



Technická data

Ducati ST4

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený
	dvouválec do L, DOHC/4
objem	996 ccm
vrtání x zdvih	98 x 66 mm
výkon	86 kW (117 k) / 8750 ot./min.
točivý moment	98 Nm / 7000 ot./min.
kompresní poměr	11,5:1
plnění motoru	vstřikování Marelli
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy vpředu/vzadu	2 kotouče
	Ø 320 mm, čtyřpístkové třmeny
	/1 kotouč Ø 245 mm,
	dvoupístkový třmen
rozvor	1430 mm
výška sedla	820 mm
hmotnost bez paliva	212 kg
objem nádrže	21 l
cena	410 000,- Kč



Italský expres

U ST4 bylo vždycky jasné, co od ní můžeš čekat. Do cestovního trikotu zabalený motor ze superbiku tě dokázal nejen dovést z A do B, ale navíc z cesty napříč Evropou udělat jeden velký závodní okruh.

Zatímco nové tvary kapot jsou u obou motorek stejné, podvozek a motor hrají trochu jinou ligu. Pod nádrží dupou písty agregátu vycházejícího z 996 a jednotka je naladěna na 117 koní i „cestovatelský“ průběh výkonu. Vysokou úroveň si drží i pérování, sestávající z plně nastavitelné Showy a centrálu Öhlins. Trubky přední vidlice mají vrstvu nitridu titanu, který pomáhá jemnějšímu chodu a má větší odolnost proti mechanickému poškození. Vidlice pracuje na nerovnostech znatelně líp než u ST3 a pozůstatky po práci silničářů tě moc trápit nemusí (pokud nejde o šterk). Tužší podvozek se na rychlejší jízdu vyloženě hodí, stejně jako hliníková kyvka (ST3 má ocelovou), snižující neodpruženou hmotnost. Tvoje cestování se tak

v porovnání s tříventilovým bratrem stane drsnější, rychlejší a zábavnější.

Světlo nahoru, světlo dolů

Motor je čtyřventilový vodník Desmoquattro a dokáže ze sebe vysypat o 15 koní víc než tříventil slabší Ducati. Rozdíl ve výkonu je znát hlavně ve vrchu, protože do té doby se průběh obou motorů dost podobá a nadílka síly je pocitově taky skoro stejná. Když se ST3 a ST4 postaví vedle sebe na světla, ze začátku bude vzducháč o trochu rychlejší, hlavně kvůli kratšímu sekundárnímu převodu. Jak se na tachometrech začnou míhat třímístná čísla, hra se otočí a ST4 začne ukazovat, zač je toho motor se superbikovým původem. Co se týče komfortu, jsou obě mašiny na stejné úrovni a pokud jde o cestovatelské

vymoženosti, nedá se říct, že by jedna z nich vedla. Ani u jedné z nich nechybí zhmotněná myšlenka o elektricky nastavitelném světle, což se hodí, když si za tebe sedne spolujezdkyně o rozměrech menšího hrocha a světlo začne najednou svítit do nebe místo na silnici. ST4 se ale líp vyrovnává s přítomností pasažéra, hromadou kufrů, nekvalitním asfaltem a chvílemi, kdy osobě v kokpitu „rupne v kouli“.

Kryty, kufry, navigace

Na rozdíl od některých jiných značek je k oběma mašinám k dispozici origi-

nální příslušenství, které se rozhodně nedá považovat za nudný seznam. V seznamu doplňků Ducati Performance totiž najdeš spustu zábavných položek jako například děrovaný kryt suché spojky, odlehčené páčky nebo karbonové blatníky. A kromě toho taky cestovatelské radosti typu velký a ještě větší kufr, případně vlastní GPS navigace. Za zmínku stojí i verze ST4 s ABS na obou kolech. ABS funguje na každém kole nezávisle a v případě, že elektronika odhalí chybu systému, ABS odpojí a motorka začne brzdit stejně jako ST4.



Supersportovní smršť

Není žádných pochyb o tom, že 749S je na každém okruhu hrdinou. S upraveným pérováním a podvozkem oproti 749 jsi na ní zatáčky kosil ve svižnějším tempu. Zatímco šasi ti přinášelo spoustu radosti, motor byl stejně silný jako základní verze a neposkytoval takovou radost ze hry na předjíždění Japonců jako podvozek.

Pro letošní rok se ale karta obrátila a zvýšení výkonu motoru neminulo. Na konci ladící stezky stojí 110 koní (o 7 koní víc než 749) a vylepšení „krouťáku“. Kromě toho se maximální otáčky posunuly na jedenáct a půl tisíce. a změnil se systém uchycení spodních seřizovacích podložek u desma. Nový způsob je přesnější a je totožný s řešením, které se doposud používalo na závodních superbicích. V sedle je nárůst výkonu a jiný průběh poznat hned na prvních metrech. Motor letošního „eSka“ jde do otáček s větší volností a je znát, že točky putují vzhůru znatelně větším fofrem. Na prvních pět rychlostí mašina brutálně akceleroje a šestku na okruhu zařadíš jen na krátkou chvíli

Technická data

Ducati 749S

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený dvouválec DOHC/4
objem	748 ccm
vrtání x zdvih	90 x 58,8 mm
výkon	81 kW (110 k) / 10500 ot./min.
točivý moment	78 Nm / 8500 ot./min.
kompresní poměr	12,3:1
plnění motoru	vstřikování Marelli
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy vpředu/vzadu	2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové třmeny / 1 kotouč Ø 240 mm, dvoupístkový třmen
rozvor	1420 mm
výška sedla	780 mm
hmotnost bez paliva	199 kg
objem nádrže	15,5 l
cena	475 000,- Kč

na cílovce. Akcelerace u staší 749S začala vadnout při zařazení čtyřce a 180 km/h na tachu. Za silnějším přilivem adrenalinu stojí předělaná klika, která byla odlehčena a kromě vyššího výkonu zajišťuje hladší chod motoru. Hřídeli sekundují upravené ventily (průměr sacích ventilů je o milimetr větší a o stejnou hodnotu se zúžily dříčky) a jejich vahadla. Stejně jako u ST3, i u 749S jsou klika a ojnice leštěné, což dodá dílům větší pevnost.



Nejširší nabídka výrobků pro motocykly



Agip Česká republika, s.r.o., Pod Chodovem 1267/7, 149 00 Praha 4
tel.: 224 495 286, 294, 279, fax: 224 495 285



Agip Česká republika

GROUP

