

TEST | Ducati 1198 SP

Nejblíže k opravdovým
závodákůmKonečně rychlořazení
a antihoppingPlná elektronická
výbava

Skvělá Poslední



Model SP poznáte také podle hliníkové nádrže. Pro pilota důležitější fičury jsou antihop a quickshifter

Pro rok 2011 přichystala Ducati model 1198 SP, který je nabitý elektronickými i mechanickými pomocníky jako Hagův závodní superbike. Jak se říká, to nejlepší na konec.



Alan Cathcart
překlad a úprava:
Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: Milagro

Tohle je totiž pravděpodobně úplně poslední nový model superbiku Ducati, který používá layout, s nímž italská značka přišla v roce 1986 a jenž kombinuje ocelový příhradový rám a vertikálně dělený L-motor s rozvodem ozubenými řemeny. Formát, s nímž Ducati od roku 1988, kdy se jelo první MS superbiků, vyhrála 13 jezdeckých a 16 továrních titulů. Napřesrok bychom se měli dočkat radikální změny, ultrakrátkozdvihové desmo dvanáctistovky (údajně 1194 cm³ s poměrem vrtání a zdvihu 112 x 60,6 mm) s rozvodem ozubenými koly a „zakloněnými“ válci (takže skutečným tvarem V) zamontované do monokokového šáska známého z Desmosedici V4 z MotoGP. Jestli chcete kus historie, krásný kus historie, nejlepší silniční repliku superbiku Ducati, máte jedinečnou možnost.

Nejblíže k závodákům

Espéčko, které nahrazuje model 1198 S, není limitovaná speciální edice, jako bývala 1098 R, ale pořád je to opravdový závodák se světly, nyní konečně vybavený prakticky všemi důležitými vychytávkami, jaké měl Nori Haga na svém továrním superbiku. A nejen on. Při testování na dráze v Imole, kde v roce 1972 vyhrál Paul Smart na prvním desmo V2 závodáku, byl přítomen i Carlos Checa, jenž letos závodil na netovární produkční motorce a vyhrál na ní tři závody WSBK, z toho dva právě tady. „Čtyřválec mají více koní a některé z nich jsou rychlejší na rovině, ale komplexně vzato je Ducati jen těžko porazitelná. A tohle nové SP je tak blízko k našim závodákům, jak ještě žádná jiná motorka nebyla, dokonce ještě víc než R1, kterou jsem si stavěl na okruhy v době, kdy jsem závodil v MotoGP za Yamahu,“ prozradil mi španělský závodník. (Carlos je rarita, špičkový pilot, který vážně rád šroubuje na svých motorkách.)

Model 1198 SP totiž přichází vybaven závodní kontrolou trakce, telemetrií, antihoppingovou

spojkou, odpružením Öhlins a monoblokovými Bremby již v základu, stejně jako quickshifterem DQS (Ducati Quick Shift), tedy rychlořazením, které podle Ducati zkracuje čas na přeřazení z 320 (zavření plynu, spojkování) na 80 milisekund. Konečně, chtělo by se říct, BMW tuhle vychytávku nabízí již tři roky (prvně na HP2 Sport). Funguje to na jedničku, čistě a precizně, však také tenhle systém Ducati vyvíjí od 90. let, kdy jej používal na 916 Carl Fogarty. Akorát si musíte zvyknout, že řazení je silnější s jedničkou dolů a quickshifter nejde přehodit na závodní režim „jedna nahoru“. Ale když s tímhle rozložením dokáže vyhrávat pětinasobný mistr světa Max Biaggi...

Proti skákání

Model SP také konečně přichází s antihoppingovou spojkou, již předcházející model S vcelku nepochopitelně postrádal, přestože u velkého dvouválce určeného na závodní dráhy je to prakticky nutnost. Jedenáct-devadesát-osmičky Nicolý Canepy, Brendana Robertse a Xaviera Simona, kte-

ré vyhrály litrové FIM supers-tocky v letech 2007-9, je všechny měly, a třeba Aprilia ji do své RSV Mille montuje již od konce 90. let.

Tuhle věcíčku si určitě oblíbíte, protože způsob, jakým SP zpomaluje pomocí svých 330mm kotoučů namontovaných na lehkých kovaných kolech a okusovaných zřejmě nejlepšími současnými brzdami, a přitom zůstává naprosto stabilní, je impozantní. Dříve jste museli být rychlí a když se vám při brždění rozsákal zadek, okamžitě jste museli zaspojkovat, jinak jste byli ve velkém průšvih. Teď ani nemusíte dávat meziplny, jen zmáčknete páčku, podřadíte, pustíte ji a cítíte, jak si cvakl antihop – a to je celé, i při ukrutném trapu je motorka v klidu.

Abyste se neváleli

Guláš zkratk DQS a DDA (Ducati Data Analyzer, tedy jakási základní telemetrie, jejíž data si můžete po jízdě stáhnout do kompu) je zahuštěn ještě DTC, což znamená Ducati Traction Control, a snad i totální neznalec cizích jazyků pochopí, že jde o kontrolu trakce alias protiproluz, představený v 1098R již před třemi lety. Ten Ducati v sezoně 2011 bude nabízet už i v základním modelu 1198, který na první pohled poznáte podle levnějšího odpružení Showa namísto luxusních Öhlinsů.

DTC porovnává rychlosti obou kol a bere v úvahu ještě otáčky, otevření plynu, zvolenou rychlost a mapování motoru, a když se objeví průšvih, teda nadměrný proluz, a hrozil by highsider (nebo lowsider, prostě smyk), přestaví předstih zapalování a v případě nutnosti dokonce přeruší zapalování. Pilot má na výběr osm úrovní (Level One skoro bez kontroly a Level Eight s maximem) a funguje to celkem dobře, avšak systém APRC v nové Aprilii RSV4 má hladší chování.

O kvalt výš

Jízdní pozice zůstává stejná již od roku 2007, kdy na trh přišla 1098. Prostorná, vyvážená, akorát že u SP máte ruce natažené dopředu kolem velké 18litrové nádrže z hliníku, která proti plastové u standardu šetří kilo váhy a nabízí o 2,5 litru větší objem.

Motor Testastretta Evoluzione má pořád ten báječný hutný zátah, jakým disponují všechny motory 1198 (ani 1098 ale nebyla k zahození) a dvojková powerwheelie, která espéčko předvádí na výjezdech z kvarteta imolských šikan, jsou prostým následkem masivního krouťáku vrcholícího hodnotou přes 130 newtonmetrů



Jeden z nejúchvatnějších pohledů dnešního motocyklového světa. Zadky topmodelek se vám za chvíli okoukají, 1198 vás bavít nepřestane

Espéčko je opravdový závodák se světly, nyní konečně vybavený všemi důležitými vychytávkami, jaké měl Nori Haga na svém továrním superbiku

při 8000 otáčkách. Brutální a silně návykové. A když dotočíte motor do maxima, kde předvede svých poctivých 170 koní, jste jak v ráji.

Pro opravdu rychlé časy na okruhu to chce pamatovat na dvě věci, nota bene když dostanete motorku po pánovi, který v ranních jízdách v chladu celkem odrovnal zadní gumu. Než tomu pořádně naložíte na výjezdu, snažte se mít stroj co nejvíce postavený, ať máte co největší styčnou plochu – motor má obrovský krouťák a urvat kolo v náklonu není sebemenší problém, takže pak vám akorát drká kontrola trakce, a zrychlení a tím pádem i dobrý čas jsou v čoudu. A zadrhé, naučte se jezdit o stupeň vyšší kvalt, než by se vám původně zdálo vhodné. Dvouválec to v pohodě pobeře, neztratíte nic a na výjezdech z pomalých vinglů nemusíte pořád lovit predek v luftě. I tak ještě na trojku cítíte, že kolo není zcela v kontaktu. Na rozdíl od Aprilie nemá Ducati v elektronice antiwheelie, a že by se tady

občas hodilo. Ten motor je vážně ďábelský.

Lépe pozdě než nikdy

Ducati udělala dobrý tah, když svou 1198 SP konečně vybavila všemi elektronickými i mechanickými pomocníky, které její tovární superbiky používají již léta a které jsou typickými příklady řešení, jak z dobrého udělat ještě lepší. Pořízení těchto motorů je nutnost pro všechny skalní fanoušky značky Ducati a jejich superbiků, protože motorky této konstrukce vyšvihly malého italského výrobce na špičku motocyklového světa a tohle je s největší pravděpodobností ta nejlepší a úplně poslední z nich. Akorát se člověk nemůže ubránit otázce, proč věci jako quickshifter či antihop nedala boloňská královna „do oběhu“ již o pár let dříve. Ale jak se říká, raději pozdě než nikdy...

TECHNICKÉ ÚDAJE

Ducati 1198 SP

Objem	1198 cm³
Výkon	125 kW/170 k@9750
Točivý moment	131,4 Nm@8000
Hmotnost	168 kg (bez náplní)
Cena	580 000 Kč (předpokládaná)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V90°, DOHC/4 desmo, vrtání x zdvih 106 x 67,9 mm, kompresní poměr 12,7:1, vstřikování Marelli s eliptickými hrdly, kontrola trakce DTC, telemetrie DDA, elektrický startér, šestistupňová převodovka, rychlořazení DQS, antihoppingová suchá spojka, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový příhradový rám, vpředu USD vidlice Öhlins Ø 43 mm s TiN povrchem kluzáků, zdvih 120 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s tlumičem Öhlins TTX36, zdvih 127 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy Brembo vpředu 2 kotouče Ø 330 mm, čtyřpístkové monoblokové radiální třmeny se dvěma destičkami, vzadu kotouč Ø 245 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Diablo Supercorsa SP vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, kované hliníkové ráfky Marchesini 3,50"/6,00"

Rozměry: délka 2100 mm, výška 1100 mm, sedlo 820 mm, rozvor 1430 mm, úhel řízení 24,5°, hliníková nádrž 18 l

