

test **Ducati** Streetfighter S

Testirali smo Ducati Streetfighter, motocikl koji uspješno objedinjuje filozofiju ultra sportaša s dušom nakada i pomiče granice sportske vožnje kakve su dosad bile uvriježene za ovaj tip motocikala. Na prvi pogled to je tek ogoljeni 1098, no zapravo se radi o posve jedinstvenom motociklu koji ne prestaje mamiti osmijeh na lice vozača i pomiče granice mogućnosti vozila na dva kotača. Uz vrhunske Öhlinsove elemente ovjesa neslućene brzine osigurava i vrhunska Ducatijeva kontrola proklizavanja



Ducati Streetfighter gol je koliko i vrh naše glave

PREDNOSTI

ergonomija, okretnost, stabilnost, snaga, kočnice na stazi, kontrola proklizavanja, težina, imidž

cijena, mali zakretni kut upravljača, nisko postavljene oslonci za noge

NEDOSTACI

CIJENA
159.900 KN

Borac bez

PIŠE: KREŠIMIR PRAŠNIČKI

RONDA, ŠPANJOLSKA: Putujući u gluho doba noći prema hotelu u Rondi pita mo se što nas zapravo čeka na jedinstvenoj stazi Ascari. Naime, upravo je na njoj Ducati organizirao svjetsku prezentaciju novog nakeda jednostavno nazvanog Streetfighter. Na prvi pogled to je tek ogoljeni superbike 1098, a izgledom pomalo podsjeća na mnoštvo ostalih uradaka ove klase, ostavljajući na nezainteresiranoga promatrača dojam da se radi samo o još jednom konfekcijskom

nakedu. Znači na kakve mislimo - obično dolaze iz Zemlje izlazećeg sunca i uglavnom igraju na prvu loptu, nastojeći atraktivnom vanjštinom privući svoje kupce, da bi već nakon sezone ili dvije pali u zaborav i ustupili svoje mjesto novoj inačici istoga imena, ali vizualno izmijenjenoj i unaprijeđenoj pokojim novim tehničkim detaljem. To je recept po kojem japanski motocikli funkcioniraju već godinama i tržište se već odavno pomirilo s činjenicom da će motocikl koji je ove godine hit druge sezone biti zanimljiv koliko i jučerašnje novine. S druge strane, za tvrtku Ducati mogli bismo reći mnogo toga, dobrog ili lošega, no nikako se ne bismo usudili tvrditi da ovaj proizvođač iz Bologne na tržište izbacuje konfekcijske proizvode. Svaki motocikl koji napusti hale ove tvornice ima speci-

fičan karakter koji redovito ostavlja duboki dojam na svoje vozače i rijetko koga ostavlja ravnodušnim, bilo da se radi o nakedima kao što je Monster, putnim motociklima kao što je Multistrada ili naposljetku Superbike modelima, koji su i proslavili ovu tvornicu. No, čovjek bi ipak pomislio da jedna takva renomirana tvrtka svojim kupcima ne bi izbacila model koji je jeftinija verzija Superbikea. Motocikl koji kao da je, eto, završio na podu, pa više nema aerodinamičke oplata. A kad je već morao završiti u mehaničarskoj radionici, njegov je vlasnik odlučio i zamijeniti niski upravljač znatno povišenom i ravnom verzijom, vjerojatno zato što mu je originalni ionako bio prenikak i stvarao mu je nebrojene probleme s kičmom. Ako želimo biti zločesti, možemo reći da je to na kraju krajeva i princip na kojemu je nastala klasa streetfighter motocikala, a to se dogodilo negdje krajem 80-ih godina prošloga stoljeća.

U tim ranim godinama radilo se isključivo o unikatnim preradama nastalim u radionicama entuzijasta, no kako je vrijeme prolazilo, proizvođači su uvidjeli sve veći interes tržišta za novonastalu klasu, pa su se polako počeli pojavljivati modeli koji su već sami po sebi bili prerađeni sportski motocikli. Danas su nam najupečatljiviji 'tvornički' predstavnici streetfighter klase motocikli poput MV Aguste Brutale ili Aprilije Tuono, da spomenemo samo neke. S druge pak strane imamo i modele koji su posve samostalni u svome razvitku, poput recimo Kawasakijevih Z 1000 ili Z 750, no oni su pak priča za sebe i ako ćemo biti posve iskreni, slobodno možemo reći da ne sadrže izvorni duh streetfightera, koji prema pravilima ove klase trebaju nastati na osnovi sportskog izvornika. No, Ducati Streetfighter definitivno slijedi sve zadane smjernice ove klase i kao svoju bazu uzima 1098, europski sportski motocikl broj jedan, koji je potvrdio svoje kvalitete na trkalištima širom svijeta. S druge strane, malo je zbunjujuća filozofija koju Ducati pokušava progurati predstavljanjem ovoga modela, tvrdeći da je Streetfighter zapravo nasljednik Monstera S4R. Taj motocikl, doduše, jest naked s izraženim sportskim karakterom, no u njegovom slučaju govorimo o motociklu čija je baza bio i ostao obični Monster, samo s ojačanim pogonskim agregatom i elementima ovjesa, kočnica i svega ostaloga što čini jedan dobar sportski motocikl, dok je Streetfighter nastao kao izravni derivat Superbike modela. U svakom slučaju, S4R je na odlasku, a na njegovo mjesto sjeda nasljednik koji je na svoja pleća preuzeo nimalo lak zadatak postavljanja novih standarda u klasi naked motocikala općenito, bez obzira na njihovu zapreminu, težinu ili što god vam već u ovom trenutku pada na pamet.

Novi standardi

Prvo što moramo razjasniti nakon ovog poduzetog uvoda jest da Streetfighter ni u kojem slučaju nije tek ogoljeli 1098. Ducatiju bi zapravo bilo vrlo lako konstruirati motocikl bez aerodinamičkih oplata,

premeća



Agregat je mješavina Superbike modela 1098 i 1198, a razvija za jedan naked masivnih 155 KS. Na slici je običan Streetfighter bez egzotičnog Ohlinsovog ovjesa i kontrole proklizavanja

s malo 'ušminkanim' repom i drukčijim ispušnim sustavom koji podsjeća na maloprije spomenuti Monster i reći: 'Evo ga, to je naš novi Streetfighter. Uživajte!' No, ako uzmemo u obzir prirodu Ducatija 1098, koji nudi mnogo, no isto tako vapi za vozačem koji zna što radi kako bi iskoristio njegov potencijal, takav jednostavni pristup ne bi bio dobar za Streetfightera. Krajnji rezultat vjerojatno bi bilo nervozno, rekli bismo čak i brutalno prometalo, koje bi možda i imponiralo uličnim jurišnicima

kojima vrhunac sportske vožnje predstavlja divljanje od semafora do semafora na stražnjem kotaču, no oni žejni motocikla koji uz atraktivnu napadačku pojavu nudi i kvalitetne vozne osobine vjerojatno bi zazirali od njega. Upravo zbog toga Ducati nije pao u klopku jednostavnog skidanja oklopa sa Superbike modela. Ne, ovdje se radi o motociklu koji, doduše, dijeli vrlo mnogo sa 1098, no isto tako je prepun vlastitih detalja i tehničkih rješenja. Ta rješenja će neupućenima možda dje-

lovati beznačajno, no daju ovom motociklu jedan posve novi i jedinstveni karakter koji u sebi sadrži sve potrebne elemente za pružanje neslućenih užitaka u vožnji.

No, krenimo redom i riješimo najprije ono najjednostavnije, što je doista uključivalo najviše kopiranja, a to je pogonski agregat. Testastretta Evoluzione svijet je ugledao 2007. i ne treba posebno predstavljati. U međuvremenu je Ducati za model 1198 predstavio novu inačicu



Streetfighterovi kompaktni gabariti idealan su spoj elegancije i agresivnosti



Ploča s instrumentima derivat je one na kakvu smo već navikli na Ducatijevim Superbike modelima

Unatoč izvrsno izbalansiranoj ciklistici dodatnu sigurnost pruža i amortizer upravljača



tog motora, s radnom zapreminom povećanom na 1198,4 ccm, a upotrebom novih postupaka lijevanja postignut je napredak koji je omogućavao veću čistoću materijala, što je na kraju dovelo do uštede od puna tri kilograma u odnosu na agregat koji se montirao u prvobitni Ducati 1098. Streetfighterov agregat zadržao je zapreminu od 1099 kubičnih centimetara, no pri njegovoj izradi koristila se spomenuta nova, naprednija tehnologija lijevanja, što ga čini svojevrsnim hibridom nastalim iz kombinacije ta dva motora. Dakle, Ducatijev dvo-cilindraš sadrži već klasičnu konfiguraciju s cilindrima postavljenim u obliku slova 'L', a vrijednosti provrta i hoda iznose 104 x 64,7 mm, što daje ukupnu radnu zapreminu od 1099 ccm. E sad, snaga je na Ducatiju 1098 iznosila ravno 160 KS, no na Streetfighteru je ona malo prigušena i sada iznosi 155 KS, koje ovaj motocikl postiže na 9.500 okr/min. Okretni moment također je manji i umjesto 123 Nm pri ravno 8.000 okr/min ovdje nailazimo na 115 Nm, no ta maksimalna vrijednost postiže se na 9.500 okr/min, dakle u istom trenutku u kojemu agregat razvija svoju maksimalnu snagu. Razlog smanjenja maksimalnih vrijednosti snage i okretnog momenta ne treba tražiti u umjetnom 'uškopljavanju' agregata, već u činjenici da se radi o naked motociklu i njegovi konstruktori jednostavno nisu mogli maksimalizirati učinak prisilnoga upuhivanja zraka koji koristi Superbike model, što je neminovno dovelo do neznatnoga smanjenja snage. S druge strane, postigla se veća linearnost u njezinom razvijanju, a tome uvelike pomaže i mapa rada motora razvijena specijalno za ovaj model.

Vezano uz pogonsku grupu, ne smijemo zaobići ni novi hladnjak tekućine koji krasi Streetfigtera, a koji se zbog izrazito uske frontalne siluete motocikla sada sastoji iz dva dijela. Još jedno rješenje



Ducati sa svojim Streetfighterom nastavlja graditi kult sportskih motocikala koji ga je i proslavio



Brembo Monobloc nudi zaustavnu moć o kakvoj drugi mogu samo sanjati. Žica koja se vidi na fotografiji je senzor vrtnje kotača i omogućava kontroli proklizavanja da tako dobro obavlja svoju zadaću

Ispušni sustav 2-1-2 smješten je s desne strane motocikla, a ne ispod repa kao na Superbike modelima



koje odskače od Superbike modela je ispušni sustav smješten s desne strane Streetfightera. Izveden je prema uvriježenoj formuli 2-1-2, a izrađen od nehrđajućeg čelika debljine jednog milimetra, dok su njegove cijevi promjera od 58 do 63,5 mm.

Sve u svemu, Streetfighter možda i jest slabija verzija svoje Superbike inačice, ali razlike u krajnjim performansama agregata zapravo su zanezarive. No, osim 155 KS, koliko ovaj motocikl

razvija i što je u svakom slučaju impresivno ma o kojem motociklu da se radilo, na prezentaciji su nas svi prisutni Ducatijevi inženjeri uvjerali kako ono u čemu Streetfighter briljira zapravo nije njegova snaga, već ukupni paket i pažljivo izvedena ciklistika, koja omogućava upravo nevjerojatnu lakoću vožnje i stoga ovoga grubijana čini pravim izborom za vrlo široki krug vozača, bilo da se radi o početnicima ili iskusnim lovcima na tisućinke. Bilo nam je teško povjerovati u to, budući da nam



Najveći Streetfighterov problem u brzini vožnje je taj što zahvaljujući izvrsnim voznim osobinama omogućava nagibe u kojima vrlo brzo sve struže po asfaltu

Dvije crvene lampice na instrument-ploči javljaju da DTC drži stražnju gumu pod kontrolom, omogućavajući tako bezobrazno rano i snažno otvaranje gasa



je poznat karakter Ducatijevog Superbika, koji zahtijeva veliku dozu odlučnosti i vozača koji jako dobro zna što radi, kako bi se iz ovog stroja izvukao maksimum. Stoga su se u Ducatiju ozbiljno pozabavili ciklistikom, kako bi pripitomili divlju narav koja je možda dobrodošla na Superbike modelu, ali bi na naked inačici ipak bila malo previše. Prije svega ćemo na Streetfighteru naći otvoreniji kut prednje vilice, a njegova je vrijednost 25,6° umjesto one od 24,5° na modelu 1198. Prednja vilica dobila je i novi donji most, sada osnažen i izveden u obliku galebovog krila, osiguravajući tako bolji prihvat vilice i preciznost pri brzim izmjenama smjera. Što se stražnjega kraja motocikla tiče, jednoruka vilica također je nova. Iako je vizualno gotovo identična onoj na Superbike modelu, zapravo je od nje duža za čak 35 mm, što motociklu daje međuosovinski razmak od čak 1,475 mm. To je veliki pomak od modela 1198, kod kojega ta vrijednost iznosi 1,430 mm. Za kraj je tu i amortizer upravljača koji dodatno umiruje motocikl pri snažnim ubrzanjima i prolascima preko neravnina.

Sve maloprije nabrojano rješava problem stabilnosti, no sada se postavlja pitanje koliko tako veliki razmak između prednje i stražnje osovine utječe na agilnost motocikla. Jer ako ćemo se povesti za reklamnim sloganom koji je Ducati namijenio svome novom čedu, Streetfighter je motocikl s dušom Superbika i karakterom borca, a to uz veliku snagu podrazumijeva i dobru upravljivost. Nema problema, uvjeravaju nas Ducatijevi inženjeri. Položaj vozača koji diktira nova ergonomija s ravnim i relativno širokim upravljačem, nožnim osloncima postavljenima

Nemojte da vas zavara idlična mirnoća motocikla na fotografiji. Čim se pritisne tipka elektropokretača, pretvara se u pravu zvijer

Staza Ascari i Ducati Streetfighter kao da su stvoreni jedno za drugo
Power point

>>>



Stražnji Öhlinsov amortizer isti je kao na modelu 1198 S, no njegove ukupne postavke na Streetfighteru su mekše za osam posto

niže i pomaknutima prema naprijed u odnosu na 1198, kao i spremnikom goriva kraćim za 20 mm, omogućava vrlo dobru upravljivost, budući da vozač svojim tijelom sada znatno više utječe na centralizaciju mase, a to kao krajnji učinak ima povratak agilnosti koji se izgubio zbog većeg međuosovinskog razmaka i novog kuta prednje vilice.

Obnaženi Superbike

Vizualno Streetfighter možda i izgleda kao jedan od bezbroj nakeda kakve danas možemo naći na tržištu, ali da bi se izvukao taj zaključak promatrač mora stajati doista daleko od ovog motocikla. Čim mu se približi, uvidjet će mnoštvo detalja zbog kojih ovaj motocikl nikako ne možemo svrstati među obične nakede. Uzmimo kao primjer samo minijaturnu prednju masku, koja je zapravo tek kućište za svjetlosni sklop. No ako se pažljivije zagledamo u njega, primijetit ćemo da je on zapravo umanjena kopija prednje maske velikog 1198 R-a. Dva malena pozicijska svjetla izrađena u LED tehnologiji zapravo su umanjena kopija farova na sportskom modelu, jednako kao i umanjeni usisnici zraka, dok je glavni far izveden u obliku podloge za natjecateljski startni broj. Agresivno podignut i zašiljen rep možda i jest najmanje originalni dio motocikla, no s druge strane, jedino na njemu primjećujemo utjecaj ostalih proizvođača, dok je sve ostalo nezamjenjivo Ducatijevo nasljeđe. Dok nam pogled prelazi preko minimalističkih bočnih oplata, koje su tu zapravo više kao kućište za donji dio hladnjaka tekućine, primjećujemo cjevasti rešetkasti okvir izravno prenesen s 1198-mice, a odmah nakon toga i prestižne elemente ovjesa koji nam stižu od renomirane marke Öhlins.

Oni su istih specifikacija kao na 1198 S-u, a jedinu razliku možemo pronaći u postavkama stražnjega amortizera, koji je na Streetfighteru 8% mekši. Impresivni su i Marchesini kotači s pet krakova u obliku slova Y od kovanog aluminija, a ono što Streetfightera dodatno izdvaja od ostalih motocikala ove klase su i impresivne Brembo Monobloc kočione čeljusti, čija četiri 34-milimetarska klipa djeluju na moćne diskove promjera čak 330 mm.

Još jedno u nizu tehničkih rješenja koje nudi prestižni Ducatijev 1198 S ujedno je i najimpresivnije

od svega dosad navedenoga i isto tako je prvi put da na takvo što nailazimo na jednom naked motociklu. Naravno, radi se DTC-u, Ducatijevoj sofisticiranoj drugoj generaciji kontrole proklizavanja koju smo već imali prilike testirati na nedavnoj svjetskoj prezentaciji 1198 S-a u Portugalu, a sada i ovdje u Španjolskoj. DTC se razlikuje od ostalih takovih sustava po tome što je u potpunosti prilagođen sportskoj vožnji i kao takav nudi osam stupnjeva osjetljivosti, od kojih svaki nudi drukčiju toleranciju na okretanje kotača i sukladno tome



Ergonomija je opuštena ili agresivna koliko god to vozač želi

Ducatijeva dodatna oprema uključuje obilje egzotičnih dijelova od ugljičnih vlakana i nezaobilazni Termignoni ispušni sustav



intervenira i sprječava proklizavanje. No, osim što kontrolira vrtnju pogonskog kotača, sustav uzima u obzir i brojne druge parametre, uključujući i brzinu prednjeg kotača i nagib motocikla.

Uzmemo li u obzir sav taj impresivni popis sofisticiranih tehničkih rješenja, uvidamo da Ducati Streetfighter S već u svojoj serijskoj izvedbi nudi mnogo više nego većina supersportskih motocikala dostupnih na tržištu, a o njegovoj klasi da i ne govorimo. Stoga i ne čudi da je Ducatijev menadžment odlučio održati prezentaciju ovog motocikla na natjecateljskoj stazi, a ne na javnim prometnicama, kako je dosad bilo uobičajeno za gotovo sve nakede.

Pomicanje granica

Dok sjedamo za Streetfighterov upravljač u ušima nam još uvijek odjekuju riječi Ducatijevih tehničara koji su nas tijekom cijele prezentacije na engleskom jeziku s izrazito naglašenim talijanskim naglaskom uvjeravali da je motocikl nevjerojatno lagan za vožnju. Voljeli bismo im vjerovati, ali vrlo uspravan položaj sjedenja govori nam suprotno, da se ovdje radi o tipičnom naked motociklu koji nije u stanju pružiti ništa više od ostalih pri-

padnika svoje klase. Prvi kilometri na imponantnoj stazi Ascari provedeni su više u upoznavanju njezine konfiguracije nego u upoznavanju motocikla, tako da još uvijek nismo skloni povjerovati tvrdnjama ljudi iz Ducatija. Djelomičan razlog našega nepovjerenja leži i u gumama Pirelli Dragon Corsa III, za koje, doduše, ne sumnjamo da su izvrsne za cestovnu uporabu, no ovdje je ipak riječ o natjecateljskoj stazi i stres koji gume moraju podnijeti znatno je veći, a i puno brži tempo vožnje znatno povećava njihovu temperaturu.

No, izuzetno tečna konfiguracija staze Ascari omogućava nam da vrlo brzo upamtimo sve njezine maštovito projektirane zavoje i sa svakim se novim krugom sigurnije osjećamo na našem testnom Streetfighteru te polako stječemo sve više povjerenja u njega. Ergonomija koja nam se isprva činila tipičnom za jedan naked ubrzo se pokazuje vrlo prilagodljivom za brzu vožnju i uvidamo da se na njegovom sjedalu možemo premiještati s jednakom lakoćom kao na bilo kojem sportskom motociklu. Jedino što odudara od tipično sportskog položaja je široki i ravni upravljač, no i on ima svojih prednosti, najviše u zahtjevnim šikanama, gdje njegove široke poluge omogućavaju vrlo lake

i brze izmjene smjera, bez obzira na veliki međuosovinski razmak. Sada sve riječi ljudi iz Ducatija dobivaju svoj smisao. Ovaj motocikl se doista lako vozi. I ne samo to, stabilnost u zavojima - čak i kada se radi o punom nagibu - je uzorna i doista pomiče granice onoga što smo smatrali mogućim za jedan motocikl tipično cestovne orijentacije. Savršeno usklađene Öhlinsove komponente ovjesa bez problema upijaju sve neravnine i što je naš tempo brži, to one bolje obavljaju svoju zadaću, ulijevajući nam novu razinu sigurnosti i tjerajući nas da još više pomaknemo svoju mentalnu granicu i srušimo motocikl još dublje u zavoj. Sada već stružemo čizmama, mjenjačem, pa čak i oskudnim donjim oplatama motocikla, a on još uvijek ne pokazuje ni najmanje znakove nesigurnosti.

No mi bismo sada još, a ubrzanja iz zavoja više nam se ne čine tako uvjerljivima kao u prvim kilometrima naše vožnje, dok nam je Streetfighter još bio nepoznanica. Razlog za to pronašli smo u dvije crvene lampice na instrument-ploči koje nas upozoravaju da kontrola proklizavanja radi punom parom i dijelom je i ona odgovorna za naše novo stečeno vozačko umijeće i smjelost. Prema preporuci mehaničara prve smo krugove radili s kontrolom proklizavanja namještenom na šesti od osam dostupnih stupnjeva, a to znači da je ona uvelike ograničavala dostupnu snagu na izlascima iz zavoja i nije omogućavala Ducatijevom agregatu da dođe do punog izražaja. Namještamo DTC na četvrti stupanj i ponovno izlazimo na stazu. Ubrzanja su sada znatno snažnija, a motocikl još uvijek ne pokazuje znake nesigurnosti i mi smo sve slobodniji na njemu. Nakon pauze za ručak Ducatijevi mehaničari nam montiraju novu stražnju gumu, a mi odlučujemo pomaknuti granice još malo i spuštamo kontrolu proklizavanja na treći stupanj. No, već u prvom zavoju na potpuno novoj gumi stražnji kraj naglo gubi kontakt s površinom i postaje nam jasno da DTC s razlogom ima osam stupnjeva i da nije sve moguće. Ipak, nakon jednoga oprežno odvezenoga kruga u kojemu smo skinuli prvi gazni sloj gume vraća nam se samopouzdanje i opet nastavljamo vožnju brzo kao i prije. No u jednom trenutku shvaćamo da nam je tempo tako brz budući da nemamo straha od proklizavanja stražnjega kotača, no istodobno u nagibima stvaramo veliko opterećenje na prednju gumu. Nekoliko blagih proklizavanja prednjega kraja upozorava nas da smo sada stvarno na granici cestovnih guma i da ne treba izazivati vraga. Ruku na srce, i u tim trenucima je naš Ducati izuzetno komunikativan i jasno nam kroz ručice upravljača prenosi informacije s asfalta, tako da nas ni to previše ne izbacuje iz takta. Jednostavno, sada znamo gdje je granica i ne idemo preko nje, a naša kontrola nad motociklom je i dalje besprijekorna.

Riječ-dvije i o agregatu, koji ima posve drukčiji karakter od onoga kakvoga smo upoznali na 1098-mici. Ima točno pet konjskih snaga manje, a



Stražnja vilica za 35 mm je duža od one na 1198-mici i veliki dio zasluga za uzornu Streetfighterovu stabilnost pripada upravo njoj

sa 114,6 Nm manji mu je i okretni moment, no to nije nužno loša stvar. U ovoj izvedbi je on upravo nevjerovatno linearan, bez ikakvih rupa u krivulji i s jednako snažnim potiskom od nule pa sve do trenutka kad se uključuje limitator na 10.700 okr/min. Isto tako je bio dovoljno snažan da Streetfightera na stražnjem pravcu staze Ascari dovede do 240 km/h, ako je za vjerovati njegovim digitalnim instrumentima izvedenima u pravom Superbike stilu. Kad smo već kod brzine, možemo izvijestiti da je zaštita od vjetrova doslovno nepostojeća, ali koga briga za to kad je pod vama jedan tako savršen stroj.

Za kraj spomenimo i kočnice, čiju snagu bismo teško mogli usporediti s nekim drugim cestovnim motociklom, osim, naravno, s Ducatijevom Superbike gamom. I na Streetfighteru kočnice tako da vam oči ispadaju, a jedina njihova neželjena popratna pojava na stazi je da imaju tendenciju ispravljanja motocikla, što je već otprije dobro poznata karakteristika Ducatijevih motocikala.

No, dok je kočioni sklop na stazi sve što bi vam srce moglo poželjati, pretpostavljamo da bi tako snažne kočnice na cesti, osobito u gradu, mogle predstavljati puno veći problem. Jer na stazi su nakon kruga ili dva umjerene vožnje gume na radnoj temperaturi i mogu se nositi sa snažnim 'ugrizom' Brembo Monobloca, a na gradskim prometnicama, gdje je vožnja kudikamo umjerenija i isprekidana neprestanim zaustavljanjima na semaforima, gume se puno teže zagriju. Ubacimo li u tu kombinaciju i sklizak asfalt, šoder, pokoju fleku od ulja, automobile koji nepredvidivo mijenjaju trake - imamo recept za besprijekorno, no se hladna prednja silnom snagom.

Klasa za sebe

Napuštajući stazu Ascari i gradić Rondu još uvijek smo prepuni dojmova koje je Streetfighter ostavio na nas. Već i samo njegovo ime govori mnogo. Zamislite, ova klasa nastala je prije tridesetak godina i u tom vremenskom periodu svjetlo dana su ugledali mnogi motocikli koji poštuju sve smjernice klase, no dosada još nitko svome proizvodu nije nadjenulo upravo to ime: Streetfighter. Možda je i bolje tako, jer prema svemu što smo iskusili, upravo je Ducatijev borac pravo utjelovljenje svega što streetfighter motocikli trebaju predstavljati. Nije da je bez nedostataka - jedan od njih je vrlo mali zakretni kut upravljača, koji će okretanje u gradskim gužvama učiniti mukotrpnom zadaćom a tu su i nisko postavljeni oslonci za noge, koji će smetati pri oštroj vožnji jer s obzirom na vrhunsku ciklistiku prebrzo dotaknu pod, zajedno s oskudnim oplata-

ma na donjem dijelu motocikla. No svi ti nedostaci su zapravo zanemarivi ako pogledamo sve ono dobro što Streetfighter ima za ponuditi. Ducati tvrdi da je Streetfighter nasljednik Monstera S4R, od kojega je jači čak 25 KS, no teško je uopće uspoređivati ta dva motocikla. Zapravo je Streetfighter teško usporediti s bilo kojim naked motociklom, jer nudi performanse s kojima će se pomučiti i mnogi čistokrvni sportaši. Možda mu je najveći nedostatak njegova cijena od čak 159.900 kn, koja će ga, nažalost, učiniti pristupačnim samo 'odlikašima'. No zato za donekle razumnijih 129.900 kn možete doći do obične verzije, kojoj su, doduše, uskraćeni kontrola proklizavanja i Öhlinsov ovjes, ali još uvijek je to Streetfighter u pravom smislu te riječi. ■

Ducati Streetfighter temeljito smo ispitali na zahtjevnim zavojima staze Ascari

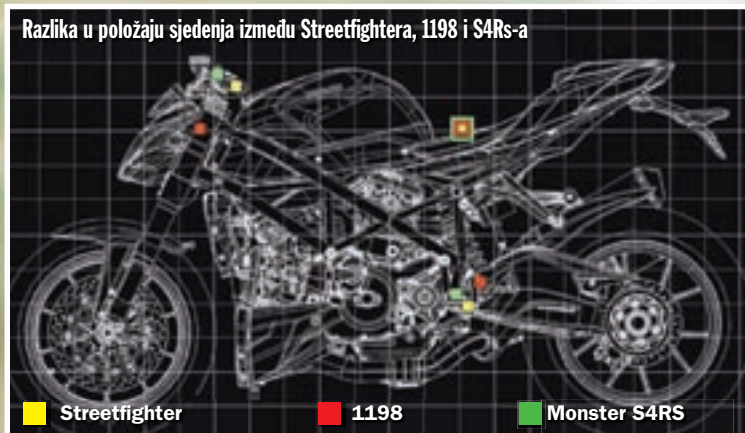
TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični L, četverotaktni
Promjer x hod: 104 x 64,7 mm
Obujam: 1.099 ccm
Odnos kompresije: 12,5:1
Razvod: desmodromika, 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: upside down 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 i dvije pločice, straga disk od 245 mm i čeljust s dva klipčića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2120, visina sjedala 840, osovinski razmak 1.475, težina 167 kg
Deklarirano: snaga - 155 KS (114 kW) - 9.500 okr/min, max. okr. moment - 11,7 kgm (115 Nm) pri 9.500 okr/min
Spremnik goriva: 16,5 l

+ ergonomija, okretnost, stabilnost, snaga, kočnice na stazi, kontrola proklizavanja, težina, imidž

- cijena, mali zakretni kut upravljača, nisko postavljeni oslonci za noge

Razlika u položaju sjedenja između Streetfightera, 1198 i S4R-a



Streetfighter

1198

Monster S4RS