

Svega pomalo

ST3 popunjava prazninu između prethodnih modela ST2 i ST4

PIŠE: BORIS METIKOŠ

Oznaka ST3 od nedavno je rezervirana za jedan potpuno novi Ducatiev sport touring, odnosno, za zadnje ostvarenje ove tvrtke na području "putnih" vozila. Motocikl je pažljivo dizajniran i usavršavan da podjednako zadovolji vozača i suputnika, a da pritom pruži optimalni kompromis između agilnosti i udobnosti za dugotrajna putovanja. No, iako je pridošlica više "soft" izvedbe, to ne znači da mu zato nedostaje i nešto od sportskog duha koji je oduvijek bio jedna od glavnih karakteristika motocikala iz Borgo Panigale. Naprotiv, predstavljeni sport tourer se odlikuje ciklistikom već tradicionalno visoke razine, kao i vrlo živim motorom sasvim nove koncepcije nazvanim Desmotre.

Najvažnija novost koja se uvodi ovim agregatom je sasvim novi raz-

Novi sport-touring iz Bologne popunjava prazninu između dosadašnjih modela ST2 i ST4. Pruža solidan kompromis agilnosti i udobnosti, a osim novog pogonskog agregata s tri ventila nazvanog Desmotre odlikuje se i redizajniranim prednjim krajem, te učinkovitijom vjetrobranskom zaštitom

vod s tri ventila po cilindru. Riječ je o rješenju koje omogućuje ostvarenje dobrog spoja visokih performansi, koje nisu mnogo slabije od onih koje razvijaju motori s četiri ventila po cilindru, pri čemu su troškovi proizvodnje i održavanja gotovo isti kao kod motora sa dva ventila po cilindru.

No, ako bolje pogledamo, vidjet ćemo kako su Ducatijevi konstruktori veliku pozornost posvetili i ostalim detaljima koji su važni za klasu sport-tourera. Ovdje mislimo na novosti koje se uočavaju u izradi vanjskih oplata prednjeg kraja, sjedala, upravljača i komandi, kao i na kompletnu instrument ploču.

S obzirom na atraktivan dizajn sportske orijentacije koji karakterizira gotovo sve proizvode ove talijanske tvrtke, dio koji nas je najviše razočarao kod modela ST3 svakako je njegov

nemaštovito izveden prednji kraj, koji s jedne strane osigurava odličnu vjetrobransku zaštitu, ali zato u estetskom smislu nije baš osobito dojmljiv.

Tko zna, možda se samo treba priviknuti na obilne dimenzije i masivna rasvjetna tijela koja su za današnje vrijeme ipak malo zastarjele izvedbe, pogotovo ako ga usporedimo s prijašnjim modelom čiji je prednji kraj bio puno elegantnije izveden. Svjesni činjenice da se o ukusima ne raspravlja, ovu konstataciju ćemo pribrojati našem osobnom mišljenju, no, vjerujemo da će se većina složiti da izgled novog ST3 ne zadovoljava u potpunosti današnje trendove.

Osim diskutabilnog prednjeg kraja dizajn ostalih oplata zadržava linije koje nalazimo kod svih modela ST, a to vrijedi i za rep motocikla. Isto tako, od obitelji sport touring model ST3 naslijedio je i retrovizore, koji osiguravaju odličnu preglednost, kao i središnji oslonac. Kako bi se olakšala upotreba središnjeg nosača, Ducatijevi su projektanti predvidjeli ručicu koja se nakon upotrebe uvlači. Ručica je obložena gumom, a

Za razliku od estetike, funkcionalno prednji kraj osigurava znatno bolju vjetrobransku zaštitu u usporedbi s prethodnim modelom

Upravljačka ploča je vrlo slične izvedbe kao i na modelu Multistrada



Ručice upravljača mogu se podešavati po visini i to u rasponu od 20 mm



CIJENA
102.900 kn



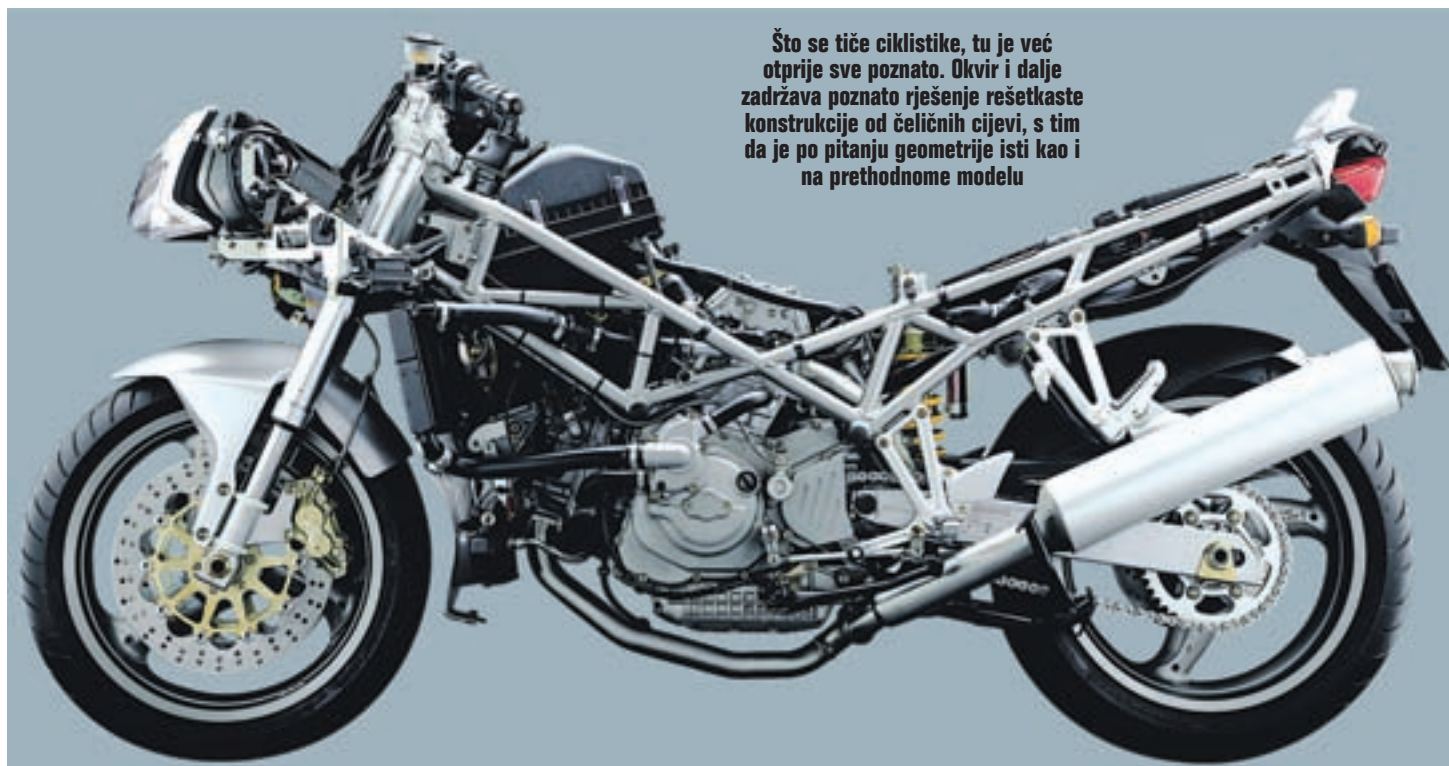
Možda se u estetskom smislu moglo učiniti i nešto više, no, to je ipak stvar subjektivnog doživljaja

maku od čak 20 mm. Sustav je vrlo jednostavan: dovoljno je otpustiti dva vijka kojima su stegnute i namjestiti visinu prema oznakama koje se nalaze na vilicama. Osim ručica po visini se mogu podešavati i ispušni topovi koji se mogu postaviti u dva različita položaja. Prvi je onaj turistički, dakle spušteni, koji omogućava smještaj bočnih kofera ili torbi, dok je onaj drugi, uzdignuti, namijenjen za sportski nastrojenu

vožnju. Visoku razinu udobnosti upotpunjuje još i mekano podstavljeno sjedalo novog oblika pod kojim se nalazi i lokot protiv krađe u obliku slova "U".

U tehničkom smislu, najvažnije novosti tiču se svakako Desmotre pogonskog agregata, što pojednostavljeno znači troventilski Desmodromic. Ovaj novorazvijeni L-twin zapremine 992 cm³, promjera i hoda 94 x 71,5 mm razvija snagu od 102 KS pri 8750

okr/min uz najveći okretni moment od 95 Nm pri 7 250 okr/min. Motor je razvijen na osnovi dobro provjerenog "dvoventilskog" motora s modela 1000 DS od kojeg je naslijedio karter, mjenjač, radilicu i primarni prijenos. Potpuno nove konstrukcije je sustav hlađenja tekućinom, za razliku od DS motora koji je bio hlađen zrakom, kao i cilindar, izveden iz cilindra s modela ST4, te klipnjača, klip i glava.



Što se tiče ciklistike, tu je već otprije sve poznato. Okvir i dalje zadržava poznato rješenje rešetkaste konstrukcije od čeličnih cijevi, s tim da je po pitanju geometrije isti kao i na prethodnome modelu

Iako djeluje robusno, novi Ducatiev sport-tourer je iznenađujuće uravnotežen i upravljiv. U svim situacijama prednji kraj na vozača prenosi osjećaj stabilnosti i preciznosti



No, najznačajnija novost svakako je uvođenje sustava sa tri ventila po cilindru, i to dva usisna i jedan ispušni, koji su postavljeni pod kutom od 20°. Ovakva izvedba osigurava bolje izgaranje smjese, a omogućuje i veći stupanj kompresije.

Velika pozornost posvećena je i rješenju rashladnog sustava koji je konstruiran tako da osobito dobro hladi neke osjetljive dijelove glave kao što su to primjerice is-

pušni kolektor i svjećice. Što se svjećica tiče, i ovdje je korišten sve popularniji Dual Spark sustav dvostrukih svjećica uz čiju se primjenu postiže manja emisija štetnih plinova, manja potrošnja goriva kao i bolja fluidnost pogonskog agregata pri nižim režimima rada. Napajanje gorivom riješeno je pomoću elektronski nadziranog sustava ubrizgavanja Magnet Marelli s leptirastim tijelima promjera 50 mm.

Što se tiče ciklistike, tu je već otprije sve poznato. Okvir i dalje zadržava poznato rješenje rešetkaste konstrukcije od čeličnih cijevi, s tim da je po pitanju geometrije isti kao i na prethodnome modelu. Ovo ukoliko znači da se i ST 3 odlikuje izvrsnim ciklističkim svojstvima, a ovaj element mu ujedno osigurava i neizostavni sportski "štih".

Jedine promjene odnose se na gornju ploču upravljača i vilicu, koja je doživjela samo vanjske promjene radi prilagodbe novoj konstrukciji podesivog upravljača. Sprijeda se tako ugrađuje

Showa upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm, dok je straga Sachsov mono-amortizer podesiv po svim parametrima. Isti je ostao i sustav kočenja, s diskovima i čeljustima kao i na prethodnoj verziji.

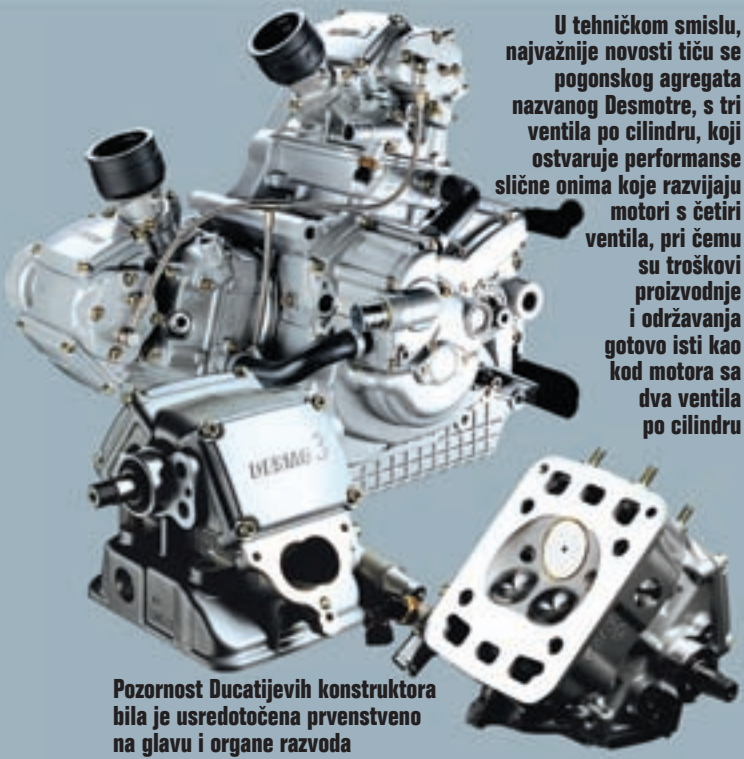
Za upravljačem modela ST3 vozač se osjeća zaista udobno, a to vrijedi i za suputnika. Poprsje vozača blago je nagnuto prema naprijed, ruke su udobno ispružene, a noge su savijene pod kutom koji omogućuje dugotrajnu vožnju bez ikakva zamora. Suvozaču je na raspolaganju velika površina prostora, dobro profiliranog i odlično postavljenog sjedala, s tim da su i njegovi oslonci za noge smješteni na dobro odmjerenoj udaljenosti. Osim toga, tu je i praktični ruko-hvat straga.

U primjeni do svog punog izražaja dolazi i prije spominjani, estetski diskutabilan, prednji vjetrobran koji osigurava gotovo savršenu vjetrobransku zaštitu. Motociklom se zbog toga može dugo putovati uz stalno održavanje visokog tempa vožnje.

Premda ovako velik prednji kraj naprosto poziva na vožnju autocestom, njegova ciklistika isto tako omogućuje veliko zadovoljstvo i u oštroj vožnji zavojitom cestom.

Mi smo u našem testiranju otišli još korak dalje i isprobali ST3 na natjecateljskoj stazi, iako takvo okruženje ne spada baš u opis primjene ovog motocikla. Moramo priznati da smo ostali ugodno zatečeni ostvarenim performansama, s obzirom na to da se ipak radi o jednom sport-toureru. Zaljubljenici u ove talijanske proizvode sada će zasigurno komentirati: "pa ipak je riječ o jednom Ducatiju", s čim se u ovom slučaju moramo složiti.

U tehničkom smislu, najvažnije novosti tiču se pogonskog agregata nazvanog Desmotre, s tri ventila po cilindru, koji ostvaruje performanse slične onima koje razvijaju motori s četiri ventila, pri čemu su troškovi proizvodnje i održavanja gotovo isti kao kod motora sa dva ventila po cilindru



Pozornost Ducatijevih konstruktora bila je usredotočena prvenstveno na glavu i organe razvoda



ST3 je pažljivo dizajniran da podjednako zadovolji vozača i suputnika, a da pritom ponudi optimalni kompromis između agilnosti i udobnosti za dugotrajna putovanja

Naime, i kod forsirane vožnje na stazi ST3 se uvijek odlikovao apsolutnom preciznošću u održavanju pravca. Zanimljivo je da uz takvu robusnost i težinu od 214 kg ide i iznenađujuće dobra upravljivost. Promjene pravca izvode se bez nekih osobitih problema, jedino što ovaj manevar donekle usporava premekano, turističko sjedalo.

Ulasci u zavoj su uvijek neutralni i brzi, što treba zahvaliti ne samo ukupnoj uravnoteženosti motocikla, nego i sjajno riješenom upravljaču koji djeluje poput svojevrsne poluge. Isto tako, kao i kod svih ostalih Ducatievih proizvoda i ovaj model dozvoljava upotrebu kočnice duboko u zavoj i u samom zavoju, s obzirom da je zbog konstrukcije efekt samoizravnavanja vrlo slabo izražen.

U svim situacijama prednji kraj vozača daje osjećaj stabilnosti i preciznosti koji je dostojan daleko specijaliziranih strojeva. Odmah se uspostavlja odnos potpunog povjerenja, tako da se u svaki zavoj vozi sve niže i niže. Zahvaljujući takvom ponašanju vozač ubrzo ostvaruje nagibe dostojne svakog poš-

Sjedalo je prostrano, dobro profilirano i odlično podstavljeno



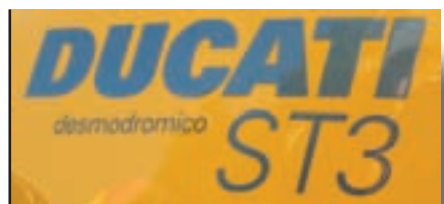
tovanja, a jedino pravo ograničenje postaju središnji nogar i oslonci za noge koji kad-tad moraju zastrugati po tlu.

Snaga od 102 KS na prvi pogled ne djeluje impresivno na Grobničkoj stazi, pogotovo ako ste imali priliku voziti neki od današnjih najmodernijih maksisportaša koji svi redom razvijaju od 160-170 KS. Isto tako, ovaj dvocilindraš pri visokim režimima sigurno nije dojmljiv kao što je to slučaj kod japanskih četverocilindraša ili nekih sportski orijentiranih talijanskih dvocilindraša, ali zato pri srednjim režimima predstavljeni motor djeluje zaista uvjerljivo. Naime, iz zavoja Desmote izvlači motocikl vrlo snažno, pri čemu je progresija upravo onakva kakvu i očekujemo od ove zapremine.

I maksimalna brzina od 239,1 km/h nije za podcijeniti. Istina, ne spada u brzinske rekorde, ali je i više nego dostatna s obzirom na namjenu modela ST3, no, najviše oduševljava to što se maksimalna brzina postigne vrlo lako, pri čemu se vozač čak i ne treba pretjerano priljubiti uz spremnik goriva.

Druga jaka strana ovog Ducatia je i njegov sustav kočenja koji je dostojan i jednog pravog sportskog motocikla, a kamoli ne jednog sport-tourera. Snage je uvijek dovoljno, a niti na modulabilnost ne možemo uložiti nikakvu primjedbu. Dovoljno je na ručicu kočnice djelovati samo sa dva prsta i dobit će se sjajan učinak kočenja koji motocikl usporava vrlo oštro i agresivno.

Cijena od 96.126 kn je prava europska, no Ducati nikad nije "potukao" konkurente cijenom. Za to je zadužena tradicija i karizma. ■



TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični V 90°, četverotaktni
Promjer x hod: 94x 71,5 mm
Obujam: 992 ccm
Odnos kompresije: 11,3 :1
Razvod: dvije bregaste osovine u glavi s 3 ventila po cilindru, hlađenje tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrzgavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 50 mm
Spojka: s višestrukim diskovima suha
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: konstrukcija od čeličnih cijevi
Kut upravljača: 24°
Ovjes: sprijeda upside-down vilica s cijevima od 43 mm, hod 130 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 148 mm
Gume: prednja 120/70-17, str. 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki diskovi promjera 320 mm sa 4 klipića, straga disk od 245 mm i 2 klipić
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.070, visina sjedala 820, osovinski razmak 1.430, težina 201 kg
Deklarirano: snaga - 107 ks (78,8 kW) pri 8.750 okr./min., max. okr. moment - 10 kgm (98,1 Nm) pri 7.250 okr./min
Spremnik goriva: 21 l

- + vjetrobranska zaštita, udobnost, ciklistika, snaga na srednjim režimima
- dizajn prednjeg kraja, vibracije, cijena