

# [ Ducati Paul Smart i Sport 1000 ]

*Na bazi prototipa predstavljenog 2003. na "Tokyo Motor Showu" talijanski je proizvođač predstavio i serijske verzije motocikala klase Sport Classic koji su inspirirani slavnim modelima iz ranih 1970-tih. Za sada su u ponudi samo dva modela: "goli" cafe racer Sport 1000 i ekskluzivni racer Paul Smart 1000 Limited Edition koji će se proizvesti u 2.000 primjeraka. Mi smo ih oba za vas isprobali u Firenzi, a ovdje vam donosimo ekskluzivan test i prve dojmove u vožnji*



**Oživjeli  
duhovi  
prošlosti**



Testirane predstavnike Sport Classic klase odlikuju kompaktnost i čvrstoća, ali i uzorna stabilnost u vožnji, što je između ostalog i posljedica nešto dužeg međuosovinskog razmaka od 1.425 mm. Motocikli se odlikuju čistokrvnim natjecateljskim položajem vozača s težištem u potpunosti usmjerenim prema naprijed i nisko postavljenim upravljačem

CIJENA  
93.900 kn



CIJENA  
118.900 kn



PIŠE: **BORIS METIKOŠ**

Italija, zemlja umjetnosti, mode i vrhunskog dizajna, ali i zemlja u kojoj su motocikli, poput lijepih žena, neizostavan dio svakodnevnog života. Isto tako, Italija je i jedna od najznačajnijih kolijevki motociklizma i moto sporta, domovina mnogih svjetskih prvaka i lovorikama okrunjenih motocikala. Naše odredište je Firenza - grad bogate povijesti, Michelangelovog stvaralaštva, grad

mostova, a u novije doba i grad studenata. Upravo su moderno obrazovanje i pojava sveučilišta zaslužni za veliku ekspanziju ovog grada, posebno izraženu u nekoliko zadnjih desetljeća ili točnije rečeno, od početka sedamdesetih. Sve u svemu, s obzirom na karakter motocikala čijoj smo svjetskoj prezentaciji nedavno prisustvovali, lokacija zaista nije mogla biti bolje pogodena.

Naravno, već iz samog uvoda koji opisuje povijest ove zemlje i grada lako je zaključiti da se ne radi o predstavljanju nekog ultra snažnog ili futuristički oblikovanog modela, nego o vozilima koja asociraju na modele koji su svojim postojanjem obilježili same početke današnjih, modernih motocikala.





**Naš test vozač Boris Metikoš s Pierrom Terblancheom, glavnim Ducatijevim dizajnerom koji je osim za ove Classic modele odgovoran i za dizajn 999, MH 900, Multistrada te cijelu seriju SS**

**Neudoban smještaj modela Sport zasluga je ekstremno niskog upravljača, koji je postavljen još 20 mm niže nego na modelu Paul Smart**



Danas se, kao i nekada, motocikli iz tog po mnogo čemu značajnog doba smatraju vrlo cijenjenim primjercima koje odlikuju stil i performanse, no, ujedno su to i još uvijek prekrasni motocikli, kako u pogledu dizajna, tako i po voznim osobinama. Tih sedamdesetih godina prošlog stoljeća bio je važan svaki detalj i svaka komponenta, kako bi se dobio

potpuni doživljaj kompletnog motocikla. To su bili motocikli za utrke, ali i motocikli za svakodnevnu vožnju, koji su inspirirali i samim svojim izgledom. Bili su to sportski motocikli koji su izgradili umjetnost i kulturu talijanske moto industrije.

Vratimo, dakle, satove unatrag i prepustimo se vremenu kada je život bio puno jednostavniji i kada su se motocikli radili sa "srcem i dušom". Dobrodošli u prošlost, dobrodošli u sedamdesete. Naravno, sve dosad navedeno ima smisla samo ako je riječ o Ducatijevim "old fashion" modelima koji modernu Ducatijevu tehnologiju spajaju s dizajnom inspiriranim ranim 1970-tim godinama. Zašto baš 1970-te? Zato jer je upravo taj vremenski period bio od izuzetne važnosti za ovu bolonjsku tvrtku, obzirom na to da su se tada pojavili njihovi prvi sportski motocikli velike zapremine, odnosno, prvi Ducatijevi superbike-ovi.

Inače, Paul Smart 1000, Sport 1000 i GT 1000 su premijerno, u svojstvu prototipa, predstavljani još 2003. godine na "Tokyo Motor Show-u", da bi sada, nakon dvije godine, napokon krenuli i u serijsku proizvodnju kao predstavnici nove Sport Classic klase. Iako su na ovogodišnjoj prezentaciji bila predstavljena sva tri modela, za početak će se u prodaji naći samo Paul Smart 1000 Limited Edition i Sport 1000, koje smo i testirali u Firenzi, dok je produkcija modela GT 1000 odgođena za proljeće sljedeće godine. Bez obzira na to, svaki od predstavljenih modela je interesantan na svoj način, a odlikuje ih i specifični karakter koji ih na poseban način povezuje s prošlim vremenima.

Paul Smart 1000 Limited Edition je tako svoju inspiraciju našao u modelu Super Sport 750 iz 1974., odnosno, u njegovom prethodniku 750 Imola, s kojim je engleski vozač Paul

Smart 1972. osvojio tada prestižnu utrku Imola 200. Za Ducati je ovaj rezultat bio još značajniji jer je Paul Smart svoju pobjedu ostvario na potpuno novom, još netestiranom dvocilindričnom Ducatiju 750, a s istim takvim prototipom u Imoli je drugo mjesto osvojio i talijanski vozač Bruno Spaggari. Inspiriran ovim rezultatima glavni Ducatijev inženjer, g. Tagliani, odlučuje pokrenuti i serijsku proizvodnju ovog modela koji u potpunosti preuzima stil i tadašnja najmodernija tehnička rješenja s natjecateljskog bolida 750 Imola. Isto tako, s ovim modelom započinje i moderna era Ducatijevih dvocilindričnih motocikala, koju kasnije uspješno nastavljaju i modeli poput 750 SS-a, Hailwood-ov pobjednički "Isle of Man" 900 SS-a, budući modeli obitelji SS, kao i današnji Superbike motocikli. Osim povijesnog značaja, ekskluzivnom karakteru modela Paul Smart 1000 L.E., kojih će biti proizvedeno nemalih 2.000 primjeraka, pridonose i elementi poput ovjesa naglašeno sportske orijentacije, oplata metalik srebrne boje i okvir morskog zelene boje, što su sve detalji koji su krasili i nekadašnji model Super Sport iz 1974. godine.

Za razliku od tradicionalno natjecateljskih gena koje promovira Paul Smart, model Sport 1000 se oslanja na nekad popularnog Ducatijevog sport nakeđa pod nazivom 750 Sport, prethodnika modela Super Sport 750, koji se na tržištu pojavio 1973. u identičnoj žutoj boji. Sa svojim solo sjedalom i jednostavnim okruglim farom Sport je u osnovi bio serijski Cafe Racer koji je odmah osvojio srca svih ljubitelja "goli" motocikala sportske orijentacije. Isto tako, ovaj model je zbog svojih performansi i ciklističkih osobina ujedno bio i jedan od najpoželjnijih motocikala za mnogobrojne dorade, što mu je ubrzo osiguralo i titulu najcjenjenijeg "street racera" njegovog vremena.







Sportski ustroj motocikala naglašavaju uski bokovi, nisko postavljen upravljač i visoki oslonci za noge. Zahvaljujući malo težini, dobrom okretnom momentu i ukupnoj snazi od 92 KS, sa svakim okretajem ručice gasa osjeća se snažan potisak. Motocikli su opremljeni i novom APTC spojkom koja smanjuje moment na stražnjem kotaču prilikom kočenja motorom

U stilu nekadašnjih motocikala i novi model karakteriziraju niski upravljač izveden u natjecateljskom stilu 1970-tih, kromirana ogledala postavljena u samom završetku ručki upravljača, nepostojanje vjetrobranskih oplata, izduljeni spremnik goriva i solističko sjedalo. Tradicionalni stil novo izvedenog Sporta 1000 još je dodatno naglašen i ele-

mentima poput racing crte u kontrastnoj boji, koja se proteže gornjom stranom spremnika goriva i stražnjim krajem, kromiranim osloncima za noge, kao i crno obojanim detaljima poput dijelova motora i okvira.

No, nemojte da vas Paul Smart i Sport 1000 zavaraju svojim nostalgičnim linijama i da ostave dojam simpatičnih, ali zastarjelih

vozila, jer se ispod njihove retro vanjšine krije suvremena i dobro poznata Ducatijeva tehnika koja i brojnim drugim modelima ovog proizvođača osigurava solidne performanse i sjajne ciklističke osobine.

Pokretanje je tako povjerenjeno zadnjoj generaciji zračno hlađenih motora posljednje generacije, koji se ugrađuje i na modele SS, Multis-

**Novu Ducatijevu Sport Classic klasu karakteriziraju klasične linije. Na Excelove žičane kotače "old-fashion" dizajna postavljene su niskoprofilne radijalne gume dimenzija 120/70-17 sprijeda i 180/55-17 straga. S obzirom na upotrebu "žbica", u gume se postavljaju i unutarnje zračnice. Iako se radi o modernoj mješavini Pirellijevih pneumatika, dezen guma asocira na nekadašnje proizvode iz 60-tih i 70-tih godina**







Ovjes naglašeno sportske orijentacije, oplata metalik srebrne boje i okvir morsko zelene boje neizostavni su detalji koji su krasili i nekadašnji natjecateljski model Super Sport iz 1974. godine



#### PAUL SMART - TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> dvocilindrični, V 90°, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 94 x 71,5 mm
<b>Obujam:</b> 992 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 10:1
<b>Razvod:</b> Desmodromika i 2 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> zračno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje Marelli s leptirastim tijelima promjera 45 mm
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima suha
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelične cijevi
<b>Ovjes:</b> sprijeda Ohlins upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 120 mm, kut vilice 30 stupnjeva; straga Ohlins monoamortizer, hoda 130 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki diskovi promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 2 klipeća, straga disk od 245 mm i kočiona klješta sa 1 klipećem
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.180, visina 1.150, visina sjedala 825, osovinski razmak 1.425, težina 181 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 92 ks (67,7 kW) - 8.000 okr/min, max. okr. moment - 9,3 kgm (91,1 Nm) pri 6.000 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 15 l
<b>Max. brzina:</b> 220 km/h

**+** šarm, agilnost, okretni moment, ovjes, udobno sjedalo, ekskluzivnost limitirane serije, potrošnja

**-** ekstremno nizak upravljač, visoki oslonci za noge, vibracije instrument ploče, cijena

U odnosu na Sport 1000, model Paul Smart L.E. je opremljen vjetrobranskom poluoplatom, amortizerom upravljača i Ohlinsovim komponentama ovjesa. Ogdalata postavljena na poluoklop su malih dimenzija i nisu pregledna. Interesantno djeluje i stražnja vilica "old-fashion" dizajna, koja je, kao i okvir, također izrađena od čeličnih cijevi trada i novi Monster S2R 1000. S obzirom da je već neko vrijeme u ponudi, nećemo se previše osvrnati na već poznate detalje, nego ćemo spomenuti samo najvažnije karakteristike. Zrakom hlađeni Desmo 1000 DS s cilindrima postavljenim pod kutom od 90 stupnjeva ima dva ventila i dvije svjećice po cilindru, elektronsku kontrolu, elektronsko napajanje gorivom s leptirastim tijelima promjera 45 mm i modernu Testatretta tehnologiju. U odjelu s potpisom Sport Classic motor razvija snagu od

92 KS pri 8.000 okr/min i okretni moment od 9,3 kgm pri 6.000 okr/min, koji se na stražnji kotač prenose putem 6 brzinskog mjenjača.

Motor pali već na prvi dodir tipke startera. Začuđuje i činjenica da cijeli motocikl vrlo malo vibrira, da se ispušni sustav gotovo i ne osjeća i da je spojka izrazito mekana. Dvocilindrični agregat radi vrlo pravilno i fluidno, tako da je pogodan i za potpune početnike. No, iako deklarirane vrijednosti ne djeluju pretjerano ohrabrujuće, sa svakim okretajem ručice gasa osjeća se snažan potisak. Naravno, zasluga je to dobrog okretnog momenta, ali i relativno malih težina vozila od 179 kg za Sport i 181 kg za Paul Smarta.

Isto tako, motocikli su opremljeni i novom APTC spojkom, koja smanjuje moment na stražnjem kotaču prilikom kočenja motorom.

**Kočioni sustav visokih performansi: dvostruki diskovi promjera 320 mm sprijeda, na koje djeluju dvoklipna kočiona klješta i stražnji disk promjera 245 mm i jednoklipne kočione čeljusti**







Sport 1000 svojim dizajnom asocira na nekadašnje slavne Caffe racere, koje su se osim minimalističkih oplata odlikovali i za to vrijeme vrlo respektabilnim performansama i ciklističkim osobinama



U stilu nekadašnjeg motocikla i novi model Sport karakteriziraju niski upravljač izveden u natjecateljskom stilu 70-tih, kromirana ogledala postavljena u samom završetku ručki upravljača, nepostojanje vjetrobranskih oplata, izduljeni spremnik goriva i solističko sjedalo

Zahvaljujući njoj izostalo je ono karakteristično blokiranje stražnjeg kotača pri otpuštanju gasa ili pri prebacivanju u nižu brzinu. Prema tome, bez obzira kako vozili jedan od ovih modela, oni uvijek fluidno klize i vrlo dugo ostaju neutralni. Ovo će prije svega biti od pomoći malo grubljim vozačima.

Još jedan od zaštitnih znakova Ducatija je i njegov prepoznatljivi okvir od okruglih cijevi krom-nikal-molibden čelika. Iako se na prvi pogled čini da je okvir preuzet s modela serije Super Sport, po riječima talijanskih inženjera radi se o potpuno novo dizajniranom elementu. U svakom slučaju, kao i ostale proizvode ove bolonjske tvrtke, i predstavnike nove Sport Classic klase odlikuju kompaktnost i čvrstoća okvira, ali i uzorna stabilnost u vožnji, što je iz-

među ostalog i posljedica nešto dužeg međuosovinskog razmaka od 1.425 mm.

Za navedene karakteristike zaslužan je i nešto tvrde podešeni ovjes koji motociklima osigurava neutralno ponašanje prilikom brzih promjena pravca i jakih nagiba, no, svoje negativnosti zato demonstrira na lošijim podlogama s jače izraženim neravninama, koje ćete ponekad doslovno osjetiti i u "zubima". Inače, ovjes je povjeren modernoj generaciji potpuno podesivih prednjih upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm i hoda 120 mm. Straga se nalazi malo neobično rješenje jednostrukog amortizera, koji se umjesto uobičajenog centralnog smještaja nalazi na lijevom kraku stražnje vilice. Stražnji amortizer je, jednako kao i prednji, podesiv po svim parametrima, a hod

#### SPORT 1000 - TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> dvocilindrični, V 90°, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 94 x 71,5 mm
<b>Obujam:</b> 992 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 10:1
<b>Razvod:</b> Desmodromika i 2 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> zračno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje Marelli s leptirastim tijelima promjera 45 mm
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima suha
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelične cijevi
<b>Ovjes:</b> sprijeda upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 120 mm, kut vilice 28 supnjeva;
straga monoamortizer, hoda 130 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki diskovi promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 2 klipeća, straga disk od 245 mm i kočiona klješa sa 1 klipećem
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.180, visina 1.037, visina sjedala 825, osovinski razmak 1.425, težina 179 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 92 ks (67,7 kW) - 8.000 okr/min, max. okr. moment - 9,3 kgm (91,1 Nm) pri 6.000 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 15 l
<b>Max. brzina:</b> preko 200 km/h

**+** šarm, agilnost, okretni moment, udobno sjedalo, potrošnja

**-** ekstremno nizak upravljač, visoki oslonci za noge, smještaj ogledala, vjetrobranska zaštita

**Pogonski agregat Desmo 1000 DS pripada posljednjoj generaciji Ducatijevih zrakom hlađenih dvocilindraša koji se ugrađuju i na modele SS, Multistrada i novi Monster S2R 1000. Motor ima dva ventila i dvije svjeće po cilindru, elektronsku kontrolu, elektronsko napajanje gorivom i modernu Testatretta tehnologiju**







**Ekskluzivni model Paul Smart 1000 Limitet Edition, koji je inspiraciju pronašao u nekadašnjem natjecateljskom modelu s početka 1970-tih, proizvodit će se u limitiranoj seriji od 2.000 primjeraka**

mu je nešto duži i iznosi 130 mm. No, iako je ovaj obaju motocikala po dimenzijama i parametrima gotovo identičan, prestižnom karakteru modela Paul Smart 1000 L.E. uvelike pridonose i ekskluzivni elementi amortizacije koje potpisuje tvrtka Ohlins, dok se na Sport ugrađuju Marzocchieva prednja vilica i Sachov stražnji amortizer. Osim što ima puno više racing šarma, Ohlinsov ovjes svoj prestižni karakter i veliku cijenu u potpunosti opravdava u vožnji, kada dolaze do izražaja profinjenost kojom upija neravnine i gotovo savršena kliznost.

Interesantno djeluje i stražnja vilica "old-fashion" dizajna, koja je, kao i okvir, izrađena od čeličnih cijevi. Dok je lijeva strana projektirana vrlo jednostavno, s jednom ravnom cijevi, desnom stranom vilice dominira eliptični, zaobljeni krak atraktivnog GP dizajna, koji osim vizualne komponente svoju neobičnu konfiguraciju duguje i manjku prostora za

bom donosi i neke neželjene nuspojave. Naime, kako bi se zadovoljili zakoni o buci i ekologiji, Sport Classic si morali biti dobro utišani pri čemu je izgubljen dobar dio šarma koji je krasio nekadašnje natjecateljske modele pogonjene tradicionalnim L-dvocilindrašem. Ipak, da ne ispadne sve tako crno pobrinuli su se stručnjaci tvrtke Termignoni, čiji se proizvodi, posebno dizajnirani za ove modele, nalaze na samom vrhu liste dodatne opreme. Sigurni smo da će se većina budućih vlasnika odmah odlučiti za navedenu varijantu, ako već ne zbog zvuka, onda sigurno zbog dizajna koji se u potpunosti oslanja na nekada vrlo popularni "truba" model tipa 2 u 1 i 2 u 2.

Kako bi vizualno što vjernije reflektirali duh sportskih motocikala iz prošlosti, Paul Smart i Sport se oslanjaju na klasične Excelove kotače sa 36 "žbica", koji se ipak pridržavaju današnjih standarda, odnosno, dimenzija 3,5 x 17



**S ovim modelima Ducati je uspješno oživio sportski duh sedamdesetih godina i proizveo upečatljive motocikle izražene osobnosti i gotovo povijesnog značaja**

spještaj ispušnog sustava.

S obzirom na karakter motocikla i ispušni sustav je dizajniran u duhu prošlosti, što još dodatno naglašava svojom izvedbom tipa 2 u 2, koja dvostruke prigušivače obojane u crno smješta s desne strane motocikla. U ispušni sustav se ugrađuju i trostazni katalizatori, zahvaljujući kojima su zadovoljene Euro 3 ispušne norme.

Ovo, naravno, sa sobom donosi i neke neželjene nuspojave. Naime, kako bi se zadovoljili zakoni o buci i ekologiji, Sport Classic si morali biti dobro utišani pri čemu je izgubljen dobar dio šarma koji je krasio nekadašnje natjecateljske modele pogonjene tradicionalnim L-dvocilindrašem. Ipak, da ne ispadne sve tako crno pobrinuli su se stručnjaci tvrtke Termignoni, čiji se proizvodi, posebno dizajnirani za ove modele, nalaze na samom vrhu liste dodatne opreme. Sigurni smo da će se većina budućih vlasnika odmah odlučiti za navedenu varijantu, ako već ne zbog zvuka, onda sigurno zbog dizajna koji se u potpunosti oslanja na nekada vrlo popularni "truba" model tipa 2 u 1 i 2 u 2.

Kako bi vizualno što vjernije reflektirali duh sportskih motocikala iz prošlosti, Paul Smart i Sport se oslanjaju na klasične Excelove kotače sa 36 "žbica", koji se ipak pridržavaju današnjih standarda, odnosno, dimenzija 3,5 x 17

sprijeda i 5,5 x 17 straga. Današnje parametre u potpunosti prate i niskoprofilne gume dimenzija 120/70 sprijeda i 180/55 straga, koje je specijalno za Ducati-jeve Sport Classic modele proizveo i dizajnirao Pirelli. Naravno, zbog žičanih kotača gume nisu tubeless, već imaju unutarnju zračnicu, no, neka vas to ne brine jer su po riječima proizvođača projektirane za brzine do 240 km/h. U stvari, riječ je o poznatoj mješavini Pirelli Diablo Corse, kojoj su za ovaj povijesni stil iscrtane "šare" u stilu nekadašnjih racing modela 60-tih i 70-tih godina.

I Paul Smart i Sport se odlikuju čistokrvnim natjecateljskim položajem vozača s težištem u potpunosti usmjere-

nim prema naprijed i nisko postavljenim upravljačem. Model Sport je u pogledu udobnost još ekstremnije orijentiran zahvaljujući izrazito nisko postavljenim i zatvorenim ručkama upravljača, koje su pozicionirane 20 mm niže nego na Paul Smartu. U svakom slučaju, predstavljeni Sport Classic i kako ne spadaju među motocikle za svakodnevnu primjenu u gradskoj gužvi, osim ako vam podlaktice nisu kao u profesionalnog bildera. U suprotnom ćete zbog bolova u rukama vrlo brzo odustati od guranja među autima "vapeći" za natjecateljskom stazom i otvorenim prometnicama, a da i ne spominjemo nepraktičnost koja proizlazi iz iznimno malog zakretnog kuta upravljača.

S druge strane, sjedalo je postavljeno na relativno niskih 825 mm od tla, a bokovi su vrlo uski, barem što se tiče izduljenog spremnika goriva i dijela gdje se nalaze koljena vozača. Nasuprot tome, oslonci za noge su postavljeni izrazito visoko i dosta prema unatrag. Sve u svemu, s obzirom na natjecateljski karakter kojim zrače ovi motocikli, udobnosti baš i nije napravljen neki ustupak. Nešto bolji dojam ostvaruje jedino sjedalo, koje je zadovoljavajućih dimenzija i dobro profilirano, što prilikom agresivnije vožnje osigurava brzo i nesmetano prebacivanje težine s jedne na drugu stranu motocikla.

Zbrojimo li sve navedeno, složiti ćemo se da ovi motocikli daju najbolje od sebe na brzim zavojitim dionicama i otvorenim prometnicama, što i ne treba previše čuditi s obzirom na njihovo ultrasportsko "genetsko" naslijeđe. U ovim uvjetima moderni "klasičari" su iznimno zabavni, bez obzira na njihov minimalistički komfor, ako ni zbog čega drugog, onda zato jer su izrazito čvrsti i brzih reakcija.

Nešto većim osjećajem čvrstoće u "rukama" ipak se odlikuje Paul Smart 1000 zahvaljujući serijski ugrađenom amortizeru upravljača, koji još dodatno smiruje prednji kraj. Sport se s druge strane odlikuje puno reaktivnijim prednjim krajem i bržom promjenom pravca, što je prvenstveno zasługa nešto oštrijeg kuta vilice od 28 stupnjeva, nasuprot 30 stupnjeva kod Paul Smarta.

Visoke performanse odnose se i na kočioni sustav, koji se odlikuje zadovoljavajućom snagom i dobrom mogućnošću doziranja. Ovo nas i ne treba previše čuditi jer ipak se radi o modernoj generaciji kočnica, koje se sastoje od prednjih dvostrukih poluplivajućih Brembo diskova promjera 320 mm, na koje djeluju plivajuće kočione čeljusti s dva klipa promjera 30 i 32 mm, dok se straga nalazi disk promjera 245 mm i jednoklipna kočiona kliješta plivajućeg tipa.

Manja ograničenja kod modela Sport 1000 odnose se na vjetrobransku zaštitu. No, kako je riječ o Cafe Raceru bez vjetrobranskih oplata, to mu ne možemo smatrati ozbiljnom manom jer motocikli ovog tipa ni nisu projektirani za visoke brzine. U odnosu na "goli" Sport u pogledu zaštite od vjetra puno nas je više razočarao Paul Smart i njegova poluoplatna, koja je postavljena previše nisko i ni u kom slučaju nije praktična. Naime, u svakodnevnoj primjeni poprje, ramena i glava vozača su stalno izloženi strujanju zraka, osim ako po visini ne spadate među profesionalne vozače ili džokeje, dok je prilikom forsirane vožnje vrlo teško ost-





variti natjecateljski položaj s glavom iza vjetrobrana zbog uskih oplata i neobično profiliranog stakla. Diskutabilne funkcionalnosti su i ogledala postavljena na popuoklop, jer su dosta nepregledna, za razliku od ogledala modela Sport, koja su većih dimenzija i osiguravaju bolju preglednost.

I na kraju, predstavljanjem ovih specifičnih motocikala koji su odličan spoj šarma iz nekih prošlih vremena i moderne tehnologije u koju su ugrađene tradicionalne Ducatijeve vrijednosti kao što su desmo sustav upravljanja ventilima i zračno hlađenje, Ducati je ponovo oživio sportski duh sedamdesetih godina i proizveo upečatljive motocikle izražene osobnosti i gotovo povijesnog značaja. Ovi motocikli možda nisu namijenjeni širokoj publici, ali će zato u njima uživati svi oni koji znaju prepoznati prave vrijednosti i bogatu natjecateljsku tradiciju. ■

**Tradicionalni stil novo izvedenog Sporta 1000 još je dodatno naglašen i elementima poput racing crte u kontrastnoj boji, koja se proteže gornjom stranom spremnika goriva i stražnjim krajem, kromiranim osloncima za noge i crno obojanim detaljima poput dijelova motora i okvira. Reaktivniji prednji kraj modela Sport zasluga je između ostalog i oštrijeg kuta prednje vilice**



# BIKE

## expo

### INTERNATIONAL

Padova Fiere Spa  
20-21-22  
JANUARY  
2006  
PADOVA - ITALY



[WWW.BIKE-EXPO.IT](http://WWW.BIKE-EXPO.IT)  
TIMETABLES: FRIDAY, SATURDAY AND  
SUNDAY from 09.00 AM to 08.00 PM



Info: C. & C. Srl - tel. +39.041.5010188 - fax. +39.041.635337  
info@bike-expo.it - Padova Fiere Spa - tel. +39.049.840111 - fax. +39.048.840570