



PIŠE: **BORIS METIKOŠ**

Multistrada je originalan i nadasve upečatljiv Ducatijev model koji svojom neobičnom koncepcijom zapanjuje svijet još od trenutka kada je prvi puta predstavljen u svojoj najjačoj verziji. Iako je od tada prošlo već nekoliko sezona, ovaj model još uvijek zbuñuje svojim neuobičajenim dizajnom i isto takvom izvedbom. Ovo ne treba previše čuditi, jer se ipak ne radi o nekom konvencionalnom motociklu, nego o specifičnom modelu koji u sebi objedinjuje pravu mješavinu stilističkih obilježja poput sportskog, supermoto, putnog endura i touringa, a vrlo je sličan i nakedima. Ukratko,

ovaj je motocikl svijet za sebe. Jedinstven je i originalan i teško ga je usporediti s nečim što se već nalazi na tržištu.

S obzirom da je već u startu na modelu Multistrada 1000 bila pogodena koncepcija polivalentnog motocikla, po tom pitanju neke značajnije korekcije nisu bile potrebne niti za model od 600 ccm.

Širenje palete proizvoda ugradnjom motora različite zapremine na neki model do danas je već postala tradicija tvrtke iz Bologne. Sjetimo se samo modela Monster ili serije SS, s kojima su na istoj bazi, uz minimalne korekcije, zamjenom motora izgradili čitavu gamu istih motocikala.

Prema ovoj filozofiji samo je bilo pitanje vremena kad će se na tržištu pojaviti nova Multistrada opremljena nekim drugim agregatom iz široke Ducatijeve ponude. Naravno, ljubitelji performansi su očekivali verziju s pogonskim agregatom modela 996 ccm poput onog na modelu S4R. Tako vodeno hladni agregat bi radi smještaja hladnjaka zahtijevao preradu čitavog prednjeg kraja,

kako bi se smjestio u okvir ovog modela. S druge strane, Ducatijevoj paleti nedostaje uz Monstera više modela koji su projektirani za širu populaciju koja želi atraktivan, ali i primjenjiv motocikl koji će im ujedno služiti i kao svakodnevno prijevozno sredstvo. Prema tome, tražila se "light" verzija koja će jednako zadovoljiti i početnika i iskusnog vozača, koja će se dobro snalaziti i u gradu i na otvorenim dionicama, a koja će biti ekonomičnija i pristupačnija od dosadašnjeg modela. Tehničari iz Bologne nisu previše razmišljali, već su jednostavno posegnuli za motorom svog najprodavanijeg modela, Monstera 620, ugradili ga u novo "ruho" i predstavili novog člana obitelji Multistrada, zapremine 620 ccm.

Na prvi pogled, iako "mali", Multi i dalje ostaje pravi Multi. Multistrada 620 u potpunosti prati dizajnerske linije većeg modela. Prednjim krajem tako i dalje dominira atipična vjetrobranska maska koja je potpuno neovisna o oplati kupole, što znači da se rotira sa upravljačem, dok je njen donji dio fiksiran i kružno pričvršćen na okvir. Zahvaljujući ovom nesvakidašnjem

Ducati Multistrada 620

Osim agregata manje zapremine, preuzetog s Monstera 620, i nekolicine izmjenjenih detalja, "light" Multistrada glavna obilježja preuzima od svima poznate snažnije inačice. Briljira po svemu, osim po mjenjaču. U našem podužem testu čak nam se ponekad učinio i boljim od modela 1000, a svakako isplativiji u pogledu uloženog-dobivenog. No, cijena je i dalje Ducatijevska, što znači vrlo visoka

Mini Multi

dašnjem rješenju ostvaren je veliki kut zakretanja upravljača, a da on ne zapinje za oplatu. Neizmijenjen je i kompletan stražnji kraj sa prepoznatljivim ispušnim sustavom krupnih dimenzija, koji je u odnosu na verziju od 1000 ccm postavljen 20 mm niže. Za 20 mm je spušteno i novo, redizajnirano sjedalo.

Eksperti će odmah primijetiti kako na novom modelu nema atraktivne jednokrake stražnje vilice koju zamjenjuje klasična dvostruka. Nov je i stražnji kotač na koji se ugrađuje guma dimenzija 160/60-17 umjesto 180/55-17, kakvu možemo vidjeti na modelu 1000. Zbog ovih izmjena "mala" Multistrada kao da nekako gubi na agresivnosti stražnjeg kraja, tim više što uža guma djeluje pomalo "siromašno" u odnosu na široke dimenzije

stražnjeg kraja i ispušnih cijevi.

Kako bi bila u skladu

sa stražnjom gumom, izmijenjena je i prednja guma čija je visina profila smanjena sa 70 na 60. No, nemojte misliti da su sve ove izmjene napravljene samo zbog smanjenja troškova proizvodnje. Naprotiv, svi navedeni detalji idu u prilog samo jednome, a to je bolja upravljivost, odnosno veća agilnost motocikla. Prema tome, zabava u vožnji je osigurana!

Što se tiče pogonske grupe ona je, kao što smo već spomenuli, povjerena Monsterovom zračno hlađenom V2 motoru zapremine 618 ccm, promjera i hoda 80 x 61,5 mm, s dva ventila po cilindru i Desmodromic tehnologijom. Mjenjač je šestbrzinski, a napajanje gorivom je riješeno uz pomoć Marelli elektronskog ubrizgavanja goriva s leptirastim tijelima promjera 45 mm. Kao i Monster, i Multistrada 620 razvija snagu od 63 KS pri 9.500 okr/min i okretni moment od 5,7 kgm pri 6.750 okr/min.

Čim zajašite malu Multistradu, odmah ćete primijetiti drugačiji profil sjedala od

veće inačice. Uže je i mnogo mekše, a s obzirom da je i niže, vozač ovdje više sjedi u motociklu, što je udobnije rješenje nauštrb brzini prebacivanja. Isto tako, zahvaljujući redizajniranom sjedalu položaj vozača je udobniji jer manje opterećuje ruke nego na snažnijoj inačici. Vozač više nije toliko oslobođen na nekom nakeđu sportskog usmjerenja, nego mu je položaj sada sličniji onome na nekom enduro ili supermoto motociklu. Ali položaj vozača je i dalje spreman za napad i najmanjeg zavoja, a upravljač otvoren i širok. Ovdje moramo spomenuti i to da s užim sjedalom i noge idu malo više naprijed, a kako su i oplate spremnika go-



CIJENA
74.900 kn

Multistrada 620 ima blaže reakcije i njome se lakše upravlja nego s kapacitetnijim modelom. Dakako, potisak je sasvim drugačiji, ali unatoč tome motoru ne nedostaje živosti



riva sprijeda nešto šire, malo viši vozači mogli bi udarati koljenima o brid oplata, što u vožnji može iritirati. Ako nikako drugačije, ovaj problem se može riješiti pomicanjem vozača nešto unatrag, na stražnji dio sjedala.

Nešto je izmijenjena i vjetrobranska zaštita, koja je na manjem modelu oblija i začudo bitno viša, a samim time osigurava bolju zaštitu. Novi su i retrovizori koji su širi i pružaju bolju preglednost. Manja zamjerka bi se mogla uputiti ručicama kočnice i spojke koje nisu podesive, iako im je razmak vrlo dobro pogodan za naše prste. No, ono što nas je "golicalo" još od prvog susreta s mo-

tociklom svakako je bilo pitanje da li će razlika u snazi i okretnom momentu između modela 620 i 1000 biti velik hendikep i da li će dobar dojam u vožnji ostati isti kao i na većem modelu!

Moramo priznati da smo radi toga bili vrlo sumnjičavi na mali twin zbog njegove oznake 620. Kako smo u isto vrijeme učestali je vozili i jaču inačicu (radi velikog ljetnog usporednog testa putnih enduro motocikala kojeg objavljujemo u istom broju) bojali smo se da nas ne razočara. Znae, čovjek tako u pravilu ima osjećaj kao da je sjeo "s konja na magarca"! Na kraju se ipak ispostavilo da Multistrada 620 bez obzira na manju zapreminu spada među one motocikle koje ne smijete ocjenjivati prije nego što ih dobro upoznate i praktično isprobate.

U vožnji se Multistrada 620 ponaša odlično i živo, a na vozača prenosi ugodan osjećaj i tek pri velikim brzinama zaostaje za onim što pruža agregat modela 1000. S druge strane, vibracije su puno manje izražene. Kao i

kod svih ostalih Ducatija, zvuk malog Multija je prepoznatljiv, šarmantan i nešto što možete samo poželjeti.

Zahvaljujući motoru V2 koncepcije motocikl se u niskim režimima odlikuje vrlo dobrim okretnim momentom, a i ubrzanja su se pokazala boljim od očekivanih. Da budemo iskreni, u odnosu na deklarirane performanse Multistrada 620 nas je ugodno iznenadila. Do 150 km/h motocikl "nabire" vrlo živahno, s time da ni maksimalna brzina od oko 200 km/h, koliko smo uspjeli ostvariti, nije za "baciti". Pogonski agregat uvijek spremno odgovara na komandu gasa, a ukupna snaga je iskoristiva u cijelom području. S druge strane, u visokim režimima motor nije toliko brutalan kao kod većeg modela, nego vrlo linearno razvija snagu, što je osobina koju će najviše cijeniti početnici i manje iskusni vozači. Isto tako, motocikl nije pretjerano osjetljiv na komandu gasa stani-kreni, što je karakteristika koja je od velike pomoći prilikom upotrebe u gradskim gužvama.



Dvostruki diskovi promjera 300 mm na koje djeluju dvoklipna kočiona klješta. Malo više agresivnosti ne bi joj škodilo



Nešto je izmijenjeno vjetrobransko staklo koja je na manjem modelu oblije i samim time osigurava bolju zaštitu, a novi su i retrovizori koji su širi i pružaju bolju preglednost



"Light" verziju Multistrade pokreće motor s Monstera 620

Ipak, najbolje od sebe ovaj motocikl pruža na zavojitim dionicama i na otvorenim prometnicama, što i ne treba previše čuditi s obzirom na sportske gene kojima se odlikuju svi modeli ove talijanske tvrtke. U ovakvim uvjetima Multistrada je vrlo zabavna, jer je motocikl čvrst i brz u promj-

nama pravca. Uostalom, i mi smo bili oduševljeni njegovom brzinom reakcije, pokretljivošću i intuitivnošću za koje bismo se usudili reći da su još bolje nego kod snažnijeg modela.

Prisjetimo se, već je i Multistrada 1000 bio izuzetno agiln i vozan motocikl koji je omo-

gućavao oštre ulaske u zavoje, a model 620 je, moramo reći, još i bolji. Naime, "mališanom" se upravlja još lakše, tako da se u zavoje može ući još brže i preciznije. Najveća razlika u usporedbi s jačim modelom je u tome što je model 620 bolje izbalansiran, a to je prije svega zasługa 13 kg manje težine i manjeg zrakov

Pogonski agregat uvijek spremno odgovara na komandu gasa, a ukupna snaga je iskoristiva u cijelom području



TEHNIČKI PODACI	
Motor:	dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod:	80 x 61,5 mm
Obujam:	618 ccm
Odnos kompresije:	10,5:1
Razvod:	jedna bregasta osovinica i 2 ventila po cilindru
Hlađenje:	zračno
Paljenje:	elektronsko
Napajanje:	elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 45 mm
Spojka:	u uljnoj kupki
Mjenjač:	6 brzina
Okvir:	čelične cijevi
Ovjes:	upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 145 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 121 mm
Gume:	prednja 120/60-17, stražnja 160/60-17
Kočnice:	naprijed dvostruki diskovi promjera 300 mm i kočione čeljusti sa 2 klipića, straga disk od 245 mm
Dimenzije (u mm) i težina:	duljina 2.087, širina 1.320, visina sjedala 830, osovinski razmak 1.495, težina 183 kg
Deklarirano:	snaga - 63 ks (46,4 kW) - 9.500 okr/min, max. okr. moment - 5,7 kgm (55,9 Nm) pri 6.750 okr/min
Spremnik goriva:	15 l
+	agregat, položaj vozača, dizajn, imidž, ciklištika, vjetrobranska zaštita
-	cijena, mjenjač, stražnja kočnica

hlađenog motora. U primjeni vas motocikl doslovno "vuče" da se s njim "igrate" po zavojima. Prebacivanje motocikla iz zavoja u zavoj zahtjeva minimalan angažman vozača, a spuštanje u nagib izgleda kao najnormalnija stvar na svijetu, iako je nagib koji ostvarujete veći od onog kojeg ste u prvom trenutku željeli. Jednostavno, na ovom motociklu se sve izvodi jednostavno i intuitivno, ali i brže nego što ste prvobitno zamislili.

No, nemojte pretjerivati u ekstremnim nagibima zbog nisko postavljenih oslonaca za noge koji brzo dolaze u kontakt s podlogom. Ovo samo dokazuje da nije lako naći kompromis između udobnog smještaja i sportskih voznih osobina.

Kao i veći mode, i ovaj je motocikl vrlo stabilan, čemu doprinose nešto duži međuosovinski razmak i dobro projekirana vjetrobranska zaštita. Za odličnu voznost zaslužni su i kvalitetni elementi ovjesa koji prilikom forsirane vožnje ne "tonu" i ne uznemiruju pretjerano motocikl, dajući vozaču potpuni osjećaj sigurnosti.

I u gradskoj primjeni je Multistrada 620 vrlo okretna i praktična, gotovo poput skutera, zahvaljujući uskoj izvedbi i preglednoj poziciji vozača. Ipak, u ovim uvjetima dolaze do izražaja i neki tradicionalni Ducatijski nedostaci kao što su izuzetno tvrda mjenjačka kutija i pronalaženje praznog hoda dok stoji-

te na semaforu - tu je realizacija jednaka glavnom zgoditku na lutriji. Zamjerku bismo mogli uputiti i nedostatku žestine kočenja na prednjem kotaču. Naime, zaustavljanje motocikla proporcionalno je stisku kočnice, što znači da snažnije kočenje zahtjeva i dosta snažan pritisak poluge. Ovo možda i ne bi bila mana da se ne radi o jednom Ducatiju, čiji su modeli već tradicionalno opremljeni snažnim kočionim sustavima. Istina, rješenje sa dvoklipnim kaliperima će pogodovati onim manje iskusnim vozačima koji tek trebaju razviti osjećaj za fino doziranje kočnica, ali malo agresivnije djelovanje sigurno nikome ne bi smetalo. Stražnja je kočnica, s druge strane, dosta "spužvasta" i dugog hoda, tako da se prilikom forsirane vožnje vozač ne može pretjerano osloniti na nju. A trebao bi, s obzirom na položaj tijela vozača, koji ne opterećuje samo prednji kotač kao na sportskim motociklima, već i stražnji kao na Supermoto modelima. No, izuzmu li se ovi mali nedostaci, sve ostalo na ovom motociklu kao da je stvoreno da bi se vozaču pružilo što je moguće veće zadovoljstvo.

Ovdje moramo spomenuti i APTC spojku koja je kao i na Monsteru S2R vrlo mekana. Zahvaljujući tome budućim vlasnicima sigurno neće nakon nekog vremena dobiti "mesarsku" podlakticu, kao što je to bio slučaj na nekadašnjim modelima ove tvrtke. Is-

IZMJERENI PODACI	
Maks. brzina:	186 km/h (na brzinomjeru 196)
Ubrzanje 0-100:	4,4 sekundi (64 metara)
Prosječna potrošnja na testu:	6,2 litre
TOČNOST BRZINOMJERA	
Stvarna brzina	Prikazana brzina
100 km/h	106 km/h
150 km/h	158 km/h

Eksperti će odmah primijetiti kako na novom modelu nema atraktivne jednokrake stražnje vilice koju zamjenjuje klasična dvostruka





U primjeni vas motocikl doslovno "vuče" da se s njim "igrate" po zavojima

to tako, spojka je opremljena i uređajem za reguliranje momenta koji reducira poskakanje ili blokiranje stražnjeg kotača prilikom naglog oduzimanja gasa.

I na kraju zaključimo: iako nije tako snažan poput starijeg brata, model 620 je izuzetno zabavan, a upravljanje njime je lakše i jednostavnije zahvaljujući manjoj težini i "pitomijem" motoru. Nama se baš svidio.

Za vrijeme ovog testa u redakciji smo imali i Kawasakijev dvocilindrični enduro KLE koji je većinu vremena pored Multistrade proveo čekajući. Kako i ne bi, kada je razlika u ovjesu, agregatu i općoj izbalansiranosti miljama daleko. Pa, hoće li onda nakon testa on biti i poželjniji hrvatskom kupcu? Ne, jer za jednu Multistradu možete kupiti i dva KLE-a. Multistrada 620 stoji čak 79.900 kn. U redu, Ducati uvijek ostaje Ducati, no, ako je ovaj motocikl zamišljen da bude dostupan široj populaciji, a samim time i početnicima, dolazimo do zaključka da cijena baš i nije pretjerano pristupačna.

Što se tiče boja, možete birati između crne, crvene, žute i "mandarine". U ponudi je i model "Dark" mat crne boje i opremljen samo jednim prednjim diskom, zbog čega mu je i cijena nešto niža: 74.900 kn. No, i za taj iznos kod konkurencije već možete birati između cijelog spektra opremljenijih i zapreminom većih motocikala. ■



Sjedalo vozača je uže i 20 mm niže postavljeno nego na snažnijoj inačici, čime je ostvaren i udobniji položaj vozača

