

Ducati 999 Monoposto

Dostižan



Cijena **143.560 kn**

Za sve

Jeftiniji nego ikad, za 2005. godinu dolazi nam blago osvježeno dizajna. Poboľšana je aerodinamika, olakšan je, a i snaga mu je povećana. Isprobali smo ga na legendarnoj talijanskoj pisti Mugello nedaleko Firenze

PIŠE:
ŽELJKO
PUŠČENIK

Mjesto radnje: Talijanska pista Mugello poznata po brzinskim rekordima u GP natjecanjima. Na njoj je Ducati prošle godine ostvario rekord u maksimalnoj brzini od 330 km/h, a ove čak 340 km/h s modelom Desmosedici. Upravo zbog takvih pravaca koji dozvoljavaju iskazivanje monstruoze snage današnjih bolida te premoći crvenih motocikala na nekim stazama, FIM-a ozbiljno razmišlja o smanjenju ukupne zapremine u kategoriji motoGP na 800 ccm.

Ali ova pista je Ducatiju važna i iz još jednog razloga. Upravo na njoj Ducati je osvojio prvu i jedinu Gran Prix pobjedu s Lorisom Capirossijem prošle godine. Mugello je osim toga i trening pista tvorničkog tima, te je odlično mogla poslužiti za prezentaciju novog modela i testne vožnje novinara čiji je sud odlučujući pri općem mišljenju javnosti o određenom mo-

Prezentacija novog 999 u Mugello jedna je od najboljih do sada. U pozadini svaki mehaničar "duži" jedan novi model i jednog novinara

delu. Osim toga, bitne novosti na novom modelu su povećanje snage i maksimalne vrijednosti okretnog momenta, a pravac na ciljnoj ravnicu staze Mugello od čak 1.241 metar pogodan je za ispitivanje ubrzanja sve do vrlo visokih brzina. Staza nedaleko Firenze, ukupne dužine 5.245 m., napravljena je daleke 1914., kada tehničari niti u najljepšim snovima nisu maštali o ovakvim brzinama. Kao što je poznato, Mugello je jedna od rijetkih pista s većom dužinom pravaca od ukupne dužine zavoja. Da malo ne pretjeramo sa smjerom kojim uvod teče, novi 999 nije uopće raden za obaranje brzinskih rekorda, već je projektiran za zavoje i maksimalno uživanje u njima. A novi 999 ima što pokazati. Stoga smo i mi morali prisustvovati jednoj ovako veličanstvenoj prezentaciji jednog od glavnih protagonista na tržištu sljedeće godine.

Ducati se za prezentaciju novih modela odlučio vrlo rano, dok su još aktualni modeli u izlozima, a novinari u kratkim rukavima. Razlog tome su loši vremenski uvjeti koji su pratili prošlogodišnje zimsko testiranje novinara, ali i planiranje proizvodnje te prijevremena narudžba od strane dilera. Svakako su željeli preduhitriti Japance.

Rođen na pisti, 999 za sezonu 2005. dolazi temeljito obnovljen. Dvije godine od kako je predstavljen, "red-volution" u klasi Superbike - model 999 promijenjen je u svim svojim opcijama, od osnovnog modela do modela S i R. Lagani restyling vidljiv je prije svega na prednjoj masci. Ona je nešto šira, a njena glavna izmjena je vidljiva u nedostatku gornjih otvora koji su kvarili Cw. Tim izmjenama je po riječima tehničara poboljšana aerodinamika na prednjem dijelu. Vizir je podignut za 2 cm, aluminijski retrovizori sada su nešto širi kako bi se ipak nešto vidjelo preko ruku vozača, a novi je i prednji blatobran koji usmjerava zrak. Oplate su napravljene od novog materijala Terblend - elastične plastike koja je lakša od dosadašnje verzije za 13% i štedi u konačnici 1.200 grama. S novom stražnjom vilicom u racing stilu osnovni model se vizualno sasvim približava natjecateljskim modelima koji vladaju Superbikeom. Ona je sada pojačana s donje strane kao kod "R" modela i čvršća 27%, a zajedno s pričvrstnim elementima je lakša za 500 grama od starog modela.



999 će pokazati sve što zna tek u brzim zavojima i raznim varijantama i otkriti vam zašto je nepobjediv u Superbike prvenstvu. Takvu mirnoću i sigurnost u punom nagibu može dati samo jedan Ducati. Tada ćete zaboraviti sve pravce, munjevite ulaske u zavoj i predimenzionirane kočnice. Ritam koji daje 999 na stazi, bez ikakve nervoze i stresnih situacija, zadiviti će sve koji ikada budu sjeli na njega

Ukupna težina modela 999 je smanjena s dosadašnjih 199 na 186 kg, što iznosi punih 13 kg razlike. Doduše, velik dio te razlike odnosi se na nov način mjerenja težine koja je sada identična japanskim deklaracijama - potpuno suhog bez ikakvih tekućina odnosno bez svih ulja. Do sada je jedino Ducati deklarirao masu

vozila spremnog za vožnju samo bez goriva. To bi uz povećanje snage trebale i biti najveće novosti za buduće kupce. Ducati se i dalje niti u snu ne odriče cjevastog rešetkastog okvira od čelika. Jedino ovaj okvir nudi podešavanje kuta prednje vilice, kako bi svaki vozač mogao do savršenstva prilagoditi motocikl sebi. Taj kut se može

regulirati od 23,5° do 24,5°, što direktno utječe na predrag prednjeg kotača u vridnostima od 91 na 97 mm. Osim toga, modeli Monoposto, kakav je bio i naš testni, imaju mogućnost pomicanja sklopa spremnik goriva-sjedalo po uzdužnoj osi za 20 mm. Za sljedeću sezonu novi je i amortizer upravljača. Ovjes je i dalje prov-

Talijanska arhitektura: čvrst okvir i dvocilindrični agregat s ispuhom pod sjedalom. Za 2005. nova je stražnja vilica i donji dio kartera motora





Lagani restyling vidljiv je prije svega na prednjoj masci, u nedostatku gornjih otvora. Ona je nešto šira, a vizir je podignut za 2 cm. I retrovizori su širi, ali neprimjetno

jereni Showa s hodom od 125 mm naprijed i 127 mm straga. Upside down vilica promjera 43 mm obrađena je površinski posebnom TiN tehnologijom i po tradiciji ima mogućnost podešavanja u svim parametrima: na opruzi, kompresiji i povratu.

Ključ za kontakt sada ima i potrebnu elektronsku zaštitu od krađe. Instrumenti su vrlo moderni za jedan Ducati i nisu se osobito mijenjali od prošlog 999, a od bitnijih stvari hvalimo mjerač vremena u po krugu. Sadrže veliki mjerač okretaja analognog tipa bez crvenog polja i veliki multifunkcionalni displej koji sadrži podatak o temperaturi rashladne tekućine, putnoj brzini, parcijalnom i ukupnom broju prijeđenih kilometara, temperaturi okoline, napunjenosti akumulatora, rezervi goriva i servisnom intervalu, te signal elektronske zaštite od krađe. Iznad satova vrijedan podatak o promjeni stupnja prijenosa daje i bljeskalica koja signalizira 200 okretaja prije prorade limitatora.

Novost je već izvana uočljiva na "L" bicilindriku iz Bologne. "Stari" Testastretta agregat s visokim karterom zamijenjen je potpuno novim blokovima sa spuštanim karterom i zašiljenom formom kako bi bolje skupljao ulje u jednu točku. Takvo rješenje do sada su imali samo modeli "S" i "R". To je vrlo važno da se ulje ne bi nakupljalo na stražnjem dijelu kartera prilikom dugih ubrzanja i vožnje po stražnjem kotaču, te na prednjem dijelu prilikom naglih i dugih kočenja karakterističnima za natjecateljsku stazu.

Iznutra je potpuno nova radilica s novim kanalima za hlađenje i podmazivanje koja

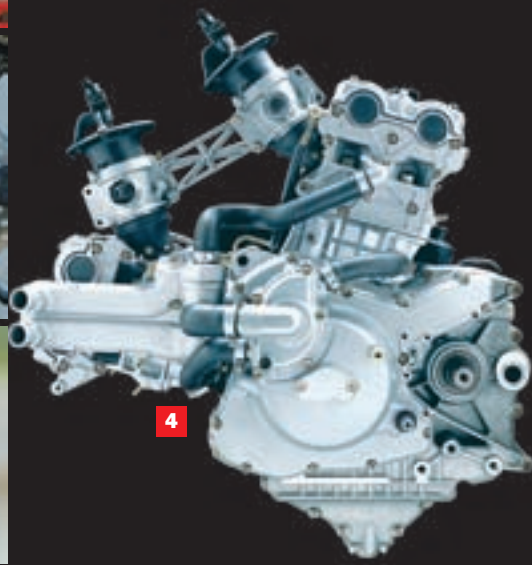


(1) Instrumenti su za svaku pohvalu, iznimno čitljivi i potpuni s bljeskalicom na vrhu

(2) Detalji čine razliku: Nova stražnja vilica u racing stilu pojačana je s donje strane kao kod "R" modela i čvršća je 27%.

(3) Na testu smo imali model Monoposto što govori da je riječ o jednosjedu. Poklopac ispušnog topa sada je crne boje.

(4) Novost na "L" bicilindriku uočljiva je čim skinemo oplate s novog 999: "stari" Testastretta agregat s visokim karterom zamijenjen je potpuno novim blokovima sa spuštanim karterom i zašiljenom formom, kako bi bolje skupljao ulje u jednu točku. Takvo rješenje do sada su imali samo modeli "S" i "R"



dopušta manje protubalansne utege, što u konačnici rezultira smanjenjem težine i povećanjem dopuštenih okretaja, te fluidnošću odgovora na gas. Potpuno nov je i usisnik na plastičnom poklopcu distribucionog remena na donjem cilindru za prihvata svježeg zraka, namijenjen njegovom hlađenju pri velikim brzinama, a koji je do sada bili zatvorenog tipa. Ventilirana cijev je povezana i s remenom koji pokreće ventile na gornjem cilindru. Tu je montiran i poseban filter za sprječavanje unosa vanjske prljavštine.

U globalu je to ipak ona ista pogonska jedinica koja je proslavila Ducati svih ovih godina: tekućinom hlađeni agregat s 4 ventila po cilindru pogonjenih desmodromikom. Stupanj odnosa kompresije je povećan na 11,4:1. Ukupna zapremina mu je nepromijenjena - 998 ccm (100 x 63,5 mm), a mjenjač ima 6 brzina i suhu spojku pogonjenu hidraulikom. Napajanje gorivom je riješeno i dalje elektronskim ubrizgavanjem Marelli s leptirastim tijelima 54 mm, a u ispušnom topu nalazi se katalizator. Agregat iz Bologne zadovoljava Euro 2 norme o zagađenju okoliša. To ima i svojih loših strana: novi Ducati je izgubio onaj ocharavajući zvuk koji je pratio prolazak svakog dosadašnjeg modela, od 916 pa sve do modela 998. Taj zvuk iz dvostrukog ispuha bio je san svakog motorista. Sada je on u skladu o novim normama o buci i ekologiji ugušen i ugađen. Pored njega vam se više ne trese tlo pod nogama i ne treperi srce u ritmu svake eksplozije iz cilindra. Od svega toga ostalo je se samo "rondanje" suhe spojke koje daje sada osnovni tonalitet motociklu kada stoji u mjestu. Ali on je i takav jedinstven i nezamjenjiv.

Novi 999 koristi najnoviju CAN digitalnu tehnologiju prijenosa podataka i impulsa s brojnih senzora do centralne jedinice i nadalje upravljanja rada agregata. CAN (Controller Area Network) drastično smanjuje broj kablova po motociklu na svega dva i time štedi na težini. Ta tehnologija nam dolazi iz automobilske industrije.

Rezultat ovih sitnih, ali vrijednih izmjena i više je nego očit: sa 124 KS koliko je imao lanjski model, 999 pojačan je na 140 KS koje razvija pri 9.750 okretaja i predstavlja jednu novu dimenziju bolonjskog motocikla. Isto tako i okretni moment je pojačan s 10,4 na 11,1 kgm koje razvija pri 8.000 okr/min. Ali, takvo povećanje snage bez ozbiljnih konstrukcijskih novosti prati i jedan trik: Ducati na svim svojim modelima za 2005 snagu, kao i težinu, mjeri prema drugačijim normama. Sada se ona i okretni moment mjere, kao i kod japanaca, na radilici. Bilo kako bilo, povećanje je prisutno.

Što to znači u vožnji? To znači da je motor izgubio ponešto snage na niskim okretajima, a dobio na srednjim i višim. Dakle, treba ga voziti na nešto većim okretajima nego li je to bio slučaj do sada. Uostalom, na vrlo malim okretajima ga rijetko tko i koristi, jer ipak je riječ o natjecateljskom modelu djelomično prilagođenom cesti. Porast snage na novom modelu je očit i primjetan bez obzira što je krivulja snage "ispeglana" gotovo do savršenstva. Nema naglih provala, a vožnja je fluidna do te mjere da se u svakom

Dizajn je originalan i nezamjenjiv. Nitko ga ne uspijeva kopirati. Osim crvene nudi se i u potpuno crnoj boji



momentu možemo skoncentrirati na zavoje i pravilne putanje te pravovremena kočenja. Zbog toga cijenimo Ducati od kada smo prvi puta sjeli na jedan njihov model.

Iako je snaga povećana, a ubrzanja na pravicima popravljena u odnosu na lanjski model, to nije karakteristika kojom ćete jednim 999 pobjeđivati Japance. Jedan R1 ili ZX-10R tu će vas ipak ostaviti kao od šale. Vi ćete im morati vratiti na brzim zavoji-

ma. A oni u Mugellu slijede odmah poslije najvećeg pravca i dvije šikane. Riječ je o "ljudskim zavojima" Arrabbiata 1 i Arrabbiata 2 koji se tako lijepo vežu iz prethodnog zavoja Savelli, da je čista grehota ne proći ih u punom nagibu. Tu će 999 pokazati sve što zna i otkriti zašto je nepobjediv u Superbike prvenstvu. Takvu mirnoću i sigurnost u punom nagibu može dati samo jedan Ducati. Tada ćete zaboraviti sve pravce, munjevite



Na snažnim kočenjima stražnji je kraj potpuno miran, bez poskakivanja i gubitka hvatljivosti gume. Kočnice su na razini konkurencije: dovoljno snažne i osjetljive. Nasuprot njima spojka je suviše tvrda i zamorna

Novi model iz Bologne u zavoju je vrlo čvrst i izrazito miran. Vozaču ulijeva veliko povjerenje, osobito kada na jedan ovakav model montiramo Race gume



ulaske u zavoj i predimenzionirane kočnice. Ritam koji 999 daje na stazi, bez ikakve nervoze i stresnih situacija, zadiviti će sve koji ikada budu sjeli na njega. A s obzirom na približavanje cijene rivalima, biti će ih sve više. Voljeli bismo novi 999 probati u Grobničkoj "jedinici" i "četvorci", zavojima s najizraženijim neravninama. Stari 998 i 749 upijaju ih kao nijedan Japanac, pa vjerujemo da će to biti slučaj i s najnovijim 999.

Na snažnim kočenjima stražnji je kraj potpuno miran, bez poskakivanja i gubitka hvatljivosti gume. Novi 999 isprobali smo s gumama Michelin koje će se montirati na 999 Monoposto od slijedeće godine. Prva dva probna "sessiona" sa serijskim modelom Pilot Sport, a druga dva s Pilot Race. Razlika je očita. S modelom Race ulasci u zavoj su osjetno brži. Toliko nas je oduševila razlika u munjevitosti silaska u nagib da više nikada

ne poželimo na 999 montirati jedan cestovni model, pa makar nosio i oznaku Sport. Spomenutoj izrazitoj mirnoći u zavoju i prelasku preko neravnina doprinosi i duži međuosovinski razmak u usporedbi s konkurencijom, koji je nepromijenjen i iznosi 1.420 mm. Visina sjedala od tla je 780 mm i odlično je pogodena.

Odnosi prijenosa su izračunati ovako: u početku su brzine vrlo blizu jedna drugoj, dok su



Viša maska omogućava glavi da se bolje sakrije od vjetrova, a uski bokovi nogama. Duga ubrzanja su poboljšana u odnosu na stari model

u višim izrazito dugački odnosi. To znači da su nam se na izlascima iz zavoja okretaji začas zakucavali u blokadu, dok na dugom ravnom dijelu nisu bili uvjerljivi i nisu dolazili do kraja. Možda da je malo skratiti prijenos, novi 999 bi budućim kupcima bio mnogo veseliji. Dakle, okretaji vrlo brzo ulaze u blokadu koja zaustavlja motor pri 10.500 okr./min. S obzirom da nema crvenog polja, morat ćete to naučiti napamet ili čekati bljeskalicu. Ona pak bljeska kada je to već prekasno.

Položaj u sjedalu je pravi racing i tu se Ducatiju nikad nije smjelo prigovoriti. Vrlo uski spremnik goriva (njegov stražnji dio je širok gotovo kao glava jednog cilindra) omogućava nogama sasvim skupljeni položaj, što vrlo poboljšava aerodinamiku na višim brzinama. Ništa niti za upravljačem ne bismo mijenjali. Pažljivo odmjerene ručice, kako za one s nižim stasom, tako i za nas više rastom, ne umaraju tijekom rasplamsane vožnje. Jedino što zamara je izrazito tvrda spojka. Nakon cjelodnevnne vožnje poželjeli smo mijenjati brzine bez njene upotrebe, a i jedan automatik bi dobro došao. Ona je i jedini razlog našem odlasku u box, jer nas u protivnom nitko ne bi mogao odvojiti od upravljača.

Kočnice imaju dvostruke tradicionalne diskove s 320 mm promjera i s klasičnim prihvatom čeljusti od 4 klipića i 4 pločice. Straga je disk od 240 mm i čeljusti s dva klipića. Za razliku od čeljusti, pumpe na upravljaču su radijalnog tipa. Dovoljno su snažne za kočenje jednim prstom i nimalo ne odskakuju od konkurencije. Kako napri-

jed, tako ni nazad. Za snažnije kočenje u ponudi su modeli "S" i "R". Osim toga, oni moraju i opravdati svoju astronomsku razliku u cijeni.

Spremnik goriva ima 15,5 l od kojih je 3 l rezerva. Potrošnju nismo stigli izmjeriti jer su nam tehničari Ducatija dolijevali svaki session malo po malo, kako bi novi 999 djelovao što lakše. Trik s utrka. Gume su se trošile umjereno, a niti blizu onoj kako ih jede Grobnik. Naime, na stranim pistama gume traju dvostruko, pa i duže nego na našoj ljepotici s istim gripom, a razlog tome je poznata gruba granitna struktura grobničkog asfalta. Osim toga, zasluže za ravnomjernu potrošnju gume ima i izvrstan rad amortizacije i linearna krivulja snage bez naglih provala.

999 se nudi kao jednosjed i kao dvosjed, u jedinstvenoj jarkoj crvenoj boji. Crvena boja osim plastika i spremnika goriva ima i crveni okvir (što su do sada imali samo najprestižniji modeli), što je u kontrastu s crnim naplatcima, crnom stražnjom vilicom i sada crnim (do sada srebrnim) poklopcem jednostrukog ispušnog topa od čelika. Osim modela Monoposto, 999 možete dobiti i u crnoj boji sa svim crnim detaljima. A sada ono najslađe: u Italiji je najavljena cijena od 16.990 Eura, što je identično aktualnom modelu. To praktički znači njeno smanjenje u općem smislu jer, ako i zanemarimo godišnju inflaciju, Japanci poskupljuju iz godine u godinu i to ne malo. Razlika u cijeni se polako istopila, a snaga crvenih motocikala znatno povećala. Dakle, budućnost je svijetla, odnosno crvena. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Obujam: 998 ccm
Promjer x hod: 100 x 63,5 mm
Odnos kompresije: 11,4:1
Razvod: Desmodromski, dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje Marelli s leptirastim tijelima promjera 54 mm
Spojka: suha s višestrukim diskovima
Mjenjač: sa 6 brzina
Okvir: konstrukcija od čeličnih cijevi
Ovjes: Showa upside-down vilica podesiva u svim parametrima s cijevima promjera 43 mm, hod 125 mm; straga oscilirajuća vilica s Showa monoamortizerom, hod 128 mm
Gume: prednja 120/70 ZR 17, stražnja 190/50 ZR 17
Kočnice: naprijed poluplivajući diskovi promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipića, straga disk od 240 mm i 2 klipića
Dimenzije i težina: duljina 2.095 mm, visina sjedala 780, međuosovinski razmak 1.420
Težina: 186 kg
Deklarirano: snaga - 140 ks (103 kW) pri 9.750 okr./min., max. okr. moment - 11,1 kgm (109 Nm) pri 8.000 okr./min.
Spremnik goriva: 15,5 l

- + stabilnost, položaj vozača, dizajn, ciklistika, ekskluzivnost
- tvrda spojka, težak na prebacivanju, ubrzanja na velikim brzinama, prijenosni odnosi, pogled u ogledalima



Talijanska pista Mugello poznata je po brzinskim rekordima u GP natjecanjima. Na njoj je Ducati prošle godine ostvario rekord u maksimalnoj brzini od 330 km/h, a ove čak 340 km/h s modelom Desmosedici. Budući da su najveće novosti na novom 999 upravo povećanje snage i maksimalne vrijednosti okretnog momenta, pravac na ciljnoj ravnicu staze Mugello od čak 1.241 metar pogodan je za ispitivanje ubrzanja sve do vrlo visokih brzina. Ali ova pista je Ducatiju važna i iz još jednog razloga. Upravo na njoj Ducati je osvojio prvu i jedinu Gran Prix pobjedu s Lorisom Capirossijem prošle godine