

PREMIERA IN PRVI VTIS | DUCATI MULTISTRADA V4S

RDEČA RE



VOLUCIJA

- KONEC DESMO ERE

Foto: Ducatijevi fotografi
V megli užival: Blaž Črnivec

Namesto desmo vzvodov ima na ventilih klasične vzmeti; namesto enostranske nihajne roke ima zadaj klasične vilice; ni rdečega paličja za okvir in prednje kolo je 19-palčno ... Ali se v Ducatiju dogaja revolucija?

Zaključen je triletni projekt nastajanja novega Ducatija Multistrade. Naj takoj napišem – ta motocikel je najvišji vrh, ki ga je kdaj dosegel Ducati.

Ekipa 40-tih mož testnega oddelka je imela pod vodstvom Luigija Maura zahtevno nalogo, ki pa je bila naročena s strani šefov brez možnosti debate: pod ventili bodo vzmeti! Seveda so se znotraj zidov bolonjskega proizvajalca v Borgo Panigale pojavili pomisleki in so se kresala ugibanja o tem, kako bodo to sprejeli zapriseženi Ducatisti. Marsikateri klub po svetu se niti ne imenuje »Ducati Club« temveč še bolj pripadniško »Desmo Club«!

Tudi v prvenstvu GP, kjer Ducati kroji sam prestižni vrh, njihovi dirkaški agregati nosijo podpis »desmo«. To pomeni, da pogonski stroji uporabljajo tehniko ročičja za odpiranje in zapiranje ventilov v glavah.

CENEJE BO. ODSLEJ NAPREJ BREZ DESMO SERVISA!

Kaj se je zgodilo bistvenega? Tehnologija izdelovanja vzmeti je bila v 70-ih letih prejšnjega stoletja precej manj razvita in desmo način odpiranja ventila je pomenil zanesljivost. Vse od takrat je to Ducatijev podpis. Oznanjenje, da bo imel novi agregat V4 v Multistradi klasičen način zapiranja ventilov z vzmetmi, je kar presenečenje.

A odločitev ni tako presenetljiva. Sploh

ker so inženirji oznanili, da je zdaj potrebno zračnost ventilov kontrolirati na 60.000 km! Tudi najbolj strogoredni si bodo morali priznati olajšanje zaradi dejstva, da bodo prihranili.

Luigi Mauro, vodja testnega oddelka in mož, brez katerega že vsaj desetletje ne gre noben Ducati iz hiše, mi je razložil, da so do te odločitve prišli na podlagi številnih testov agregata. Vzdržljivost je menda presenetila celo njih same. Devet motociklov je v resničnem svetu prevozilo vsak po 120.000 km. Seveda me je zanimalo, če so jih privijali po slanjem jezeru v Tuniziji, a Luigi odgovarja: »Žal ne. Bi si želeli, vendar gre za prototipe, ki nimajo homologacije in je težava z registracijo. Smo jih pa vozili povsod in v vseh razmerah po celi Italiji, ker nam tu predpisi to dovolijo.«

OD PALIČJA LE ŠE RDEČ POMOŽNI OKVIR

Ducati je vedno imel tudi značilno rdeče cevno paličje za okvir. Od tega je zgolj za prepoznavnost ostal le rdeč zadnji okvir iz paličja, ki prihaja iz Tajske. Tam ima Ducati, kot tudi skoraj vse svetovne moto firme, svojo tovarno in dobavitelje, ki jim očitno zaupajo in so skladni z evropskimi zahtevami. Ugibamo, da je pač stvar cenovne politike, da tega niso naročili pri Hidrii v Kopru, ki že izdeluje marsikatero paličje za bolonjske konjiče. Glavni okvir je sedaj aluminijast monocoque, ki ga ulivajo italijanski mojstri v širši okolici Bologne.

Za nameček zadaj ni značilne in lične enostranske nihajne roke, ampak so klasične dvostranske vilice. Menda zaradi tega, ker to narekujejo špice na kolesih, ki so jih pač hoteli za enduro vožnje. Bi vi to zamerili Ducatiju? Kaj pa vem. Okoli BMW-jevega GS-ja je bila tudi cela vojna vihra, ko so pred kakšnimi osmimi leti namesto oljno-zračnega bokserskega motorja pokazali vodno hlajeni bokserski dvovaljnik. Da to ni več pravi GS, se je govorilo. Danes skorajda nihče več ne vpraša po onem agregatu in prodaja je, vemo, strašno uspešna. Enako je bilo pri Porscheju, ko so za 911 nehali izdelovati zračno hlajeni bokser ... pa se svet ni podrl.

DRUGAČEN OD DVOVALJNEGA PREDHODNIKA

V sicer ne preveč prijetnem vremenu, a na suhi podlagi, sem okusil žlahtnost nove Multistrade – V4. Vodil nas je večkratni dakarski voznik in glavna faca Ducatijevih testnih voženj, Beppe Gualini. Ni skoparil s privijanji skozi ovinke v Toskani in naše skupine petih novinarjev ni uzdal s prometnimi predpisi. Bila je gonja!

Vozili smo model S, ki ima na osnovni paket elektronike dodano Marzocchijevo elektronsko vzmetenje, za odtenek boljše Brembove zavorne čeljusti, kvikšifter v obe smeri, pomoč pri speljevanju v klanec, vžig brez ključa in ličen 6,5-palčni zaslon.

In naj že kar tule zapišem svoj komentar,



Glede na vse prihranke teže agregata in okvirja bi pričakovali lažji motocikel, vendar tehta moker 243 kg, kar je 8 kg več od Multistrade 1260. Prirastek gre na račun spremljajočih komponent zaradi štirih valjev namesto dveh, kot so štiri sesalna grla, štiri lopute in svečke pa izpuh in kopica elektronskih dodatkov ter dodatna dva litra goriva.

Elektronsko vzmetenje Skyhook je Marzocchijevo in je posodobljeno tako, da deluje resnično brezhibno. Samodejno nastavi prednapetost glede na obtežitev in nato preko algoritmov odreja dušenje in povratni hod. Osnovna različica nima elektronskega vzmetenja, temveč ima povsem nastavljivo vzmetenje Marzocchi na obeh koncih.

Zadaj so nameščene klasične dvostranske vilice, ki jih ulivajo v okolici Bologne. Inženirji trdijo, da so zaradi tega lahko osnovali kolesa s špicami, motocikel pa je tudi bolj vozen po terenu.



ki sem ga izrekel po testu: »Hudiča, izdelali ste krasen motocikel!«.

Res je, da sem naklonjen italijanskemu dizajnu in da mi desmodromični sistem odpiranja ventilov ne pomeni prav nič. Drži pa tudi, da spoštujem bavarsko eleganco na uglajenih bokserjih in da so mi dvovaljniki nasploh bolj pri srcu od štirivaljnikov. Pa naj začnem kar pri zadnjem, torej pri številu valjev.

Ta V4 ni popolnoma v ničemer podoben klasičnemu štirivaljniku. Zasnova in kot vžiga sta razlog, da sem imel občutek, da je med koleni čistokrvni dvovaljnik. Ali pa naj rečem dva vzporedna butajoča dvovaljnika. In to tako po načinu podajanja moči že takoj v spodnjem območju,

kot po vibracijah.

Po papirjih ima sicer V4 agregat v najnižjem območju pod 4.000 vrtljaji nekoliko manjši navor. Toda bolj gladko delovanje očitno izniči ta občutek, saj sunka spodaj nisem prav nikoli niti malo pogrešal. Za tak motor je podajanje moči in navora tudi v tem območju veseljaško brutalno. V srednjem in visokem območju pa izrazito občutiš več moči in navora. Neverjetno hitro se zavrti in ima za razliko od običajnega dvovaljnika brutalno moč v zgornjem območju. V4 še noro podaja moč tam okoli 9.000 vrtljajev in se brutalno zvrtil, ko doseže svoj astronomski šus maksimalne moči pri 10.500. Občutek je čudovit, čustven, a hkrati stabilen

in varen. Prav vznurljivo nevarno je bilo priviti drugo, tretjo, četrto prestavo na zavitih, dolgih cestah na robu Toskane, saj je merilnih hitrosti podivjal tudi tja do 160 km/h na kratkih preglednih odsekih. Noro! Očetovski čut je sicer ustavljal naval adrenalina in treba je bilo nataktniti uzde ter spustiti podivjane novinarske konje v galop pred seboj.

NAJBOLJŠE VZMETENJE DOSLEJ

K sreči so nas kmalu spustili v hribčke in doline, kjer se je hitrost zmanjšala in je prišlo do izraza čudovito delujoče elektronsko vzmetenje. Tako učinkovitega vzmetenja Ducati še ni imel.

Sam nastavi težo »potnik – sopotnik

TEHNIKA:

Novi agregat je glede na predhodni model V2 Testastretta s 1262 ccm bolj kompakten. 85 mm je krajši, 95 mm nižji in le 20 mm širši. Sam agregat V4 brez sesalnega in izpušnega postroja je za 1,2 kg lažji od dvovaljnika. Značilnost, ki mu daje dvovaljni pridih, je ta, da imajo valji 1 in 2 (leva dva) ter 3 in 4 (desna dva) kote vžiga z zamiki 0 – 90 – 290 – 380°. Motorna (ali glavna) gred se vrti nazaj.

Kljub temu, da je zasnova V4 enaka, kot jo ima 1.103-kubični motor Stradale na modelih Panigale ali Streetfighter, pa ima le malo delov skupnih. Večja prostornina prinese druge bate, ojnice in gred.

Panigale ima 44 konjev več (Streetfighter 38 konjev več) pri sicer višjih vrtljajih, tako da so brutalni štirivaljnik civilizirali in mu namenili 170 konjev, kar pa je še vedno 12 konjev več od predhodnika Multistrade 1260. Ta dvovaljnik ima sicer v območju okoli 4.000 vrtljajev kar kakšnih 20 % navora več, toda pri 5.000 vrtljajih V4 zmore že približno 10 % več navora.

Ventili so upravljeni klasično, za zapiranje skrbijo vzmeti. To doprinese k lažjemu vzdrževanju, saj je zračnost potrebno preverjati na vsakih 60.000 km (pri motorju V4 Stradale na modelih Panigale in Streetfighter je desmo servis na 24.000 km), medtem ko je redni servis na 15.000 km oziroma na 2 leti. Klasični sistem je enostavnejši za sestavo, lažji je in cenejši ter zmanjšuje notranja trenja, težo gibajočih delov in sile na ventile.

Velika novost je okvir, ki je sedaj aluminijasti monocoque. Kar 4 kilograme je lažji od paličja na predhodnem. Zaradi bolj kompaktnega motorja so pridobili prostor. Kot vilic je tako kljub 19-palčnemu kolesu strm in predtek je krajši. Zadnje vilice so daljše in je več manevrskega prostora za delovanje in nastavljanje zadnjega blažilnika. Kljub temu, da je agregat postavljen višje v konstrukcijo in ima zaradi tega motor večjo oddaljenost od tal, pa je težišče nižje od predhodnega dvovaljnika.

Povečali so mu posodo za gorivo za 2 litra, kar pa zaradi višje porabe ne doprinese bistveno k udobju. Poraba zna biti kar za kakšno petino višja od predhodnika in s težko roko boste po prevoženih 200 km že kar hitro na črpalki za gorivo.



Različica S ima za kontrolno-upravljalni organ 6,5-palčni TFT zaslon, ki je končno zelo intuitiven. Ob levo ročico so namestili majhen ličen »joystick«, ki ga enostavno upravljate s palcem in za upravljanje skorajda ne potrebujete študirati navodil.



V 18 letih je bilo prodanih več kot 110.000 modelov Multistrada. Prvi model iz leta 2003 je bil mešanica športnega modela in pravzaprav ničesar drugega. Bil je čudaški, marsikdo ga je imel za grdega spačka in enostavno ni zaživel po pričakovanih rdečih. Leta 2010 je bil korenito spremenjen v motocikel s štirimi karakterji (superšportnik, potovalni avanturist, za vsakdanje skoke in tudi off-road enduro). Od tedaj naprej je smer bolj začrtana in skozi posodobitve je dobil lepotne popravke in tudi variabilni čas odmikavanja ventilov, letos pa povsem novo zasnovano agregata in se je iz dvovaljnika prelevil v štirivaljnik.



Razlika je tudi v zavorah, saj ima osnovna različica Brembove čeljusti, ki grizejo v koluta premera 320 mm, medtem ko so na različici S koluta premera 330 mm in boljše verzija Brembovih čeljusti Stylema.

– prtljaga« in preko algoritmov avtomatsko prilagodi dušenje in povratni hod. Z nastavljanjem programa vožnje računalnik prilagodi trdoto in to deluje fenomenalno. Neravnino sredi ovinka požre kot za šalo in zopet sem moral nataktniti uzde, saj se mi je zdelo, da je v nagibu ta motocikel vsemogočen. Kar prehitro sem prišel v ovinek, nagnil in ... nič. Vzmetenje je pogoltnilo grbino, Pirellijevi, za Ducati izdelani gumi sta grabili brez napake, v čelado je zaječal le zvok stopalke, ki se je nič hudega sluteč podrgnila po asfaltu. Potem sem enostavno, brez napora in pritiskov na široko krmilo dvignil motocikel ter ga preložil v naslednjega. Z neverjetno lahko! K temu pripomore rotacija glavne

gredi, ki se vrtil nazaj, torej v nasprotni smeri glede na smer vožnje, in s tem izničuje žiroskopski efekt.

Med novinarji se je vnela debata o 19-palčnem kolesu spredaj, ki naj bi uničil športnega superbika na asfaltu. Sam menim, da je ta kombinacija za tak motocikel zmagovita. Morda bi o tem lahko razpravljali dirkači s pist, ki pa najverjetneje nikoli ne bodo imeli takega motocikla.

Če pa sem in tja zapeljete na makadam-ske poti, vam je to le v prid. Terenski sladokusci lahko izberejo špice na kolesih in kockaste Pirelli Rally. Za občutek so nas spustili na kakšen kilometer ali dva skalnatega makadama, da smo si

dali duška. Uf, tega s svojim motorjem verjetno ne bi počel, ampak je bilo pa zabavno. Izklopil sem traction control in opletal z ritjo kot baletka. Noro dober občutek. Še vedno sem mnenja, da z GS-jem tega ne bi tako lahko počel, kolikor lahko pač počneš z 243 kg mokre teže Multistrade. Toda ergonomija in lega ustrezata. Verjetno tudi KTM zastrže z ušesi.

Menjalnik je fantastičen, nežen in natančen. Niti enkrat ni zgrešil prestave ali se zmrdoval pri pretikanju. Naša različica S je imela kvikšifter za prestavljanje brez sklopke v obe smeri in je brez dvoma najboljša različica takega sistema, kar sem jih vozil na tovrstnih motociklih.

Navadno sem se pritoževal, da moram zapreti plin pri pretikanju navzdol ali pa da je samosvoj pri rahlem pritisku noge na ročico. Tu tega ni več. Navzdol ni treba zapirati plina in enostavno je dovolj zelo naraven pritisk, da menjalnik odregira. Odlično 5!

HVALIM ERGONOMIJO

Kakšnih 50 km smo prevozili po avtocesti. Hvalim ergonomijo in vetrno zaščito. Menda so aerodinamiko v tunelu našturili isti ljudje, ki študirajo vetrni tok GP specialk.

Prostora je dovolj in čeprav si nekoliko bolj naprej v motociklu, je do stopalk več prostora. Med kolena je nekoliko širši, kar pa ne moti. Odlična je postavitev elementov tako za stoječi položaj, kot sedeči položaj. Vse je na mestu, stikala, ročice, odlični šipi pa z eno roko nastaviš dve višini (menda patentiran sistem in zelo dober). Sedež so zožali na sprednji strani, tako da z nogo doseže ta praktično vsak. Težava je lahko le visoki zadnji sedež in ko želiš nogo vzdigniti v sedlo, se zadeneš s stopalom v ta sedež oziroma moraš še bolj dvigniti nogo, da greš preko njega.

KONČNO INTUITIVNA LOGIKA NA EKRANU

6,5-palčni TFT je nuja. Osnovna različica ima namreč oskubljenega 5-palčnega. Večji je serijsko vgrajen na različici S, ki smo jo peljali. Odlično je viden in bleščanje sonca mu ne pride do živega. Pa še z roko mu lahko nastaviš dva različna kota nagiba, kar je tudi menda patentirano in je prvi motocikel, ki ima vgrajeno to preprosto rešitev. Sem v 47-tem letu in imam očala za na daleč, zato jih moram za računalnik ali za pogled na telefon sneti, sicer ne vidim. Toda številke na ekranu so kljub majhnosti zame odlično razločne, vidne in predvsem na pravih mestih.

Končno je Ducati uredil logiko podatkov tako, da je razumljiva tudi brez strašnega študiranja navodil za uporabo. Resnično sem lahko (spet poudarjam »končno«) nastavitve in podatke uporabljal tudi med vožnjo, saj so res obvladljivi tudi na račun dodatnega vrtečega stikala (joystick), po katerem sem na bolonjskih motorjih vedno hlepel in penil, da ga ni.

PRVIČ NA MOTOCILU – RADAR

Posebno točko velja nameniti radarju oziroma dvema, ki sta vgrajena med sprednjima in pod zadnjim žarometom. Sprednji je v kombinaciji s tempomatom (slednjega ne morete dobiti brez radarja) in nadzira stanje pred vami. Nastavite hitrost med 30 km/h in 160 km/h, kjer radar deluje, in motocikel dozira gorivo, tako da enostavno sledite koloni. Varnostno razdaljo določite s štirimi nivoji, ki se seveda avtomatsko prilagajajo vaši hitrosti. Sistem samodejno pospešuje in zavira, tudi močno, vendar nikoli sunkovito ali tako, kot ne bi v dani situaciji naredil sam. Pri tem seveda ne pozabi na samodejni vklop zadnje zavorne lučke.

Zadnji radar prepozna hitrejša vozila ob straneh, kjer bi lahko bil v mrtvem kotu. V vsakem ogledalu je vtisnjena rumeno-oranžna lučka, ki se v tem primeru prižge.

V tunelu sem opazil, da je izredno močteča, saj ima zoprno enako barvo, kot da sem vklopil smernik. Inženirji so mi razložili, da lahko delovanje tega izklopiš ali pa mu celo nastaviš jakost svetilnosti lučk, kar je smiselno in pozdravljam. Aja, mimogrede, ogledala so briljantna. Nekdo je omenil, da so to najboljša ogledala na kateremkoli Ducatiju ali celo motociklu. Bi se kar strinjal.

Denarnica je edina zadeva, ki pač trpi pri nabavi tega motocikla. Ni poceni. Sploh zato, ker so privzeli bavarski model ideje, da osnovnega modela pravzaprav nihče ne kupi. Je treba dodati vsaj dobre tri jurje za verzijo S, potem pa so še precej dragi dodatki, kot so ogrevane ročice, ki bi lahko bile v osnovnem paketu, pa centralno stojalo, gretje sedeža, kovčki. Vse konkretna cena. A verjetno se kupec Multistrade o tem ne bo spraševal, saj bo imel unikaten motocikel. To ni S1000XR, to ni GS ali KTM 1290.

*

Tudi Multistrada 1260 počasi odhaja, glede na to, da ni podatka o tem, da bi jo prilagajali Euru 5. Torej imate nov prestižen motocikel, italijansko eksotiko in super V4 agregat z manj zahtevnim vzdrževanjem. Naša ocena je brez dvoma odlično 5. ■

Pomembna novost in prvič na serijskem motociklu sta kot opcija na razpolago dva radarja. Prednji v kombinaciji s tempomatom elektronsko uravnava razdaljo do vozila pred vami, zadnji pa nadzira mrtve kote in z lučkami na ogledalih oznanja, da je nekje okoli vas vozilo, ki je hitrejša od vas.

Nekaj bistvenih podatkov:

- **Koliko je treba imeti na računu:** 20.790 eur (model S 23.990 eur) (As Domžale, Moto center, Trzin)
- **Motor in zmogljivosti:** 1.158 kubikov, 4-valjni V90°, moč 170 KM (125kW) pri 10.500/min, največji navor 125 Nm pri 8.750/min; zdrсна sklopka, 6 prestav, veriga
- **Okvir:** kratek aluminijast monocoque Front Frame
- **Vzmetenje:** spredaj povsem nastavljljive vilice, kraki premera 50 mm, zadaj povsem nastavljljiv blažilnik (model S: elektronsko vzmetene Ducati Skyhook)
- **Gib vzmetenja:** spredaj/zadaj: 170/180 mm
- **Kot glave/predtek:** 24,5°/102,5 mm
- **Medosna razdalja:** 1.567 mm
- **Najmanjša oddaljenost od tal:** 220 mm
- **Višina sedeža od tal:** 840-860 mm
- **Zavore:** spredaj koluta premera 320 mm (S različica 330 mm) + radialno vpeti 4-batni zavorni čeljusti; zadaj kolut premera 265 mm, 2-batna zavorna čeljust, Cornering ABS
- **Gume:** Pirelli Scorpion Trail II; 120/70 ZR19; 170/60 ZR17
- **Posoda za gorivo:** 22 l
- **Akumulator:** 12V /8,6 Ah
- **Teža suh/z gorivom:** 215 kg/243 kg

Dobro je vedeti

- **Poraba goriva (uradni podatek):** 6,5 l/100 km
- **Servisni interval:** 15.000 km; ventili na 60.000
- **Obračalni krog:** odlično
- **Luči spredaj in zadaj, smerniki:** vse LED
- **Serijska oprema:** različni programi delovanja, ABS cornering, Ducati traction control, Ducati wheelie control, dnevne luči, 5-palčni TFT zaslon;
- **Različica S:** 6,5-palčni TFT zaslon, Marzocchi elektronsko vzmetenje Skyhook, Brembo kolut 330 mm, čeljusti Stylema, kvikšifter.

Zmrdovali se boste:

- nad ceno in dragimi dodatki
- prav nič drugega nima za dodati