

multi STRADA

TEST: DUCATI MULTISTRADA 1200 S TOURING

Text: Massimo, Foto: autor



***** Na ceste päťstoštyridsať. Človek si musí zakričať. Že život má zrazu celkom iný zmysel. Na ceste päťstotridsať dva. Život sa zrazu krajší zdá. Dokonca aj vtedy keď hmľa na zem sadá. Óoooo dá sa to znieť. Stratený v čiarach ciest ... Ivan Tásler si dnes spieva o živote na najrôznejších cestách. A nie náhodou si ju v prilbe dnes spievam aj ja, pretože táto Ducati sa volá „mnohocesta“ Multistrada.

4 motorky v jednej

Začalo to so šampónom s kondicionérom - dva v jednom. Neskafé to posunulo ešte ďalej - káva, cukor a mlieko v jednom sáčku. Tri v jednom už je iný level. Ale Ducati to úplne zaklincovala, keď pred dvoma rokmi predstavila svoju novú Multistradu, ktorú hrdó označuje ako 4 v jednej. Jednoduchým prekliknutím v menu totiž dokážete meniť motorku v štyroch rôznych režimoch - Urban, Enduro, Touring a Sport. Fúúúha! Tak to som teda poriadne zvedavý, ako veľmi dokáže Multistrada svojou všestrannosťou zabojovať vo všetkých týchto kategóriách. Vránci Ducati dňa som si túto červenú krásku mohol vyskúšať dokonca aj na Slovakiaringu, takže sa poriadne pozrieme na zúbky aj režimu Sport. Začíname v meste.



City bike

Ideálna motorka do mesta? Tak tá u mňa musí mať hlavne vzpriamený posed, aby som mal čo najlepší prehľad o dianí pred sebou. Multistrada je v tomto dobrá. Vystreté sedenie je v rýchlosti meste neoceniteľné. Výška sedadla by mohla byť v meste o niečo nižšia, aj keď pri mojich 178 cm dočiahnem na zem obidvoma nohami úplne v pohode. Ešte nižšie sedadlo by znamenalo viac pokrčené nohy pri cestovaní, takže ako kompromis je to výborné. Druhou najdôležitejšou vlastnosťou v meste je však čo najplynulejšie správanie motora. V ponuke štyroch jazdných režimov si teda volím jazdný mód Urban, ktorý zníži výkon motora z plných 150 na oveľa priateľskejších 100 koní. Reakcie plynovej rukoväte sú zreteľne plynulejšie. A keďže mám pod zadkom nie základnú Multistradu, ale nadupanú verziu S vybavenú elektronickým podvozkom, znamená to, že pri

zmene jazdného módu sa mi automaticky upraví aj naladenie podvozku na pohodlnejší, mäkkší režim, ktorý sa lepšie kamaráti s výmoľmi a vytrasenými prejazdmi cez električkové koľaje. Trakčná kontrola sa automaticky prestaví na najmenej prešmykujúci šiesty stupeň a ABS rovnako na najvyšší, tretí stupeň bezpečnosti.

Enduro

Ducati a enduro práve nejdú veľmi dokopy a tak som bol zvedavý, ako sa s touto úlohou dokáže Multistrada popasovať. Toto je smer, kde Ducati najviac zaostáva za konkurenciou skutočných veľkých turistických endúr, pretože je vybavené klasickými cestnými sedemnástkami, kým Adventure, GS, Explorer i V-Strom majú vpredu devätnástku. Bez toho sa s nimi nemôže porovnávať ani náhodou. Aj vďaka pekným kapotážam a absencii akýchkoľvek padacích rámov je Multistrada jednoznačne postavená na pevné cesty. Ak

však nemáte strach o celistvosť svojich pekných červených plastov, Multistrada je v režime Enduro plne pripravená na celkom peknú paľbu a dokáže na poľnej cestičke poriadne zaprášiť. ABS rovnako ako aj trakčná kontrola povoľujú prešmykovanie zadného kolesa. Výkon je rovnako uškrtený na sto koní a podvozok pekne absorbuje nerovnosti, aj keď na skutočnú akciu by fakt potreboval viac ako 170 mm zdvihy a hlavne väčšie predné koleso.

Touring

Testovaná Multistrada 1200 S Touring je z továrne vybavená aj dvojicou originálnych kufrov s celkovým objemom 58 litrov. Primerane na trojdňový výlet vo dvojici alebo týždeň single. Multistrada je aktívny cestovateľ, rýchly dobrodruh, takže konečne môžem vytrhnúť zo zálohy všetkých 150 koní a vybehnúť na rýchlu diaľnicu. Podvozok pritvrdený, trakcia stále bezpečná podobne ako v meste, ABS na





maximum, no 150 koní už mám takmer v plnej paráde, pretože správanie motora je len o chlp plynulejšie ako v športovom režime. Z turistických fíčrov ma potešilo aj manuálne nastaviteľné plexi. Inak výborný štandard s priemernou ochranou pred vetrom a dostatočne pohodlným sedadlom.

Sport mode

Po tom, ako som z garáže Ducati vytiahol prvé tri motorky, prichádza rad na poslednú, štvrtú, na ktorú sa teším najviac zo všetkého. Práve športový charakter je totiž to, v čom Ducati vyniká nad ostatnými konkurentmi zo sveta veľkých turistických endúr. Som v depe slnečného Slovakiaringu a zapínam si športový mód. Okamžite vyrážam a vychutnávam si to najdivokejšie správanie dvojvalca zo všetkých režimov. Motor ide krásne, drsne,

tak ako sa na Ducati patrí. Jazda na okruhu potrebuje najtvrdšie nastavenie podvozku, ktorý sa po prepnutí režimu Sport automaticky upravil tak vpredu ako aj vzadu a to nielen predpätie pružín, ale aj nastavenie útlmu. ABS je na strednej pozícii, takže povoľuje primeranú dávku šmyku. No a trakčná kontrola jednoznačne na najslabšom nastavení, takže po

prudkom pridaní plynu môžete cítiť prešmyknutie zadného kolesa. Keď držíte motor poriadne pod krkom, začne sa odliepať predné koleso do vzduchu. Systém kontroly jazdy po zadnom kolese je na rozdiel od ostatných režimov v tom športovom úplne deaktivovaný, takže si strelci môžu naplno užívať to, čo robí Ducati pravým talianskym športovým strojom.

MOTOR

Typ motora: kvapalinou chladený štvortaktný dvojvalec do L, 4 ventily na valec

Zdvihový objem: 1.198,4 ccm

Vrtanie x zdvih: 106 x 67,9 mm

Kompresný pomer: 11,5 : 1

Maximálny výkon: 150 k pri 9.250 ot./min.

Najvyšší krútiaci moment: 124,5 Nm pri 7.500 ot./min.

Príprava zmesi: elektronicky riadené vstrekovanie paliva, elektronické ovládanie plynu

Elektronické systémy: Trakčná kontrola DTC, Riding Modes, Power Modes, Ride by Wire, Hands Free

Štartovanie: elektrický štartér

Zapaľovanie: digitálne, tranzistorové

Prevodovka: 6 stupňová

Spojka: viacamelová v olejovej náplni, hydraulicky ovládaná

Sekundárny prevod: reťaz

PODVOZOK

Rám: oceľový, priehradkový

Pruženie vpredu: obrátená teleskopická vidlica Sachs 48, zdvih 170 mm, elektronicky nastaviteľná

vzadu: hliníková jednoramenná kyvná vidlica, centrálna pružiacia a tlmiaca jednotka Sachs, elektronicky nastaviteľná, zdvih 170 mm

Brzdy vpredu: 2 x kotúčová s priemerom 320 mm, štvorpiestikové strmene Brembo, sériové ABS

vzadu: kotúčová s priemerom 245 mm, dvojpiestikový strmeň, sériové ABS

Disky kolies: zliatinové, 10-lúčové

Pneumatiky vpredu: 120/70-17

vzadu: 190/55-17

ROZMERY A HMOTNOSTI

Rázvor: 1530 mm

Výška sedla: 850 mm

Objem palivovej nádrže: 20 l

Suchá hmotnosť: 196 kg

Prevádzková hmotnosť: 224 kg

Cena: od 18.990,- Eur

Motocykel na test zapožičal:

Ducati Slovakia