije, Ducatijev marketinški odjel je usput iskoristio priliku da još jednom, vjerojatno i posljednji put, unajmi usluge čovjeka koji im je u proteklim godinama donio

toliko uspjeha - trostrukog svjetskog prvaka, Troya Baylissa. Upravo na ovoj stazi Troy je trijumfalno stavio točku na i svoje karijere.

Nova zvijezda Superbikea

No koliko god mi uživali u društvu sa simpatičnim Australcem i koliko god da su nam njegovi savjeti o vožnji i korištenju svih tehnoloških prednosti novog Ducatijevog sportaša kasnije bili korisni u vožnji, prava zvijezda koju smo došli vidjeti ipak nije bio novookrunjeni svjetski prvak. Ne, zvijezda cijelog događaja ipak je bio samo stroj, iako ovo 'samo' možda zvuči malo podcijenjeno, budući da je stroj u pitanju ipak gotovo sam vrhunac tehnologije koju Ducati može ponuditi. Kažemo: gotovo vrhunac, jer ta jedinstvena čast ipak pripada Moto GP replici Desmosediciju, dok je drugo mjesto na prestižnoj ljestvici Ducatijevih tehnoloških dragulja rezervirano za model 1098 R.



Novi Ducati nam baš dobro stoji, iako je izgledom gotovo identičan svome prethodniku

Još se nije slegla prašina od posljednje utrke Svjetskog Superbike prvenstva, a novim portugalskim trkalištem Portimao već su zatutnjali novinari na svjetskoj prezentaciji najnovijeg Ducatijevog maksija sportaša. Osnaženi 1198 S dolazi s agregatom povećane zapremine, kvalitetnim Öhlinsovim ovjesom i već poslovično vrhunskim Brembo kočnicama, no nas je više od svega zanimala jedna dosad rijetko videna tehnička poslastica: kontrola proklizavanja

CIJENA
194.900 KN

adrenalin



◀ Nova 'stara' instrument ploča sada obavještava vozača i o stupnju uključenosti sustava kontrole proklizavanja

▶ Kotači tvrtke Marchesini brinu se za još brže obrušavanje Ducatija u zavoj



Brembo Monoblock kočione čeljusti omogućavaju doista impresivnu zaustavnu silu

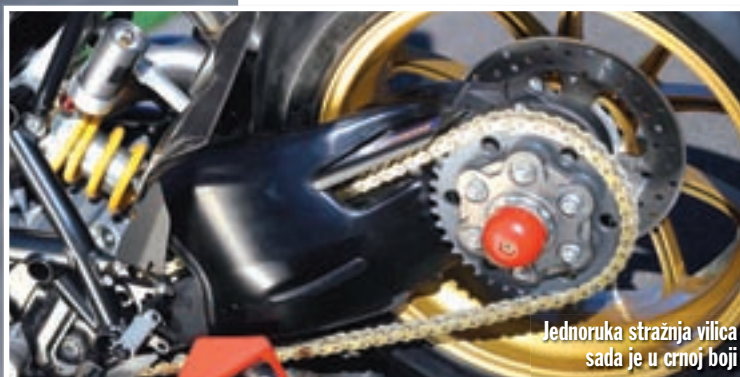


Pirelli Diablo Supercorsa gume omogućavaju doista bezobrazne nagibe, a pritom su savršeno mirne i precizne

No samo na jedan mali korak iza R-a smjestio se novi 1198 S, sa značajnim, iako možda ne odmah primjetnim promjenama u odnosu na svoga prethodnika.

U pravom Ducatijevom duhu, koji jednostavno odbija pratiti japansku moto industriju u njezinom temeljitom redizajniranju sportskih modela svake dvije godine, Ducati nam predstavlja motocikl čiji je fizički izgled gotovo identičan verziji koju mijenja. Tek će najveći zaljubljenici puritanski primijetiti da se novi 1198 S razlikuje od staroga po stražnjoj vilici, sada obojanoj u crnu boju. Ostatak motocikla je manje-više isti, s većinom promjena skrivenih ispod elegantnih i oštih aerodinamičnih oplata, čiji nam je fizički izgled dobro poznat već pune dvije godine. Ipak, iako vizualno ista, čak i vanjšina krije poneku malu promjenu usmjerenu prema smanjenju težine motocikla. Tako ćemo na novom S-u primijetiti da su prednja svjetla zajedno s nosačem maske olakšana: korištenjem materijala poput legure magnezija postigla se ušteda od 0,4 kilograma. Daljnja ušteda na ukupnoj masi postignuta je ugradnjom novih Marchesini naplataka sa sedam krakova, koji su inspiraciju za svoj dizajn našli u Ducatijevom Moto GP uratku. Ovi kotači od lagane legure donose daljnju uštedu od puna dva kilograma, a kako je taj rezultat postignut na kotačima, to Ducatiju 1198 S daje još reaktivnija vozna svojstva, u maniri pravog natjecateljskog stroja.

Naravno, natjecateljski stroj podrazumijeva i upotrebu natjecateljskih komponenti ovjesa i kočnica, a kod ovog modela se vidi da Ducati doista nije štedio. Zlatne okrenute vilice promjera 43 mm odaju svoje plemenito porijeklo jednostavnom plavom naljepnicom na kojoj je ponosno otisnuta riječ Öhlins. Jasno, ne treba posebno ni napominjati da su potpuno podesive, a hod im iznosi 120 mm. Öhlinsov ovjes je ujedno i jedna od bitnih razlika koja model S čini još prestižnijim od obične 1198-ice. Naime, na baznom modelu 1198 nalazimo Showa komponente ovjesa, nešto skromnijih mogućnosti, ali i većeg hoda - on iznosi 127 mm. Straga je S također opremljen kvalitetnim Öhlinsovim amortizerom, a oni koji od ovoga



Jednoruka stražnja vilica sada je u crnoj boji

Okupan suncem, Ducati spremno čeka svoj prvi izlazak na stazu Portimao. Kao da su stvoreni jedno za drugo



motocikla traže perfekciju na stazi bit će zadovoljni činjenicom da ova komponenta između ostaloga nudi i mogućnost podešavanja visine stražnjega kraja motocikla neovisno o predopterećenju i drugim postavkama ovjesa.

Kočioni sklop je još jedan vrlo bitan element na svakom sportskom motociklu, no dok neki proi-

zvođači na ovom području znaju štedjeti na kvaliteti komponennti iz vjerojatno samo njima poznatih razloga, kod Ducatija to nije slučaj. Impresivnu zaustavnu snagu jamče diskovi promjera 330 mm, na koje djeluju radijalne Brembo Monobloc čeljusti, koje zbog svoje tehnologije izrade iz jednoga komada postižu veću čvrstoću i puno su otpornije

na uvijanja prilikom snažnih kočenja od običnih čeljusti. Straga je smješten jedan disk promjera 245 mm, na koji djeluje čeljust s dva klipa.

No, ukoliko bismo radili usporedbu novog 1198 S-a i njegovog prethodnika, na vanjšтини su razlike relativno zanemarive, budući da oba imaju identične komponente ovjesa i kočnice. Ciklističke kote također su ostale iste, uključujući i međuosovinski razmak od 1.430 mm. Zapravo je smanjenje težine jedino poboljšanje ukoliko izuzmemo vizualno atraktivnije naplatke i novu boju jednoruke stražnje vilice, pa tako kad se ispod svega podvuče crta motocikl bez tekućina teži svega 169 kilograma, a od svojeg prethodnika je lakši dva kilograma.

Iako ta olakšanja imaju utjecaj na ukupne performanse, to sve samo po sebi ne bi bilo toliko značajno da novi S nije dobio i agregat s povećanom radnom zapreminom. U skladu s postojećim Superbike pravilima za dvocilindrične motore ona sada iznosi 1.198,4 ccm. Vrijednosti provrta i hoda povećane su sa 104 x 64,7 na 106 x 67,9 mm, dok je omjer kompresije porastao s 12,5:1 na 12,7:1.

Ovaj agregat povećane zapremine preuzima neka rješenja izravno s R modela, koji je ujedno poslužio i kao osnova za Ducatijev pravi natjecateljski Superbike model. Doduše, snaga mu je malo pri-
Već i serijski ispušni sustav sada je kompatibilan s kontrolom proklizavanja, za razliku od modela 1098 R, koji je za korištenje tog pomagala morao imati zamjenski ispušni sustav, bez katalizatora

Ako vam deklariranih 170 KS ne zvuči odviše impresivno, pokušajte vi zadržati prednji kotač na tlu





Kao što i priliči jednom pravom sportskom motociklu, Ducati za 1198 nudi obilje dodatne opreme, poput povišenog vjetrobrana i zamjenskog ispušnog sustava



Pokazivači smjera su i dalje elegantno uklopljeni u retrovizore

gušena i za razliku od R-a ima desetak konjskih snaga manje, točnije 170 KS pri 9,750 okr/min, uz najveći okretni moment od 131,4 Nm pri 8.000 okr/min, dok se limitator broja okretaja uključuje na 10.500 okr/min. Ipak, 1198 S ne preuzima od R-a samo pogonski agregat veće zapremine s nešto smanjenim krajnjim vrijednostima snage, već i mjenjačku kutiju, koja u potpunosti preuzima unutarnje prijenosne odnose s natjecateljskog R-a. Nadalje, vozaču ovoga modela je na raspolaganju i DDA (Ducati Data Analyzer) - sustav koji bilježi podatke s natjecateljske staze kao što su vrijeme

po krugu, temperatura motora, najveća postignuta brzina, odabrani stupanj prijenosa, stupanj otvorenosti ručice gasa, okretaji motora itd. Ti podaci su vrlo korisni vozačima koji će ovaj motocikl koristiti u sportske svrhe i nakon posjeta natjecateljskoj stazi mogu se skinuti na računalo pomoću jednostavne USB kartice, što omogućava detaljno praćenje performansi i vozača i vozila. Ovakav sustav nije ništa novo i svi ozbiljniji natjecateljski timovi se koriste podacima iz telemetrije, te pomno bilježe svaki svoj izlazak na stazu, no koliko znamo, dosad još nijedan motocikl tu mogućnost nije nudio u

serijskoj izvedbi. Ipak, ovdje moramo biti poštteni i reći da, ruku na srce, isti sustav postoji i na prethodnom Ducatijevom S modelu, a moguće ga je naručiti i za ostale Ducatijeve sportske modele, što znači da i nije neka novost. Ali velika novost je još jedno elektronsko pomagalo koje uvelike pomaže u postizanju brzih vremena na natjecateljskoj stazi, a ujedno doprinosi i sigurnijoj 'civilnoj' uporabi na običnim prometnicama. Dosad je ta tehnička pikanterija bila rezervirana samo za Ducati 1098 R, no odsad je sastavni dio i novopredstavljenog 1198 S modela.

Potpuna kontrola

Ukoliko još uvijek niste pogodili o čemu je riječ, radi se o kontroli proklizavanja. DTC, kako glasi skraćena za ovaj nama izuzetno zanimljiv elektronički dodatak, vrlo vjerojatno će mnoge brze vozače na stazi pretvoriti u prave heroje, dok će istodobno i oni manje vješti vrlo brzo uvidjeti da im je život odjednom postao puno lakši obzirom da više ne moraju brinuti o skliskom ili mokrom asfaltu, koji otvaranje gasa često zna učiniti problematičnim na dvocilindričnom čudovištu sa 170 konja, i to onih potpomognutih golemim okretnim momentom.

Ipak, glavnom prednosti DTC-a smatramo u prvom redu sigurnost za nas, u svim uvjetima kvalitete i očišćenosti prometnica, doba dana, vidljivosti i tko zna kojih sve ne zamki koje vrebaju na moto-

Kada se jednom naviknete na njega, teško da ćete igdje naći motocikl koji je u samom zavoju stabilniji od Ducatija



Za razliku od Showa amortizera na ovoj fotografiji, naš testni model S bio je opremljen puno kvalitetnijom Ohlinsovom jedinicom

cikliste kao ugroženu vrstu. Uz ABS, ovaj dodatak je zasigurno budućnost razvoja sigurnosti motocikala kao prijevoznog sredstva, kako sportskih tako i svih ostalih. Stoga ga na svim nadolazećim modelima postupno očekujte već u serijskoj varijanti. Možemo konstatirati da su prošla vremena slabša motocikala, dok se pred nama otvaraju novi izazovi podešavanja elektronike, mada se neki "Superman"-i i dalje opiru ovakvim tehnološkim dostignućima kunući se u svoje vozačke vještine. S obzirom da već danas baš svi vozači GP-a i SBK ne mogu zamisliti vožnju bez funkcije Traction controla, sutra to nećemo niti mi na serijskim motociklima. Ducati je samo napravio početni iskorak i ponudio ovu opciju već u serijskoj varijanti.

Za razliku od dosad raspoloživih sličnih sustava na sportskim motociklima, koji su zapravo isključivo promjenjive mape rada motora, na Ducatiju se radi o pravoj kontroli proklizavanja, čiji softver zahvaljujući sensorima vrtnje pogonskog kotača oduzima snagu agregatu u slučaju proklizavanja. Sofisticirani sustav posjeduje osam stupnjeva jačine djelovanja te tako omogućava djelovanje u doista širokom spektru situacija i vremenskih uvjeta. No iako se ovaj egzotični sustav već mogao naći na R modelu, njegova upotreba je zahtijevala izmjenu cestovne verzije ispušnog sustava onom natjecateljskom, koja ne podliježe zakonskim regulativama o ispušnim plinovima. No na 1198 S-u on je unaprijeđen i sada bez problema funkcionira i sa serijskim ispušnim sustavom i ECU-om.

Ultimativni sportaš

Iako smo se u svojoj dosadašnjoj novinarskoj karijeri susretali s mnogim tehničkim novotarijama, ono što nam je oduvijek bilo vrlo zanimljivo, a što do ovoga trenutka još uvijek nikada nismo imali prilike isprobati, bila je upravo kontrola proklizavanja. Istina, takvi sustavi se već mogu naći na nekim skupim putnim motociklima, ali još nismo imali priliku voziti jedan pravi, sportski motocikl s jednim tako sofisticiranim sustavom. Naravno,



Vozač je smješten duboko 'u motociklu', što nije slučaj kod većine njegovih japanskih konkurenata, koji vozače smještaju puno više, gotovo na sami spremnik goriva

s velikim nestrpljenjem smo željeli provjeriti radi li se doista o legitimnom i korisnom sustavu ili je posrijedi tek marketinški trik kakav proizvođači često znaju podmetnuti na svoje motocikle ne bi li makar malo poboljšali prodaju.

U sjedalu novog Ducatija našli smo se na nama vrlo poznatom teritoriju, budući da je model 1098 više od godine dana jedan od naših redakcijskih trening motocikala. Isto sportski tvrdo sjedalo, postavljeno 820 mm od tla, široki i za jedan sportski motocikl relativno visoko smješteni upravljač, te neobično niski oslonci za noge. Sve zajedno čini

ergonomski neuobičajeno ugodan položaj, iako ovdje ne treba miješati ugodno s udobnim, budući da se radi o izuzetno natjecateljski nastrojenom i tvrdom motociklu. Zapravo, ergonomija diktira položaj tijela vozača koji uvelike olakšava hrvanje motociklom u lovu na što brža prolazna vremena.

Pritiskom na tipku elektropokretača Ducati se javlja dobro poznatim i karakterističnim dubokim zvukom dvocilindraša, a dok smo lagano izlazili iz bokseva na naš prvi susret sa spektakularnom stazom Portimao, još uvijek nam se sve činilo poznatim, gotovo identičnim kao na motociklu čiji smo

Ogoljeni motocikl otkriva nam još jedan detalj koji na prvi pogled ne upada u oči, a to je cjevasti okvir sada u crnoj boji, za razliku od tradicionalne crvene



DUCATI TRACTION CONTROL

Idilična ravnoteža balans snage i gripa

Kako radi DTC bilo je pitanje zbog kojega smo u hipu odletjeli u Portugal. I nismo pogriješili. Stvar nam se toliko dopala da se danas pitamo čemu u životu toliko riskirati kada postoji kontrola proklizavanja? No, za one hrabre koji to zaista vole, Ducati nudi kvalitetan sustav regulacije u osam predprograma da se svakom može igrati opasnih igrica do mile volje.

Cijeli sustav možemo pratiti preko uobičajene tri lampice na kontrolnoj ploči koje nam u visokim okretajima služe za postupno upozorenje da se bliži vrijeme promjene stupnja prijenosa, isto kao na prethodnom modelu. Za sve ostale režime, signalna svjetla služe da nam pokažu koji stupanj kontrole proklizavanja se uključio. A sustav ne radi prema sustavu ON-OFF, kako smo ga zamišljali u jeftinoj serijskoj varijanti. Ova vrlo napredna naprava ima osam pretprograma koji se uključuju pomoću lijevih prekidača isključivo dok je motocikl u mirovanju. Kako sam Bayliss kaže: 'Drugi i treći program su izvrsni, četvrti zadovoljavajući dok ostali, a da ne spominjem sedmi i osmi, skidaju previše snage.' Prema ovim riječima jasna je namjena sustava i programa da zadovolji sve, od vrhunskih racing zahtjeva do cestovne, pomalo kišne varijante.



Sustav radi po posebnim algoritimima koje mijenjaju razni senzori poput vrtnje stražnjeg kotača, režima rada motora te stupnja prijenosa. Nema žiroskopa koji bi detektirao kada je motocikl u nagibu, a kada na stražnjem kotaču, već to program sam pretpostavlja prema unaprijed zadanim parametrima nakon prikupljanja informa-

cija sa spomenutih senzora. Tu još vidimo mjesta za buduće unapređenje sustava. Kod uključivanja prve lampice, DTC lagano smanjuje isporuku momenta, kod druge isto to, ali odlučnije, dok se kod paljenja treće lampice gasi iskra na paljenju, te time potpuno oduzima pogon. Iz našeg iskustva, osim kod uključivanja treće signalne lampice, sustav radi doista neprimjetno. Čak smo pomislili da ga nismo niti počeli koristiti dok nismo u boksu vidjeli istrošenost stražnje gume. Posebno nas se dojmio, isprva pomalo i uplašio, neujednačen način trošenja u međunagibima. Slike pokazuju stanje nakon našeg odvoženog četvrtog programa. Zadnji 'session', nakon uključivanja programa broj 2, stanje je bilo identično. Guma se troši vrlo izraženo, čak vrlo neravnomjerno ostavljajući dojam da smo 'slajdali' cijeli dan, dok je amortizer 'žvakao' gumu cijelo to vrijeme do kraja hoda.

Ipak, rad sustava je, vjerujte, vrlo neprimjetan. Svi podaci se jasno zapisuju na Ducati Data Analyzer-u, gdje se u svakom trenutku vidi stupanj uključivanja sustava prema poziciji gasa. Moramo priznati, vrlo dojmljivo. Čak toliko dojmljivo da je nakon početnog čuđenja uslijedilo isto toliko 'bezobrazno' otvaranje gasa. Sustav vozaču daje toliko samopouzdanja da se on počinje diviti sam sebi zbog odvažnosti. I to sve sa širokim smiješkom ispod tamnog vizira.

Napomenut ćemo i jednu zgodnu neprovjerenu informaciju iz Ducatija (naime, nismo mjerili mi osobno): navodno je Bayliss na press danima vozio na ovom motociklu najbrže vrijeme 1.48, dok mu je službeno vrijeme, čitaj: rekord staze Portimao, bio 1.43 na prošlotjednoj utrzi SBK, koju je, naravno, pobijedio. Samo 5-6 sekundi zaostatka je zaista fascinantno, no prije svega pokazuje ogroman potencijal današnjih serijskih motocikala, sada dostupnih i vikend jurišnicima, i to uz potpunu sigurnost! ■

ponosni vlasnici i mi. A onda smo prvi put snažno okrenuli ručicu gasa, želeći prije svega napokon osjetiti draži kontrole proklizavanja, dok nekakvu veliku promjenu u snazi ni nismo očekivali. Kakva pogreška, pomislili smo dok je prednji kotač gotovo nezadrživo zaparao zrakom vinuši se put neba. Ducati motocikli inače slove kao čvrsti motocikli, "duge" ciklistike, nimalo nervozni poput dalekostičnih rivala. Sada je došlo vrijeme da malo preispitamo te predrasude. Svako grublje otvaranje gasa na srednjim okretajima može završiti na stražnjem kotaču. Samo deset konja jači od prethodnika? Nemoguće, mora biti puno više! Novi Ducati 1198 S jednostavno puca od snage, ponajviše na srednjim režimima, no naglasak je osim samog povećanja vršnih vrijednosti još više stavljen na okretni moment, omogućavajući tako kontroli proklizavanja da još više dođe do izražaja. Da, kad smo već kod toga, možemo potvrditi da stvar funkcionira i to više nego dobro. Čak možda i predobro za stazu, bar na četvrtom od osam dostupnih stupnjeva kontrole proklizavanja, s kojim smo krenuli u naše upoznavanje s ovim egzotičnim motociklom. Naime, s dobro podešenim ovjesom i natjecateljskim gumama zagrijanima na njihovu radnu temperaturu, današnji sportski motocikli već i sami po sebi nude velike količine 'gripa' u zavojima, a s ovako naprednom elektronikom događa se da Ducati u nekim slučajevima kontrolom proklizavanja oduzima više snage nego što bismo voljeli na izlascima iz zavoja. Pritom nismo čuli nikakvo pucanje iz ispušnog sustava ni bilo kakvu drugu sličnu očekivanu zvučnu kulisu, već smo samo primijetili da se snaga ne oslobađa proporcionalno našem otvaranju ručice gasa, a ujedno nas je ples kontrolnih lampica na instrument ploči upozoravao da kontrola proklizavanja radi svoj posao.

Izašli smo sa staze i nakon razgovora s Troyem Baylisom prebacili sustav na drugi od ponuđenih osam stupnjeva. Ako se netko razumije u Ducatijeve motocikle, onda je to vjerojatno trostruki svjetski prvak, te smo stoga bezuvjetno odlučili poslušati njegov savjet. Naš drugi izlazak na stazu potvrdio je njegove riječi i mi smo se, nakon što smo koliko-toliko pohvatili sve skrivene tajne koje krije zahtjevnostna testna staza, napokon mogli prepustiti čistom užitku vožnje. Smanjivanjem stupnja kontrole proklizavanja, Ducati se ponašao još uvjerljivije, a pritom se još uvijek nije događalo ništa nepredviđeno. Lampice su, doduše, i dalje svojim plesom davale do znanja da bezobrazno rano i snažno otvaramo gas, a mi smo sa svakim novom krugom imali sve veće povjerenje u ovaj sofisticirani sustav i pritom nam samozadovoljni smiješak ni u jednom trenutku nije silazio s lica. Osjećali smo se poput djeteta koje je napokon dobilo igračku koju je već dugo željelo i sada ju ni pod kakvu cijenu ne želi ispustiti iz svojih ruku. Eh, da nam je netko nekad rekao da ćemo se sa 170 KS igrati tako bezbrižno, čak ponekad omalovažavajući svu tu silnu snagu. Da, istina je: Ducatijeva kontrola proklizavanja nije marketinški trik i definitivno je vrlo korisno pomagalo na natjecateljskoj stazi, a čak osam dostupnih stupnjeva čini je vrlo praktičnom i omogućava prilagodbu za doslovno sve uvjete vožnje.

U svakom slučaju, nakon što smo mi odabrali tek drugi stupanj, omogućili smo našem testnom motociklu još bolje zatvaranje putanji na izlascima, a zadatak prijenosa snage na asfalt je djelomično preuzeo i impresivni Öhlinsov ovjes. Kad smo kod ovjesa, i u tom je segmentu primjetan znatan napredak u odnosu na Showine elemente prisutne na baznom modelu. Osim finijeg rada komplet-



Vidi se utjecaj koji kontrola proklizavanja ima na stražnju gumu. Zanimljiva je primjetno manja naboranost gume oko karakteristične Pirellijeve 'sare'

Svjeta na novom Ducatiju su olakšana, a i 'koš' koji drži masku sada je dodatno očvršćen



Dodatnih 200 kubičnih centimetara, koliko je dobio agregat, u vožnji se itekako osjeti. No puno veći napredak je vidljiv na okretnom momentu nego u krajnjim vrijednostima snage

Vizualno plemeniti pedigree novoga S-a odaju jedino karakteristično zlatne prednje vilice

nog ovjesa, primijetili smo i znatno lakše 'rušenje' motocikla u zavoj, vjerojatno između ostaloga i zbog manjeg hoda prednje vilice (hod vilice kod običnog Ducatija 1198 iznosi 127 mm, dok je na S modelu on smanjen na 120 mm), ponajviše dok je motocikl napet još pod silom kočenja.

Uz već poslovično fenomenalne kočnice za koje jednostavno ne možemo naći zamjerku, kao vrlo dobar element koji upotpunjava ovu skladnu cjelinu

ne možemo zaobići ni izvrsne gume Pirelli Diablo Supercorsa SC u koje je naš testni Ducati bio obuven. Velika Pirellijeva prednost je da je ova kompanija jedini dobavljač guma na svjetskom prvenstvu, a to im omogućava konstantan razvoj u bliskoj suradnji s proizvođačima. Naravno, klasa Superbike koristi slick gume, no zato gume koje su dopuštene za klasu Superstock moraju biti homologirane za cestovnu uporabu, a kako je Ducati, baš kao i Pirelli, talijanski

proizvođač, nije bilo teško zaključiti da će se upravo te gume naći na ovom rasnom sportskom motociklu. Jasno, kao uostalom i gotovo sve na novom 1198 S-u, i njegove gume su se na stazi Portimao pokazale u svojem najboljem svjetlu. Povjerenje koje prednja guma pruža u nagibu je gotovo nevjerojatno s obzirom da se u nekim trenucima u maksimalnom nagibu prelazi preko preгиба ove vrlo uzbudljive staze. Zadnja je u stopu prati na izlascima iz zavoja ne oda-

Zahvaljujući kontroli proklizavanja, pravi je užitak bezobrazno rano otvarati gas na izlascima iz zavoja

AUTODROMO INTERNACIONAL ALGRAVE DE PORTIMAO



16 zavoja čistog užitka

Puno ime staze koja je poslužila za predstavljanje novog Ducatijevog Superbike modela je Autodromo Internacional Algrave de Portimao. Radi se o potpuno novom kompleksu koji se prvi put koristio za posljednju utrku ovogodišnjeg SBK prvenstva i odmah dobio sve pohvale gledatelja, a osobito vozača. Djelo je to 40-godišnjeg portugalskog zaljubljenika u ovaj sport koji je svoje bogatstvo stekao u bussinesu s naftom i telekomunikacijama, vjerojatno najprofitabilnijim poslovima današnjice.

Nakon što smo imali priliku juriti ovom doista impresivnom stazom, svesrdno se pridružujemo pohvalama. Šturi podaci o stazi govore da je njezina ukupna dužina 4.592 m s ukupno 16 zavoja, od kojih je devet desnih, a sedam lijevih. Dužina ciljnog pravca je 969 m, a širina staze varira između 14 i 18 m. No iz tih suhoparnih podataka ne da se iščitati koliko

je uzbuđenja ova staza u stanju pružiti svima koji se na njoj nađu. Svaka čast njezinim projektantima koji su uspjeli pogoditi tako dobar omjer brzih i sporih zavoja, s nagibima koji omogućavaju još brža prolazna vremena i postizanje većih G sila. No po mnogima možda



najimpresivniji dio staze je jedan uspon na čijem je vrhu motocikl u punom trećem stupnju prijenosa i gotovo je nemoguće zadržati prednji kotač na tlu. I sam izlazak na ciljnu ravninu sastoji se od jednog dugačkog desnog zavoja koji počinje s nizbrdicom, da bi se zatim počeo penjati u vis, sve do svoje najviše točke pred samom ciljnom crtom. Iako to nije dio staze na kojem kontrola proklizavanja najviše dolazi do izražaja, vjerojatno bi naš prolazak bez tog elektroničkog pomagala bio puno sporiji i oprezniji, no jednako toliko ispunjen adrenalinom. Zahvaljujući Ducati Data Analyzer-u očitani

smo maksimalnu brzinu od 274 km/h na pravcu prije kočenja u 'rupu'.

Ništa manje impresivna nisu niti dva uspona nakon oštirih zavoja na kojima motocikl treba lomiti u sljedeći suprotni zavoj dok se još borite s propinjanjem na prednji kotač. Ovdje je itekako bitno ne ostati pasivan u sjedalu, nego treba povlačiti svu svoju masu za upravljač. Ponajviše stoga što se na tom dijelu staze motocikl nalazi u drugom stupnju prijenosa, itekako reaktivnom s obiljem momenta. Kada smo upitali Baylissa kako 'lomiti' motocikl u zraku ne puštajući gas, nadajući se otkriću neke čarobne formule prvaka, odgovorio je sa zagonetnim smiješkom: 'Nikako, popusti gas.' Jednostavno, staza



traži nešto više vremena kako bi se otkrile sve njene zakonitosti.

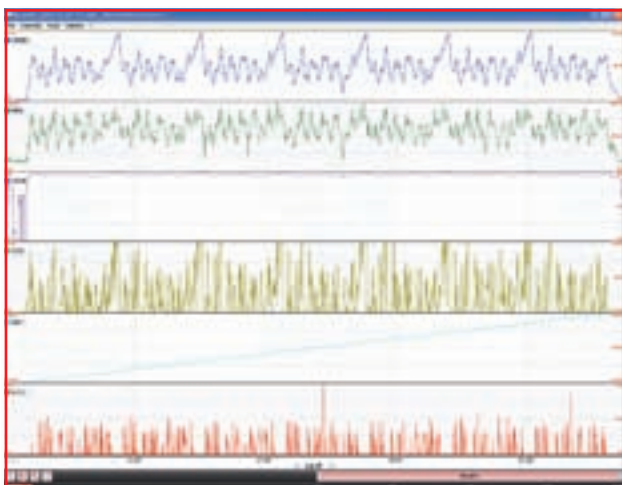
Ipak, sve ovo što smo maloprije opisali odnosi se na samo neke dijelove staze koji su nam ostali duboko urezani u pamćenje, ali i ostatak ovoga kompleksa predstavlja vrhunski doživljaj koji će rijetko koja natjecateljska staza uspjeti nadmašiti. U našem smo poslu imali priliku posjetiti brojna svjetska trkališta, ali ako bismo morali raditi poredak najboljih, bez previše dvojbi bismo Portimao svrstali na sam vrh. ■

jući dojam da se 'traction control' ponekad prečesto uključuje. Jedino što je bilo primjetno nakon svakog izlaska na stazu bili su grubi nabori na mekanoj smjesi gume koje je izazvala kontrola proklizavanja sa svojim stalnim uključivanjem i isključivanjem. No s obzirom na to koliko smo posla zadali elektronicima, ovjesu, a na posljetku i samim gumama, tolika količina trošenja i nije bila iznenađujuća. Jedino što nas je zapravo iznenadilo i pomalo razočaralo odnosi se na jedan fizički detalj Ducatijevog Superbikea, koji je, kao uostalom i sva vanjština, prenesen s prošloga modela. Radi se o osloncima za noge koji su neshvatljivo skliski za jedan sportski motocikl i odvlače pre-

više vozačeve pozornosti, budući da neprestano mora paziti hoće li mu noga skliznuti s njih dok se hrva s projektilom teškim preko 170 kilograma, koji pri brzinama većima od 200 km/h baš ne želi skrenuti u zavoj bez malo jačeg fizičkog 'primoravanja'. Ti oslonci za noge su nam bili jedan od najvećih kamenja spoticanja na našem redakcijskom Ducatiju i toliko su nas izluđivali da smo ih na kraju jednostavno morali zamijeniti. Činjenica da su isti takvi ostali i na novom modelu malo nas je, moramo priznati, razočarala.

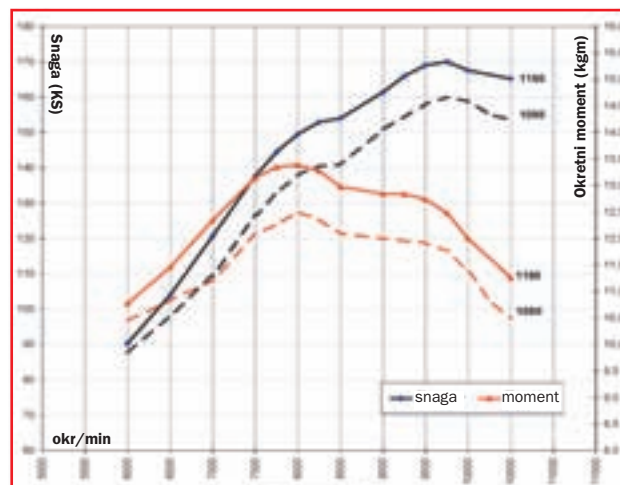
Što se tiče samoga motocikla, možemo reći da je Ducati 1198S u vožnji vrlo specifičan, toliko razli-

čit od japanske konkurencije. Djelomičan razlog za to je dvocilindrični ustroj, ali i ciklistika koja kod motocikala ove konstrukcije zahtijeva malo više prostora u dužini, kompenzirajući to vrlo uskim bokovima i odajući vam na taj način dojam kao da se nalazite više u sjedalu iza upravljača, za razliku od japanaca gdje doslovno sjedite na spremniku brišući nosom insekte sa prednjeg vjetrobrana. Iako ova linija ne prisiljava vozača da 'sjedi' na rukama čitavo vrijeme, za odlučno prebacivanje težine potrebno je nešto više snage, što je uostalom svojstveno svim racing Ducatijima. Ono što je oduvijek krasilo motocikle iz Borgo Panigalea



◀ DDA ili Ducati Data Analyzer mjeri mnoštvo podataka na stazi, kao što su krajnja brzina, okretaji motora, odabrani stupanj prijenosa, otvorenost gasa i naravno, postotak uključivanja kontrole proklizavanja. Tako nakon odvoženih krugova možete na svom računaru u miru proučavati točno što ste radili na kojem dijelu staze i uvidjeti gdje imate mjesta za poboljšanjem u lovu na dragocjene tisućinke

▶ Razlike između starog i novog agregata



Ducati 1198 S neće si moći priuštiti svatko, no oni odabrani moći će uživati u rasnom natjecateljskom motociklu koji je u stanju posramiti gotovo svu svoju konkurenciju



je odmjerena čvrstoća ciklistike prilikom kočenja, dopuštajući kočenje čak i kada smo se duboko upustili u zavoj. Ovaj primjerak je u potpunosti nasljednik te filozofije, nimalo ne šireći putanju kao što smo imali problem na dosadašnjoj varijanti bez prednjeg Öhlinsa. Ova karakteristika itekako je bitna pri cestovnoj uporabi punoj rupa i ponekih kolotruga, kada zna biti vrlo neugodno ako se motocikl uznemiri dok vi još niste završili fazu kočenja.

Sami zavoj bismo mogli nazvati putovanje po tračnicama s obzirom da se ništa bitno ne događa. Ducati je čvrst, ne reagira naglo na svaki pomak tijela, a gas nema izraženu 'on-off' karakteristiku, tako da bismo čak mogli reći da je pomalo dosadan. Ovdje moramo napomenuti da specifična konfiguracija ciklistike dopušta bezopasno spuštanje u svakakve nagibe, no potrebno je vrijeme prilagodbe. Ducati 1198S nemojte ocjenjivati po prvom dojmu, on vam naprosto mora 'leći' s vremenom. A onda ste njegovi. Kao da ste uhvaćeni u klopku šarma iz koje nema izlaza. Ta fatalna privlačnost koju zovemo šarm je monstruozi okretni moment koji se s lakoćom ispoljava iz povećanog obujma novog agregata, i to u svim okretajima. Naprosto vam daje do znanja da cijedenje maksimalne snage nema smisla, te da je prava zabava nizanje zavoja na srednjim okretajima. U takvim duelima sa zavojima nema stresa, samo čisto zadovoljstvo potpomognuto osjećajem sigurnosti koju nudi elektronska novotarija nazvana 'Ducati Traction Control.

Pri maksimalnoj brzini Ducati odaje subjektivni dojam kao da ide malo sporije nego nam je to DDA iščitao, što potvrđuje naše tvrdnje da 1198 stoji vrlo čvrsto na zemlji. Iako svi mi pomalo strepimo od maksimalnih brzina, Ducati vam daje dodatnu hrabrost da se upustite tako energično tamo gdje vas inače zdrav razum ne bi odveo.

Cijena sreće

Užitak vožnje Ducatija 1198 S koštat će vas 194.900 kuna. Onih 100 kuna koliko nedostaje do punih 195 tisuća taman će vam biti dovoljno da napunite spremnik goriva u koji stane 15 litara dragocjene tekućine. Vrijedi li ovaj egzotični stroj toliko novca, osobito u ovim teškim vremenima globalne ekonomske krize? Odgovor na to ovisi o više čimbenika, a najvažniji od njih svakako je stanje na vašem bankovnom računu. Naravno da ne preporučamo ovaj motocikl kao jedino prijevozno sredstvo ili vozilo za odlazak u omiljeni kafić, iako će i za tu zadaću izvrsno poslužiti. Vjerujemo da mu baš neće biti drago, ali ispunit će svaku želju njegovog vlasnika, ma kakva ona bila. No korištenje Ducatija 1198 S u čisto promotivne svrhe podizanja vlastitog ega jednostavno je grijeh. Naša najtoplija preporuka bi bila sljedeća: odvesti ovaj motocikl na natjecateljsku stazu i tamo ispitati krajnje mogućnosti sebe i stroja. Ukoliko ste ponosni budući vlasnik Ducatija 1198 S koji ga namjerava koristiti upravo u te svrhe, onda ta cijena postaje vrlo razumna. Za ostale vozače, izbjegavajte varijantu S. ■

TEHNIČKI PODACI

| |
|--|
| Motor: dvocilindrični L, četverotaktni |
| Promjer x hod: 106 x 67,9 mm |
| Obujam: 1.198,4 ccm |
| Odnos kompresije: 12,7:1 |
| Razvod: Desmodromica, 4 ventila po cilindru |
| Hlađenje: tekućinom |
| Paljenje: elektronsko |
| Napajanje: elektronsko ubrizgavanje Marelli s eliptičnim leptirastim tijelima |
| Spojka: suha s višestrukim diskovima |
| Mjenjač: 6 brzina |
| Okvir: čelični cjevasti |
| Ovjes: upsidedown vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 127 mm |
| Gume: prednja 120/70-17, stražnja 190/55-17 |
| Kočnice: naprijed dvostruki poluplivajući disk promjera 330 mm i radijalne kočione Monobloc čeljusti s 4 klipčića, straga disk od 245 mm i čeljust s dva klipčića |
| Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.100, visina sjedala 820, osovinski razmak 1.430, težina 169 kg |
| Deklarirano: snaga - 170 KS (125 kW) - 9.750 okr/min, max. okr. moment - 13,4 kgm (131,4 Nm) pri 8.000 okr/min |
| Spremnik goriva: 15,5 l |

+ okretni moment, sigurnost, stabilnost, kočenje u svim uvjetima, imidž, oprema

- oslonci nogu, cijena, okretnost pri nižim brzinama, manevriranje u mjestu