

TEST | Ducati Multistrada 1200

Útočí na
bavorské GS

Čtyři elektronické
programy

Nejnutnější zátaž
ze všech Ducati

Čtyři tváře evoluce

Oko za oko, zub za zub. Přesně tuhle hru teď hrají Ducati a BMW. Němci postavili supersportovní střelu S 1000 RR s jasným cílem sesadit z trůnu 1098R. Italové jim vrací úder, když do segmentu velkých cestovních endur, v nichž panuje R 1200 GS, vysílají novou Multistradu.



Konečně, první Ducati s ukazatelem zařazeného kvalitu! Nejzajímavější je ovšem malý kulatý displej vpravo



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

Géso platí za dokonalého univerzála, schopného dojet na kraj světa a tam vlítnout na okruh, navíc jeho elektronické vychytávky a nesporná prestiž značky pozici etalonu upevňují. Ducati proti němu teď nestaví jeden, ale hned čtyři stroje – tedy, je to pořád jedna motorka, ale pomocí čtyř elektronických programů (Sport, Touring, Urban a Enduro) ovlivňujících motor i podvozek se novinka má měnit jako chameleon, samozřejmě při zachování sportovních tradic a charismatu značky. Bude skutečně lepší než GS?

Spíše tři a půl

Jak nová Multistrada, resp. její „lepší“ verze S funguje, nechala Ducati ochutnat novinářům v nádherném vulkanickém prostředí Lanzarote, nejsevernějšího z Kanárských ostrovů. Místní podmínky byly ideální k vyzkoušení tří ze čtyř tváří nového stroje (láva v asfaltu dává úžasný grip), tedy městské, sportovní a turistické, a našla se i krátká offroadová sekce na prubnutí programu Enduro. No, po téhle zkoušce bych to viděl spíše na tři a půl než na čtyři stroje v jednom, protože nové 17" dvousměšové Pirelli Scorpion Trail určují sice nové standardy ve své třídě (vynikající přilnavost po stranách, slušná výdrž uprostřed), ale jejich vzorek vám zajistí dostatečnou trakci maximálně na šotolině. A na šestipalcový zadní ráfek se jiná „dobrodružná“ guma nedělá.

Holt slovíčko „strada“ v názvu motorky znamená v italské silnice, o brodech nebo poušti

ani zmínka, takže v téhle oblasti bude BMW určitě víc doma. V těch ostatních však Ducati s přehledem posouvá latku pořádně vysoko.

Inspirace superbiky

Původní Multistradu udělal v roce 2001 tehdejší designér Pierre Terblanche tak trochu natruc šéfům – měli totiž heslo „Ducati nejsou na cestování“. Ovšem po nadšených ohlasech na milánské výstavě rádi trochu zvláště tvarovanou motorku se vzduchem chlazeným litrem (od 2006 s jedenáctistovkou) nabídli veřejnosti. A to navzdory faktu, že 193 cm vysoký Terblanche si

však upraven pro cestovní použití, tedy na měkčí reakci a více síly vespodu: má jiné setrvačnické, nižší kompresi, menší překrytí časování ventilů (11 místo 41 stupňů), menší průměr hrdel sání, stejně jako jiný tvar sacích kanálů a spalovacích prostor. A seřízení ventilů se nově dělá až po 24 000 km.

Jako na cestovním enduru

Taky už nepotřebujete schůdky, abyste se vyhoupli do přívětivé polstrované a dobře ergonomicky tvarované, 850 mm vysokého sedla. Úplně do motorky zapadnete. Řídítka se na místě zdají být až endurácky široká,

podle Ducati stačí na 400 km, a nízko umístěné stupačky s výjimečnými gumovými vnitřky jsou přesně tam, kde je lidé, jezdící na cestovních endurech odpovídajícím stylem, chtějí mít. Na silniční vyseďování s chodidly na špičkách to u verze Touring není, vlevo patě překáží centrální stojan.

Nejnutnější střední otáčky

Ducati poprvé použila bezklíčkové zapalování, nosíte u sebe pouze jakýsi čip. Pár netradičních pohybů na přepínači na pravém řídítku, LCD displej vás přivítá barevnou hudební, a už pod vámi duní velké věčko.

Motor má nejnutnější střední otáčky ze všech V-twinů Ducati, které byly kdy vyrobeny, a to včetně továrních závodníků! Disponuje také neuvěřitelně plochou křivkou a ve všech režimech tahá hutně odspodu, ovšem potřebuje na to aspoň 3000 otáček, pod touto hranicí se chová poněkud neotesaně. Nejlepší je držet ho mezi 4500-7000, tam je to bájo.

Na ovládání mokré antihop-pingové spojky stačí jen trocha síly, také převodovka funguje zlehka a precizně, neutrál najdete vždy. Rychlosti jsou stejné jako u 1198, pouze celkový převod je delší, takže maximálky dosahuje Multistrada už na pětce. Já viděl na budíku 230 km/h ještě daleko před omezovačem v 10 500, takže 250 nebude problém. Akorát že nad 200 km/h (při 6800 na šestku) už docela fouká a musíte se hodně držet. Ideální rychlost je 160 km/h při 5300 otáček.

Nekonečná elektronika

Multistrada je ale hlavně o elektronice. A má jí tolik, že starší ročníky možná budou potřebovat radu svých potomků vyrostlých na iPodech a iPhonech – jeden, ehm, zralý vývojář Ducati se musel zeptat mladšího ko-

legy, jak se nastavuje kontrola trakce...

Nejprve si nastavíte celkový mód, v němž se budete pohybovat – to vidíte na malém displeji vpravo na přístrojovce. Sport znamená plný výkon 150 koní a ostrou reakci plynu s minimálním zásahem kontroly trakce DTC. Ta má osm úrovní, osmička znamená největší intervenci, jednička nejmenší, a můžete ji upravovat, když vám předvolený stupeň nevyhovuje. U Sportu je to čtyřka a natvrdo nastavené elektronické odpružení DES.

Další je Touring s hladším, ne tak agresivním nástupem výkonu, ale pořád v maximu dávající 150 koní, a k tomu měkčí odpružení a DTC na pětce. V městském programu Urban je výkon seškrcen na měkkých 100 koní, podvozek uzpůsoben překonávání kanálů a zpomalovacích prahů a DTC na šestce, no a enduro má progresivněji do-dáváných 100 koní, odpovídající podvozek a jen minimální kontrolu trakce, Level 2.

A to ještě není všechno. Ještě se upravuje předpětí zadního tlumiče Öhlins TTX do čtyř poloh podle toho, jestli jedete sami, s bagáží, se spolujezdcem nebo se spolujezdcem a bagáží. To dává neuvěřitelných 128 variant, a pozor, pokud by vám žádný přednastavený set-up nevyhovoval, můžete přepnout do individuálního módu a tunit podvozek sami!

Čtyři tváře

Běžný uživatel Multistrady bude nejvíc využívat turistický mód. Spousta výkonu s brilantní, ale ne divokou reakcí na plyn jako u Sportu, a výrazně měkčí a poddajnější podvozek – kdyby tohle bylo jediné nastavení Multistrady, pořád by byla o pořádný krok před bavorským GS, které má o téměř třetinu nižší výkon



Multistradu designoval tvůrce 1198 Gianandrea Fabbro a ze superbiku je i použita technika

ji postavil sobě na míru a menší piloti potřebovali málem schůdky při nasedání.

Novému modelu vtiskl tvář tvůrce superbiku 1098/1198 Gianandrea Fabbro a právě superbiky je Multistrada hodně inspirovaná, ať už jde o elektroniku (plyn ride-by-wire, kontrola trakce, elektronicky nastavitelné odpružení), nebo o samotný motor. Dvouválec Testastretta Evoluzione pochází z 1198, byl

ale za jízdy zjistíte, že jsou vlastně akorát a díky nim je vzprímený posaz pohodlný a neunavující. Dokonce i ochrana proti větru je pro člověka s výškou kolem 185 cm uspokojivá a bez turbulence, a to si plexi můžete posouvat o 60 mm. Nebo si rovnou motorku objednejte s vyšším plexi, je zdarma, stejně jako sedlo snižující výšku na 825 mm.

Nohy vám spočinou ve výřezech v nádrži, jejíž 20l objem

TECHNICKÉ ÚDAJE

Ducati Multistrada 1200/S

Objem	1198 cm³
Výkon	110 kW/150 k@9250
Točivý moment	118,7 Nm@7500
Hmotnost	217/220 kg (provozní)
Cena	379 000/479 000 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V90°, DOHC/4 desmo, vrtání × zdvih 106 × 67,9 mm, kompresní poměr 11,5:1, vstříkávání Mitsubishi s oválnými sacími hrdly Mikuni a jedním vstříkovačem na válec, elektronický plyn, kontrola trakce, elektrický startér, šestistupňová převodovka, antihoppingová mokrá spojka, sekundární převod řetězem

Podvozek: příhradový ocelový rám, vpředu USD vidlice Marzocchi Ø 50 mm, zdvih 170 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s tlumičem Sachs, zdvih 170 mm, obojí plně nastavitelné (verze S: vpředu USD vidlice Öhlins Ø 48 mm, vzadu tlumič Öhlins, obojí s elektronickým ovládáním), úhel řízení 25°, brzdy volitelné s ABS (verze S standardně) vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové dvoudestíkové radiální třmeny Brembo, vzadu kotouč Ø 245 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Scorpion Trail vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, lité ráfky 3,50"/6,00"

Rozměry: délka 2150 mm, výška 1400 mm, sedlo 850 mm, rozvor 1530 mm, nádrž 20l

► DVĚ VERZE



Multistrada bude k dostání ve dvou verzích – jak je u Ducati zvykem, vedle standardního modelu bude ještě vylepšené esko. Za základ dáte 379 000 Kč, ABS pořídíte za dvacetitisícový příplatek. Multistrada 1200S stojí značných 479 tisíc a bude k dostání ve dvou variantách (Sport s karbonovými doplňky nebo Touring s kufry, vyhřívanými gripy a centrálním stojanem), ovšem v Ducati předpokládají, že bude tvořit až 80 % prodejů tohoto modelu. Kromě ABS ve standardu má totiž elektronicky nastavitelné odpružení Öhlins.

Ducati Multistrada 1200

a 10 kg nadváhu, nehledě k barokním rozměrům, jimiž se štíhlé Ducati nemůže rovnat.

Jenže Multistrada má ještě další tři tváře. Tedy, ten turistický mód je tak všestranný, že mi městský program přijde až zbytečný, i kdyby se alibisticky přejmenoval na Rain. Myslím, že ho tam Italové dali jen proto, že mohli, jediný citelný rozdíl proti Enduru spočívá ve větší kontrole trakce.

Po navolení módu Sport odhodí Multistrada plášť halící její skutečnou identitu a stane se superbikem na dlouhých nohách. Reakce na plyn je hodně ostrá a koně přicházejí dřív než u Touringu, z tohoto nastavení dokáže mít husí kůži i zkušený bruslč sliderů. Dejte full gas a předek se zvedne i na trojku...

Díky tužšímu nastavení podvozku se předek tolik nepotápí při brždění, ale, upřímně řečeno, on se moc nepotápí, ani když vezmete za páčku pořádně zhurta. Monobloky z 1198 na téhle motorce člověk nečeká, nicméně účinek použitých radikálních čtyřpístků mě tedy neoslabil. Chybí jim prvotní zákus a při osazení dvěma osobami (a to mi pasažérku dělala štíhlá holčička) je už jejich účinek pomalu na limitu. Když si přimyslím plně naložené kufry, řekl bych, že brzdová soustava Multistrady je poddimenzovaná. Nemluví o sportovním používání, ale o běžném životě cestovního endura. Navíc páčka zadní brzdy je dosti schovaná a při jízdě vestoje prakticky nedosažitelná kvůli krytu spojky, ovšem podle Du-



Pomocí elektronických programů Sport, Touring, Urban a Enduro ovlivňujících motor i podvozek se Multistrada mění jako chameleon

Motor má nejhutnější střední otáčky ze všech V-twinů Ducati, které byly kdy vyrobeny, a to včetně továrních závodáků

caci je to kvůli tomu, aby s ní na okruhu pilot nedřel. No jo, italská mentalita...

Takhle to má být

Multistrada svého majitele hýčká italským smyslem pro detail. Nechybí šikovně výklopné madlo nalevo, abyste měli motorku za co chytit při zvedání na centrální stojan. Jsou tady hned dvě 12V zásuvky plus štekr pro navigaci Garmin. Kromě třílitrového úložného prostoru pod sedlem

je ještě praktická schránka před řídítky. Sedlo spolujezdce se tváří pohodlně, navíc je tu plastový držák na topcase, který slouží i jako madlo. Velký rejdek, přehledná zrcátka, ABS jde úplně vypnout atd. Je cítit, že v Ducati pracují lidé, kteří znají potřeby svých zákazníků, protože sami na motorkách jezdí, jako třeba šéf vývojového oddělení Andrea Forni, jenž loňskou dovolenou strávil přejezdem severní Ameriky od Anchorage po Miami,

předloňskou cestou z Nordkapu do Dakaru...

Ve většině případů, když se některý výrobce pokusí vytvořit crossoverový model, jenž má mít to nejlepší z obou světů, je obvykle výsledkem paskvil, který naopak neumí nic pořádně. Výjimka je málo a nová Multistrada, čtyři motorky v jedné, je definitivně jednou z nich. Inženýři Ducati postavili stroj naprosto odlišný od ostatních na trhu, který má nejen dobrý mechanický základ, ale nastavuje nové standardy, co se elektronické výbavy motorek týče, dokonce předčí i bavorské S 1000 RR. A zároveň je opravdu zábavný a působivý při jízdě. Elektronika tady zvyšuje vaše zážitky z jízdy, nedělá z vás loutku v divadle řízeném počítačem. Takhle se to má dělat. Co ty na to, BMW? ■

TECHNICKÁ PORADNA

Průsaky kapalin – brzdové hadice

Prosakující brzdová kapalina je pořádně k vzteku, protože sežere barvu na řídítkách i všude, kam se dostane. Opravme si tedy hadice.

Jakub Nič, jakub@cmn.cz
foto: archiv

Gumové hadičky mají jednu velkou výhodu, bývají o něco delší, a tak se jejich roztržené konce někdy dají odříznout a hadička ještě použít. Budete-li ji přece jen muset vyměnit, sežeňte stejnou. Menší by se časem roztrhla a větší nebude dobře těsnit. Občas jsou hadičky k sehnání i v prodejnách Elitu, případně je mohou objednat, pokud takové zboží vedou na skladech.

Začne-li protékat manžeta brzdového pístku, není jiná možnost než její výměna. Pokud teče oko brzdové hadice a nepomůže MÍRNÉ dotažení, musíte kapalinu částečně nebo úplně vypustit a vyjmout měděné kroužky. Nemáte-li nové, můžete zkusit položit na sklo velmi jemný smírek a kroužek z obou stran jemně zabrousit. Tady rozhodně silikon nepoužívejte, není schopný těsnit jakákoli tlaková místa. ■







Více, než byste od svého chopperu očekávali ... Právě to přináší Honda VT1300CX. Vychutnejte si jízdu na tomto drsně krásném radikálním stroji, který svým designem působí spíše jako na objednávku postavený než sériový model. Je unikátní a unikátně si jeho charisma užijete i vy.



ALFAMOTO Tel.: 544 218 818 Brno • AUTOELEGANCE Tel.: 541 228 649 Brno-Řečkovice • MOTOMO Tel.: 519 322 046 Břeclav • MS MOTORS Tel.: 387 412 310 České Budějovice • FOMI Tel.: 558 654 246 Frýdek-Místek • NOKAMOTO Tel.: 495 406 170 Hradec Králové-Stěžery • ACURA Tel.: 474 629 321 Chomutov • EWK Tel.: 461 639 013 Janov u Litomyšle • MOTOSPORT K Tel.: 321 716 151 Kolín • ASCOT MB Tel.: 326 709 030 Mladá Boleslav • RACING TEAM H.J.M. Tel.: 257 711 177 Lety u Dobřichovic • AUTOPROFI Tel.: 485 150 005 Liberec • Autoprodej DUKLA Tel.: 466 310 271 Pardubice • AUTOCENTRUM JAN ŠMUCLER Tel.: 371 005 254 Plzeň • AUTO JAROV Tel.: 251 002 222 Praha 3 • MCH Tel.: 274 818 595 Praha 10 • DEYL & ŠULC Tel.: 775 623 262 Vestec u Prahy • MOTORSPORT TUNING Tel.: 385 731 055 Týn nad Vltavou • AUTOCENTRUM BEK Tel.: 475 212 023 Ústí nad Labem • MORAVAMOTORS Tel.: 571 633 157 Valašské Meziříčí 3 • MOTOGARANT Tel.: 577 616 406 Zlín

