



MULTITALENT

TEST: DUCATI MULTISTRADA 1200 S

Text: M. Masničák a J. Šušlík, Foto: P. Lovíšek



*

Pri pohľade do histórie by sme našli veľa príkladov, keď snaha o čo najväčšiu univerzálnosť skončila tak, že motocykel nakoniec nedokázal robiť nič poriadne. To však nie je prípad novej Ducati Multistrada 1200 S. V poradí už tretia generácia tohto multifunkčného modelu dokáže byť úžasne rýchla a zábavná, pritom veľmi komfortná a bezpečná, čo z nej robí užívateľsky jeden z najlepších motocyklov na trhu.

Ducati predstavila svoju prvú Multistradu v roku 2003, keď športovo-turistické motocykle s dlhšími dráhami odpruženia boli ešte v plienkach. V podstate v Bologni to všetko začalo, avšak Multistrada 1000DS so vzduchom chladeným L-Twinom nenaplnila očakávania jej tvorcov. To sa podarilo až úplne novej Multistrade 1200 predstavenej v roku 2010. Kombinácia nízkej hmotnosti, vysokého výkonu, efektívneho dizajnu a všetkej tej elektroniky, ktorú jej Taliani dali do vienka, sa stretla s mimoriadne pozitívnou odozvou. Vráťme sa však do súčasnosti a pozrime sa s čím vstupuje do segmentu allroadov, alebo ak chcete modelov adventure, v poradí už tretia generácia Multistrady. V prvom rade je to nové dvojvalcové srdce s desmodromickým rozvodom, ktoré dokáže naservírovať výkon 160 k a krútiacim momentom 136 Nm. Tieto hodnoty sú síce na bežných cestách prakticky nevyužiteľné, avšak tvrdý konkurenčný boj o priazeň tých najnáročnejších zákazníkov si to vyžaduje. Viac ako nárast výkonu o 10 k však vodič ocení kultivovaný chod motora Testastretta DVT s variabilným časovaním ventilov. V porovnaní s ním sa L-Twin prvej generácie správa ako



pes, ktorý zdivočel na reži. Nový motor ide pekne za plynom prakticky od veľnobehu bez protivného škľbania, ktoré sa pred tým dalo eliminovať len spojokovaním. Po prekročení hranice 5.000 ot./min. je to už náš starý známy silák. Človek má pocit ako keby chcel roztrhať gumu až do plátna. Aj keď jeho reakcie nie sú vždy úplne predvídateľné, takto si predstavujem športovú motorku na bežné cesty. Kto uprednostňuje pohodovjšiu jazdu, môže si s využitím modernej elektroniky nastaviť Multistradu podľa svojich predstáv. Nová riadiaca jednotka IMU neprepína len palivové mapy, ale vďaka snímačom rozmiestneným na motocykli ovláda trakčnú kontrolu, anti-wheelie (dvíhanie predného kolesa), či dokonca nové LED osvetlenie, ktoré vďaka informácii o náklone motorky vám zasvieti tam, kam práve zatáčate. Špeciálne by som vyzdvihol najmodernejšie ABS, s ktorým dokážete bezpečne spomaliť aj vo veľkom náklone. Je to podobný systém aký značka KTM používa pri svojom exkluzívnom modeli Adventure. Slovmi chvály nebudem šetriť ani na adresu stabilného podvozku s novým priehradovým rámom, ktorý sa za všetkých okolností správa neutrálne. V základe má nová Multistrada plne nastaviteľné prvky odpruženia, ktoré sa ovládajú ručne. Testovaná verzia S však dostala semi-aktívny podvozok novej generácie Ducati Skyhook II. Elektronický systém, ktorý je výsledkom spolupráce vývojárov Ducati a Sachs dokáže v zlomku sekundy nastaviť tlmiče tak, aby čo najviac vyhovovali zmene povrchu vozovky a štýlu jazdy. Tie 3 kilogramy navyše vôbec necítiť a funguje to perfektne, keď odpruženie spoľahlivo filtruje aj veľké nerovnosti vozovky. Motorka tak v každej situácii zostáva veľmi stabilná. Okrem toho systém pri akcelerácii pekne pritvrdí zadnú centrálnu jednotku a pri brzdení eliminuje ponáranie prednej vidlice. Svojím dielom prispeli aj dizajnéri a tak nová Multistrada 1200 okrem agresívnejšieho výzoru ponúka i lepšiu ochranu pred náporom vetra a celkovo väčší komfort pri cestovaní na dlhšie vzdialenosti.

Čo na to majiteľ prvej generácie?

Ako majiteľ prvej 1200-vky Multistrada som bol na predstavenie novej generácie veľmi zvedavý. No prvé fotky ma priviedli k myšlienke, že Talianov sa netýka len finančná, ale aj dizajnová kríza. Orlí nos, obézna predná časť a snaha všetko zamaskovať výraznejším mejkapom. Našťastie osobné stretnutie ukázalo, že s tou talianskou dizajnérskou školou to nebude také zlé a motorka je v skutočnosti naozaj nádherná. Po usadení za riadidlá vás motorka uvíta množstvom ovládacích prvkov a 5-palcovým TFT displejom prístrojovej dosky, na ktorom by sa snád dal pozrieť aj celovečerný film. Chce to však zvyk a dobrý zrak, aby ste sa zorientovali v množstve malých údajov. Potom však máte dokonalý prehľad o momentálnom nastavení podvozku, trakcii, ABS, množstve paliva, aktívnom tempomate, pripojení bluetooth atď. Miernym sklamaním však bola intuitivnosť ovládania. Aj keď mám skúsenosti z predchádzajúceho modelu, bez preštudovania manuálu som si dokázal maximálne prepnúť jazdné režimy. No kto už si kúpi takúto modernými technológiami prešpikovanú

mašinu, čas na manuál si určite s radosťou nájde. Subtilnejšia predná kapotáž a ochranný štít, hoci na to nevyzerajú, poskytujú veľmi dobrú ochranu pred vetrom. Navyše poteší možnosť prestavenia výšky štítu priamo za jazdy jednoducho jednou rukou. Sedadlá sú lepšie tvarované, aby ste mohli v pohodlí absolvovať aj tie najdlhšie trasy. Na dlhých výletoch sa nevyhnete jazde v tme a s ňou prichádza ďalšia veľká novinka – full LED diódové predné reflektory, ktoré dokážu svietiť do zákruť. No ak ma niečo naozaj dostalo, tak je to nový dvojvalec vybavený technológiou variabilného časovania ventilov DVT a jeho kultivovaný prejav. Oproti prvej 1200-vke som mal pocit, že tento motor má v celom rozsahu otáčok o jeden valec viac. Preč sú časy, keď každé pridanie plynu v nižších otáčkach bolo sprevádzané masívnymi vibráciami. Je potrebné si zvyknúť, že plynová rukoväť sa ovláda s úžasnou ľahkosťou, keďže na motorke už nenájdete žiadne lanká a snímač plynu Ride by Wire je integrovaný priamo v rukoväti. Konštruktéri si dali naozaj záležať na nastavení novej riadiacej jednotky pre notoricky známe jazdné režimy: Sport, Touring, Urban a Enduro. Výkon 160 koní a ostrá reakcia na pridanie plynu v režime Sport vás katapultuje vpred pri sebemenšom otočení pravou rukou. Ak vám nechýba skúsenosť, tak hravo preženiete nejednen superšport. Keď už vás adrenalín omrzí, stačí prepnúť na Touring, reakcia motora sa zmierni, podvozok sa viac prispôbi našim slovenským cestám a vy môžete svižne cestovať krajinou kam sa vám len zachce. Režim Urban, ako už názov prezrádza, je určený hlavne do mesta, kde plný potenciál motora v žiadnom prípade nevyužijete. Výkon klesne na 100 koní, elektronickí pomocníci dostanú povel najvyššej

pohotovosti, aby ste bez ujmy zvládli všetky nástrahy prepustených ulíc a uličiek. A nakoniec Enduro... Vziať túto nádheru do terénu chce už poriadnu dávku odvahy a skúsenosti, na čo vás upozorní niekoľko výrazných žltých nápisov. Akoby chcela povedať: „kámo, teraz je len na tebe, či si nabiješ drž.. prilbu“. Samozrejme úplne vás v tom nenechá a nenápadne dozerá ako blbnete – kontrola trakcie sa obmedzí skoro na minimum, rovnako ako zásahy ABS. Dokonca pre zadné koleso sa úplne deaktivuje. Ak ste skutočný profík, stačí pár „klikov“, ktorými vypnete ľubovoľných asistentov. Ale ak to potom preženiete, vyjde vás to poriadne draho. No nech už to rozbehnete v akomkoľvek režime, čoskoro sa zídu brzdy. Tu sa o slovo nekompromisne prihlásia monoblokové strmene Brembo M50 EVO zakusujúce sa do 330 mm kotúčov. Úplne rovnaká kombinácia zastavuje božskú Panigale. Ich nábeh a účinok



Nová Multistrada dostala úžasné brzdy Brembo Monobloc EVO M50, navyše vybavené náklonovým ABS.





MOTOR

Typ motora: kvapalinou chladený štvortaktný dvojvalec do L, rozvod DOHC, 8 ventilov

Zdvihový objem: 1198,4 ccm

Vrtanie x zdvih: 106 x 67,9 mm

Kompresný pomer: 12,5 : 1

Maximálny výkon: 117,7 kW
(160 k) pri 9.500 ot./min.

Najväčší krútiaci moment:
136 Nm pri 7.500 ot./min.

Príprava zmesi: elektronické vstrekovanie paliva Bosch, priemer 56 mm

Štartér: elektrický

Prevodovka: šesťstupňová

Spojka: viaclamelová v olejovej náplni

Sekundárny prevod: reťaz

PODVOZOK

Rám: priehradový zvarovaný z ocelových rúrok

Odpruženie vpredu: elektronicky ovládaná plne nastaviteľná upside-down teleskopická vidlica, priemer 48 mm, zdvih 170 mm

vzadu: elektronicky ovládaná plne nastaviteľná pružiacia a tlmiača jednotka, zdvih 170 mm

Brzdy vpredu: dvojitá kotúčová o priemere 330 mm, radiálne štvorpiestikové strmene, ABS

vzadu: kotúčová o priemere 265 mm, dvojpiestikový strmeň, ABS

Kolesá: trojlúčové

Pneumatiky vpredu: 120/70-17

vzadu: 190/55-17

ROZMERY A HMOTNOSTI

Rázvor: 1530 mm

Výška sedadla: 825- 845 mm

Objem palivovej nádrže: 20 l

Pohotovostná hmotnosť: 235 kg

Cena verzie S: 18.490,- Eur

Cena základného modelu: 16.490,- Eur

Motocykel na test zapožičala:

Ducati Slovakia Banská Štiavnica

je fantastický. Dokonca aj zadná brzda je veľmi účinná.

Rozpisovať tu detailne všetky technológie a často exotické vychytávky by bolo na omnoho dlhší článok a rovnako dlhá by bola diskusia kam by až mali zjásť moderné technológie. No či už patríte medzi ich zástancoov alebo odporcov, isté je, že motocyklový trh sa otvára čoraz väčšiemu okruhu ľudí, výkon motorov stúpa a či si to pripustíme alebo nie, elektronickí pomocníci nielenže strážia našu bezpečnosť, ale aj zvyšujú komfort a zážitok z jazdy. A o to tu predsa ide ;-)

Čo dodať?

Nová Multistrada 1200S je jeden z najlepších motocyklov na trhu, ktorý ponúka doteraz nevidaný rozsah využitia. S bombasticky výkonným motorom, perfektne vyváženým podvozkom a celou tou záplavou najmodernejších asistenčných systémov, zvláda všetko od športového nasadenia na okruhu, cez alpskú turistiku, každodenné mestské využitie, až po jazdu v ľahkom teréne. Pri rozhodovaní o kúpe určite zaváži cena, ale kto nemá hlboko do vrecka môže si novú Ducati Multistrada 1200S hneď objednať. Model 2015 je po všetkých stránkach lepší ako jeho predchodca.



➤ **Dobre tvarovaný plexi-štit má jednoduchý systém nastavenia výšky, ktorý sa dá za jazdy ovládať jednou rukou. Aby sa zjednodušilo ovládanie, prepínače na riadidlách sú potme pekne podsvietené.**

