

# Hyper aktivan

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**; FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK**

**V**eć je dobro poznato da je supermoto jedan od najbrže rastućih segmenata motociklističke industrije u zadnjem desetljeću i tu je svaka rasprava suvišna. Jednostavno, zahvaljujući svojoj agilnosti, praktičnosti, kao i svakodnevnoj upotrebljivosti ova se klasa nametnula kao logičan odgovor na većinu zahtjeva velikog broja aktivnih korisnika. Činjenica je isto tako da se od prvih transformacija enduro motocikala u supermoto nije pojavilo nikakvo revolucionarno rješenje vezano za ovu klasu, osim uobičajenog tehničkog napretka i naravno, vrlo smjelog projekta dvocilindričnog supermota made by Aprilija.

Ipak, bez obzira o kojem se proizvođaču i konceptu radilo, kompletna ponuda supermoto motocikala još od svog nastanka ostaje vjerna provjerenim rješenjima i zapreminama srednjeg razreda. No, da supermoto nije samo trenutačni trend nego ozbiljna klasa koja ne stagnira već evoluira iz dana u dan prvi je pokazao KTM sa svojim modelom SM 950, koji je otvorio vrata i ustoličio jednu sasvim novu klasu, klasu maksi supermotarda. S ovim modelom KTM postavlja potpuno nova mjerila u klasi urbanih terenaca i letvicu podiže miljama iznad tadašnje ponude, a zahvaljujući kapacitetnijem agregatu motociklističkoj javnosti nudi performanse o kojima se do tada kod supermoto motocikala nije moglo niti sanjati. Naravno, novi je proizvod imao i nekih svojih mana koje su bile uvjetovane specifičnostima same koncepcije. Ovdje prvenstveno mislimo na veću težinu i njoj pripadajuća ograničenja u pogledu agilnosti i reaktivnosti promjene smjera kretanja, koje su znatno odskakale od natjecateljskih modela. No, ipak su gotovo u potpunosti ostale na nivou ostale serijske ponude. Uz sve to, SM 950 je nudio i specifičan osjećaj u vožnji, kao i ukupne performanse koje su ravnopravno konkurirale i većini modernih nakada tog doba.

Nedugo nakon KTM-ove prezentacije velike potencijale ove klase uvidio je i talijanski Ducati, koji je na salonu motocikala u Milanu 2005. pred-

stavio i svoje viđenje maksi supermota u obliku koncepta pod imenom Hypermotard. Već prve reakcije pokazale su da je riječ o budućem velikom hitu, koji je svojim dizajnom i esencijalnim, ali zavodljivim linijama doslovno očarao sve prisutne, što je potvrdila i prestižna nagrada za najljepši motocikl sajma pod nazivom "Best of show".

No, za razliku od KTM-a koji je hrabro zakoračio u nepoznato, vodstvo Ducatija si zbog tadašnjih financijskih teškoća nije smjelo dopustiti još

jedan relativno slabo prihvaćen proizvod na tržištu, kao što je to bio slučaj s modelom 999, što bi vjerojatno snažno i dugoročno uzdrimalo ovu bolonjsku tvrtku. Tako je, bez obzira na pozitivne reakcije javnosti, Hypermotard i dalje u svojstvu prototipa samo krasio Ducatieve izložbene prostore čekajući završetak opsežnih ispitivanja tržišta i zeleno svjetlo za serijsku proizvodnju. Na žalost, kako je vrijeme prolazilo, početna euforija je bivala sve manja i polako, ali sigurno padala u zaborav, a novonastaloj obitelji maksi supermota su se već pridružili i još neki modeli, poput još ekstremnije projektiranog



Dvije i pol godine nakon premijernog predstavljanja kontraverzni Ducatijev prototip maxi supermota napokon dolazi i u serijskoj izvedbi. Zavodljivih je linija, atletske građe, kompaktnih dimenzija, snažnog srca i naravno, astronomske cijene. U vožnji je čvrst i stabilan, zabavnog je karaktera i jakih kočnica, a zbog masivnog agregata i dugačkog međuosovinskog razmaka više mu leže dugački nego kratki uzastopni zavoji. Na testu smo imali prvi primjerak koji je stigao u Hrvatsku i odmah smo ga bacili u "ralje" gradskih gužvi, regionalnih cesta i autocesta do mora, a priuštili smo mu i natjecateljsku supermoto stazu u Novom Marofu

C I J E N A  
99.900 KN



KTM SM 950 R, BMW HP2 Supermoto, te njegove urbane inačice HP2 Megamoto

Obzirom da i sam pisac ovih redova, kao uostalom i većina redakcije, spada u skupinu tajnih obožavatelja ovog modela još iz doba kad je bio prototip, nije nam teško palo ni to što smo imali samo par dana da razradimo motocikl (1000 km), kako bismo ga u potpunosti mogli testirati.

#### Dizajn za naslovnice

Ono što će vjerojatno najviše razveseliti sve poklonike ovog modela je činjenica da u dizajnu

nisu izvršene gotovo nikakve korekcije u odnosu na prototip, što znači da Hypermotard u potpunosti ostaje dosljedan svojim korijenima i prvobitnim atraktivnim i zanosnim vizualnim rješenjima.

Prednji kraj tako i dalje upotpunjuje interesantan spoj prednjeg blatobrana i vjetrobranske maskice, što je rješenje koje je od ovog modela preuzeo i nedavno predstavljani KTM SM 690. Iako spajanje ova dva elementa nedvojbeno ima i svoju vizualnu funkciju, koja je kod Ducatija izvedena vrlo elegantno i upečatljivo, u praksi je puno važnija aerodinamična strana ovog povezivanja, koja se

u odnosu na klasična rješenja očituje u puno većoj čvrstoći prednjeg kraja i stabilnosti motocikla na velikim brzinama.

Iza vjetrobranske maske nalaze se vrlo moderni instrumenti od tekućih kristala, koji svojim linijama neodoljivo podsjećaju na natjecateljske komponente koje se ugrađuju na Ducatijeve superbike modele, odnosno, na novi model 1098, s tom razlikom da su instrumenti ovog modela puno manjih dimenzija. No, bez obzira na razliku u veličini, instrument ploča Hypermotarda je pravi mali kompjuter koji vozaču omogućuje uvid u gomilu poda-

Hypermotarda 1100 se isplatilo čekati jer je zaista poseban i šarmantan poput najvećeg zavodnika



taka kao što su maksimalna brzina, broj okretaja, temperatura ulja u motoru, pritisak ulja, svijetlo upozorenja, napon akumulatora, rezerva spremnika goriva, brojač prijeđenih kilometara na rezervi, dijagnostika sustava ubrizgavanja, lap timer, upozorenje o servisnim intervalima, ukupni i parcijalni brojač kilometara, sat te sve najvažnije kontrolne žaruljice. Za one kojima ni to nije dovoljno na popisu dodatne opreme Ducati Performansa nalazi se i DDA, Ducati Data Analyser, koji uključuje

PC softver i USB priključak putem kojih se možete spojiti sa centralnom jedinicom motocikla i na svom kompjuteru pohraniti i analizirati telemetrijske podatke prikupljene u vožnji. Kako biste imali što detaljniji pregled svega što se događa u vožnji, možete uspoređivati podatke i grafove o otvorenosti komande gasa i leptirastih tijela, broju okretaja motora i brzini vozila na pojedinim dijelovima staze, kao i korištenom stupnju prijenosa. Tu je, naravno, još cijeli niz drugih parametara i podata-

ka s kojima se možete igrati, ali kada bismo ih sve nabrajali, morali bismo dobrano reducirati većinu ostalih testova u ovom izdanju Moto Pulsa.

Inače, funkcijama instrument ploče se upravlja putem tipke smještene na lijevom prekidaču, što je još jedno svježe i inteligentno rješenje preuzeto sa racing modela tvrtke.

Krenemo li dalje s razgledavanjem, na motociklu odmah uočavamo široki aluminijski upravljač promjenjivog presjeka, koji djeluje kao da je skinut sa nekog natjecateljskog cross motocikla. Naglašenu terensku orijentaciju prednjeg kraja u potpunosti prate i masivni štitnici za ruke, u koje su integrirani i pokazivači pravca LED tehnologije, a vrlo inovativno djeluju i pomična ogledala koja su također sastavni dio ovog sklopa.

U stilu pravog supermota sve vanjske oplate su minimalizirane i svedene na nužni minimum, zbog čega motocikl u stvarnosti djeluje puno manjim nego što bi se to na prvi pogled po slikama moglo zaključiti. Malih dimenzija je i spremnik goriva zapremine svega 12,4 l, koji se ističe izduženim bočnim stranicama motocross tipa, dok je sjedalo ravno i dugačko, iako nešto šire i dosta mekano podstavljeno, kako bi se zadovoljila prvenstveno cestovna primjena ovog modela.

Potpuno otvoreni i arogantno izloženi pogledima znatiželjnika straga se nalaze dva ispušna topa, koji bude sjećanja na nezaboravnu 916-ticu i koji čine završetak 2-1-2 ispušnog sustava, te daju motociklu nezamjenjiv Ducatijev zvuk. Iznad ispušnih topova kao potpuno samostalni detalj nalazi se stražnje stop svjetlo, također u LED tehnologiji, izvedeno u obliku malog spojlera. Ono ujedno služi i kao držač za ruke suvozača.

Sve u svemu, kompletne vanjske oplate se odlikuju čistim i esencijalnim linijama, a njihova aerodinamična svojstva i zadovoljenje supermoto forme niti malo nisu narušile ukupnu atraktivnost kompletnog vozila. U stvari, bez obzira na oskud-

Hypermotard nema karakteristične pipke na osloncima nogu poput Japanaca, a prva o asfalt zastruže poluga stražnje kočnice



► Potpuno digitalna instrument ploča pravi je mali kompjuter koji vozaču omogućuje uvid u gomilu podataka kao što su brzina, broj okretaja, temperatura ulja u motoru, pritisak ulja, napon akumulatora, rezerva goriva, brojač prijeđenih kilometara na rezervi, dijagnostika sustava ubrzavanja, lap timer, upozorenje o servisnim intervalima, ukupni i parcijalni brojač kilometara, sat te sve najvažnije kontrolne žaruljice

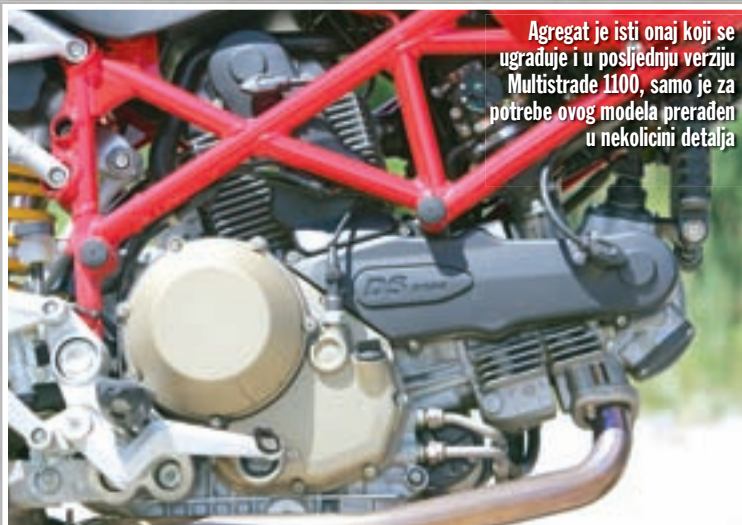


▲ Sportsku orijentaciju naglašavaju i lagani Marchesini kotači s krakovima u obliku slova Y, koji se ugrađuju i na model 1098

► Impozantno djeluje prednji kočioni sustav koji se sastoji od dvostrukih kočionih klijesta s radijalnim prihvatom, koja djeluju na dva diska promjera 305 mm



Ovaj Ducati se po zavojima ionako puno ljepše vozi sportskim načinom, kada koljenom "stružete" po podu, nego u Supermoto stilu, džonom



Agregat je isti onaj koji se ugrađuje i u posljednju verziju Multistrade 1100, samo je za potrebe ovog modela prerađen u nekolicini detalja



Pogled iz ptičje perspektive: Široki aluminijski upravljač promjenjivog presjeka i masivni štitnici za ruke s integriranim LED pokazivačima i inovativnim pomičnim ogledalima



Hypermotard se puno bolje snalazi na natjecateljskoj stazi poput Grobnika, koja obiluje brzim dionicama i dugačkim zavojima, nego na kratkim stazama poput Novog Marofa

nu odjeću morate priznati da na ovom motociklu sve ipak djeluje vrlo skladno i funkcionalno, a opet jednostavno i oku ugodno.

### Ogoljela Multistrada

No, kako bismo odmah riješili neke nedoumice vezane za ovaj model, već na početku moramo spomenuti da Hypermotard nije čistokrvni supermoto, nego atraktivan i uzbudljiv cestovni motocikl, koji na zanimljiv način kombinira agresivan supermoto stil s Ducatijevom sportskom tehnologijom, kako bi ponudio najbolje iz ova dva svijeta.

U prilog ovoj tvrdnji govori i činjenica da je za pokretanje Hypermotarda zadužena nova generacija dobro poznatog zrakom hlađenog agregata zapremine 1078 ccm s dvije svijećice i dva ventila po cilindru, koje pokreće dosta komplicirani

desmodromski sustav upravljanja. Gledamo li njegove osnovne elemente, odmah ćemo uočiti da je riječ o agregatu koji se ugrađuje i u posljednju verziju Multistrade 1100, samo što je za potrebe ovog modela prerađen u nekolicini detalja. Umjesto "mokre" spojke maksi supermoto tako ostaje vjerran "natjecateljski" orijentiranoj "suhoj" spojci, prerađena je i kompletna mjenjačka kutija, koja se odlikuje lakšim rotacionim elementima i kraćim prijenosnim odnosima, a kako bi se još dodatno reducirala ukupna težina, bočni poklopci motora su izrađeni od magnezija.

Iako se špekuliralo o značajnijem povećanju snage, pogonski agregat Hypermotarda je krenuo u sasvim drugom smjeru i snagu reducirao na 90 KS koje su dostupne na 7.750 okr/min uz okretni moment od 10,5 kgm pri vrlo niskih 4.750 okr/

min. Snaga se optimizira putem elektronskog sustava ubrizgavanja goriva s leptirastim tijelima promjera 45 mm, dok ispušni sustav u potpunosti zadovoljava stroge Euro 3 norme.

Od Multistrade 1100 je preuzet i tradicionalno čvrst i kompaktna okvir od čeličnih cijevi, koji se - također zbog uštede na težini - straga nastavlja na novorazvijenu stražnju konstrukciju od aluminijskih cjevastih profila. S istim modelom Ducatijev supermoto dijeli i karakteristike ovjesa, koji se na Hypermotardu sastoji od prednje potpuno podešive upside-down vilice promjera 50 mm i hoda 165 mm, koja je "uglavljena" u masivne "triple clamb" trokute upravljačkog mehanizma. Stražnji se dio oslanja na robusnu jednostruku aluminijsku vilicu, još jedna od poveznica sa cestovnim superbike modelom 916, na koju se veže jednostruki ZF Sach monoamortizer, kojeg je također moguće podešavati na predopterećenju opruge, kompresiji i povratu.

Impozantno djeluje i prednji kočioni sustav, koji se sastoji od dvostrukih kočionih kliješta s radijalnim prihvatom koja djeluju na dva poluplivajuća diska promjera 305 mm, dok se straga nalazi disk od 245 mm, što već i na papiru daje naslutiti da je zaustavna snaga ovog motocikla doista velika. Kako bismo u potpunosti bili dosljedni potpunom opisu, moramo spomenuti i kočionu pumpu s izdvojenim spremnikom ulja, kojoj se - kao i na pumpi spojke - može podešavati udaljenost od upravljača.

Ubacimo li u ovaj pregled još i lagane Marchesini kotače s krakovima u obliku slova Y, na koje se ugrađuju niskoprofilne gume Bridgestone BT 014 dimenzija 120/70-17 sprijeda i 180/55-17 straga, jasno nam je da se pred nama nalazi čistokrvni sportski motocikl strogo cestovne orijentacije, a ne neki zdepasti terenac koji ponekad omogućava



Lijepo izvedeni spoj prednjeg blatobrana i vjetrobranske maskice jedno je od glavnih obilježja Ducatijevog maksi supermota, a osim estetske funkcije zaslužan je i za bolja aerodinamična svojstva te ukupnu stabilnost motocikla



Jednostruka stražnja vilica asocira na nekadašnji vrlo popularan superbike model 916 i uvijek je rado viđeni element na svim Ducatijevim proizvodima

i neki lakši izlet izvan asfaltnih prometnica. Kad se zbroje sve uštede na raznim razinama, motocikl bez tekućina teži svega 179 kg, što je punih 17 kg manje nego na bratskom modelu Multistrada. Područje li crtu ispod svega navedenog, Hypermotard bi trebao biti pravi alat za potpunu dominaciju na cesti: znatno je lakši, vitalniji i neodoljivog izgleda.

### Naked u tijelu supermota

Kao što smo već spomenuli na početku, Hypermotard u prvom trenutku pomalo zbunjuje vozača svojom uskom siluetom, malom visinom i kompaktnom građom. U stvari, kad se nađete pored njega, motocikl djeluje kao da je riječ o supermotu puno manje zapremine, a ne o "čudovištu" koje pokreće agregat od 1100 ccm. Neobičan je i sam položaj vozača koji je izveden kao kombinacija supermota i naked stila. Naime, ako ste poklonik supermota filozofije i zauzmete položaj vrlo blizu spremniku goriva, koji vas naglašeno pomiče prema naprijed, onda će vam upravljač djelovati kao da je postavljen previše nisko, s obzirom da ćete doslovno visjeti na njemu. S druge strane, pomaknete li se unazad, noge će vam biti ugodno savijene, osjećaj upravljača u rukama će biti kao da se nalazite na ekstremno sportskom nakedu modernog kova, ali će vam se stražnjica zbog konfiguracije sjedala naglašeno podići prema gore. Ovaj položaj će gornji dio tijela postaviti pod naglašeniji kut, kao na sportskom motociklu, ali će i opterećenje ruku biti još naglašenije, a tada vam više neće odgovarati potpuno otvoreni upravljač. Za koji god položaj se odlučili, trebat će vam određeno vrijeme da se naviknete, nakon čega ćete imati osjećaj da je upravo to položaj o kojem ste sanjali cijelog života.

Određene nedoumice vezane su i za tehniku vožnje Hypermotarda, kao i za način držanja upravljača prilikom agresivnije primjene. Ako ste ljubitelj supermota filozofije i tehnike s ispruženom nogom, na to odmah zaboravite jer će vas u tome sprječavati nisko postavljene upravljače, koji prilikom svakog manevra dolazi u dodir s nogama i time ograničava željene manevre. No, bez obzira na to ovaj Ducati

se po zavojima ionako puno ljepše vozi sportskim načinom, kada koljenom "stružete" po podu. Ipak, i prilikom primjene ove tehnike nužno je poštovati određene zakonitosti, koje se u ovom slučaju odnose na držanje upravljača. Dok cijelim tijelom pratite smjernice sportske vožnje, "rogove" motocikla treba uhvatiti po principima terenske vožnje, što znači da ga, bez obzira što je nisko postavljen, treba držati sa široko otvorenim laktovima, kako biste dobili osjećaj maksimalne sigurnosti i totalne kontrole koji su nam toliko potrebni da bi u potpunosti mogli uživati u svim mogućnostima koje Hypermotard pruža. Ne treba stoga posebno naglašavati da je istinsko zadovoljstvo postupno otkrivati limite ovog motocikla, a to posebno vrijedi za slučajeve kada vam kao testni poligon posluži krivudava cesta ili natjecateljska staza.

Ovdje moramo spomenuti i prvi minus koji je vezan za pokretljivost motocikla na ostrim i zatvorenim zavojima, a koji se manifestira u podupravljaljivosti motocikla. Velikim dijelom za to je odgo-

voran dugački međuosovinski razmak od 1.455 mm. U vožnji to izgleda tako da motocikl vrlo brzo dođe do određenog stupnja nagiba, nakon čega kao da na trenutak zastane, a onda doslovno propadne i u istom trenutku zakrene upravljač u smjeru kretanja. Nije to ništa strašno, jer motocikl i dalje ostaje stabilan, samo što je osjećaj vrlo neugodan kada se s njim prvi puta susretnete. Uz malo vježbe i privikavanja stvari brzo dolaze na svoje mjesto, no, od motocikla za čije se ime veže toliko slavna sportska tradicija takva zastrašivanja nismo očekivali.

Kad smo već kod mana, osvrnut ćemo se i na 6-brzinsku mjenjačku kutiju koja se odlikuje dosta tupim i otežanim mijenjanjem prijenosnih odnosa. Jednu od ovih karakteristika možemo donekle opravdati nedovoljnim brojem prijedjenih kilometara i samim time nerazrađenim sustavom, ali je isto tako istina da su Ducatijevi mjenjački sklopovi još uvijek u malom zaostatku za onim što danas nudi japanska konkurencija. Još uvijek su to 'muški' motocikli.



Ugodno iznenađenje je odsutnost snažnih vibracija. Istina, manja količina vibracija se još uvijek osjeća, no one su sada toliko prigušene da više ne predstavljaju manu, nego samo karakteristični sarm legendarnog zrakom hlađenog dvocilindraša

Zahvaljujući esencijalnim oplatom malih dimenzija Hypermotard ostavlja dojam vrlo malog i kompaktnog motocikla uskih bokova



Kočnice se odlikuju velikom snagom i moguće ih je gotovo savršeno dozirati



Hypermotard je dobitnik nagrade "Best of show" na Milanskom salonu 2005. Dizajn Hypermotarda 1100 ostaje vjeran neodoljivim i upečatljivim linijama atraktivnog prototipa. Čvrst i kompaktan okvir od čeličnih cijevi također je preuzet s modela Multistrada. Spremnik goriva je vrlo male zapremine od 12,4 l. U masivne štitičke za ruke integrirani su pokazivači pravca LED tehnologije

## RIJEČ STRUČNJAKA: Viktor Bolšec (višestruki prvak Hrvatske u motocrossu, enduru, auto kupovima itd.)

● Hypermotard je zaista prekrasan motocikl gotovo hipnotičke privlačnosti. Vidi se da su ga dizajnirali Talijani, majstori estetike. Na prvi pogled sam ostao malo zbunjen, nisam očekivao da će motocikl biti toliko mali i uzak. Obzirom na slike koje sam vidio očekivao sam puno veće dimenzije. Gotovo je nevjerojatno koliko je motocikl kompaktan i uzak obzirom na veličinu zračno hlađenog agregata.

Položaj mi je dosta čudan zbog jako nisko postavljenog upravljača. Kako sam navikao na motocross motocikle, ovo mi izgleda kao da vozim neku kombinaciju između superbikea i terenca, no, nakon samo nekoliko krugova sam se navikao na to i više nisam imao nikakvih problema.

Ugodno su me iznenadili instrumenti - djeluju kao da su skinuti s nekog GP-a, a vrlo interesantna su i ogledala postavljena u štitičnicima za ruke, na dobroj visini i pregledna, ali zato potpuno neučinkovita u gradskoj gužvi.

U vožnji se odmah vidi da je riječ o čistokrvnom Ducatiju. Motocikl je krut i stabilan, a čak je i ovjes sportski čvrst, iako ima duži hod nego motocikli sportskog usmjerenja. S druge strane, zbog dužeg hoda ovjesa Hypermotard preko "graba" na cesti prelazi kao da ni ne postoje, tako da je idealan za naše ceste.

Iako izgleda kao supermoto, ustvari je riječ o čistokrvnom cestovnom motociklu, odnosno, nekom obliku sportskog nakeda, pa ga tako treba i voziti, s koljenom na podu. Supermoto tehnika s ispruženom

nogom mu nikako ne odgovara jer u zavoju smeta nisko postavljeni upravljač koji udara u noge, a kad se noga ipak ostavi u ispruženom položaju, upravljač je doslovno "zablokira", tako da ju ne možete koristiti za pomoć i uspravljanje motocikla ako se za to ukaže potreba.

Tu je i težina. Istina, 179 kg nije puno za cestovni motocikl, ali kad ste navikli na motocross modele od svega stotinjak kila, onda vam ovo izgleda kao da ste na nekom GT-u.

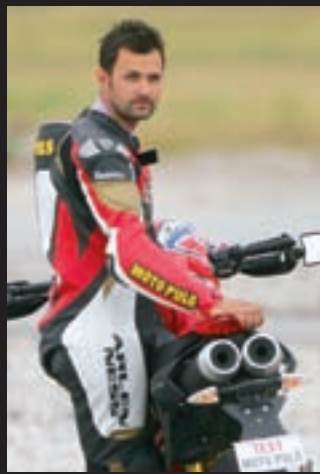
Malo sam ostao zatečen na kratkim, ostrim zavojima, u kojima me Hypermotard, moram priznati, malo "trznuo" svojim ponašanjem. U stvari, motocikl prvo krene u nagib normalno, onda zastane na trenutak, nakon čega se ponovno obruši u drugi dio nagiba, pri čemu imate osjećaj kao da vam je "pustio" prednji kotač. Sve ovo prati još i dodatno

zakretanje upravljača, što još više pojačava dojam da se nalazite u kriznoj situaciji. Zbilja nezgodno! S druge strane, na ravnim dionicama i otvorenim zavojima motocikl je jako čvrst i stabilan, gotovo kao 999 ili 1098, i vozaču daje veliki osjećaj sigurnosti.

Motor je pravi Ducatijevski, lijep kod pokretanja, ali zato konstantan i linearan u razvijanju snage, što je još potpomognuto i kamionskim okretnim momentom, tako da nije potrebna pretjerana upotreba mjenjačke kutije. Meni osobno snage ima dovoljno, što se vidi i po tome kako se Hypermotard lako diže na stražnji kotač, iako je motocikl dosta dugačak. A kad ga jednom dignete na "zadnji", čovjek se više ne može zasititi te akrobacije, jer ju motocikl toliko lako i jednostavno izvodi, da se teško kontrolirati da to ne ponovite barem još jednom, pa još jednom...

E da, mjenjač! Mjenjač je jako tvrd i grub i nije mi jasno da Talijani taj sklop već godinama ne mogu unaprijediti kako bi ponudili nešto kao, recimo, Japanci.

Što se kočnica tiče, one su vrlo snažne i mogu se lijepo dozirati, ali su jako tvrde i zahtijevaju snažan stisak poluge ako želite da usporavaju vozilo agresivno kao što i izgledaju. Obzirom o kojim je elementima riječ, očekivao sam puno brutalnije performanse, no vjerojatno je stvar u kočionim oblogama, koje su od tvrde smjese, kako bi duže trajale i kako ne bi uplašile ili dovele u opasnu situaciju manje iskusne vozače. Ma, bez obzira na razlog, ova klješta moraju bolje kočiti!



S druge strane, kad se nađe u okruženju otvorene ceste, Hypermotard iz korijena mijenja svoju narav i vozaču ulijeva osjećaj potpunog povjerenja. U tim uvjetima sportski nastrojenu ovjes funkcionira besprijekorno, a veliki međuosovinski razmak u kombinaciji s malom težinom pruža dojam relativno okretnog, ali zato iznimno čvrstog i stabilnog motocikla. Ovakvo uzajamno povjerenje još je dodatno potpomognuto snažnim agregatom s vrlo linearnom krivuljom snage i golemim okretnim momentom, koji snagu razvija odlučno i bez ikakvog napora.

U dugačke zavoje motocikl ulazi vrlo brzo, trenutno izvršavajući sve prohtjeve vozača, a nikakvih teškoća nema niti ako se putanja zavoja počne zatvarati. U tim uvjetima je dovoljno samo još malo pojačati nagib i Hypermotard će zadanu putanju svladati bez pogovora.

Tu do izražaja dolazi i sportski ovjes motocikla, koji se ujedno odlikuje i nešto dužim hodom i koji doslovno guta sve neravnine naših legendarno loših prometnica, pomažući tako ukupnoj stabilnosti motocikla.

Sve u svemu, kad se sve zbroji, na otvorenoj cesti smo ostali oduševljeni ukupnim povjerenjem koje ovaj talijanski supermoto prenosi na vozača, kao i radom ovjesa te ukupnom snagom koja na papiru ne djeluje previše optimistično, dok se u primjeni pokazala više nego dovoljnom da zadovolji sve tipove vozača, bez obzira na njihove želje i iskustvo. Naime, stvari su puno bolje kada iza sebe ostavite sve muke izazvane zatvorenom konfiguracijom supermoto natjecateljske staze, a naše je skromno mišljenje da bi se Hypermotard puno bolje snašao na natjecateljskoj stazi poput Grobnika, koja obiluje brzim dionicama i dugačkim zavojima.

### Neobično moćan i s 90 KS

Što se pogonskog agregata tiče, on uvijek spremno odgovara na komandu gasa, a ukupna snaga je

**TEHNIČKI PODACI**

<b>Motor:</b> V-2, četverotakti
<b>Promjer x hod:</b> 98 x 71,5 mm
<b>Obujam:</b> 1078 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 10,5:1
<b>Razvod:</b> jedna bregasta osovina i 4 ventila
<b>Hlađenje:</b> zračno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelom promjera 45 mm
<b>Spojka:</b> suha
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelični cjevasti
<b>Ovjes:</b> upside-down vilica promjera 50 mm, hoda 165 mm; monoamortizer, hod 141 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70 -17, stražnja 180/55 -17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki diskovi promjera 305 mm i Brembo radijalna kočiona klješta s 4 klipića, straga disk 245 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.120, osovinski razmak 1.455, visina sjedala 845, težina 179 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 90 ks (66 kW) - 7.750 okr/min, max. okr. moment - 10,5 kgm (102,9 Nm) pri 4.750
<b>Spremnik goriva:</b> 12,4 l.
<b>Max. brzina:</b> cca. 210 km/h

**+** dizajn, ekskluzivnost, okretni moment, stabilnost, prednja kočnica, kompaktna izvedba

**-** cijena, tvrd mjenjač, zaštita od vjetra, zapremina spremnika goriva, širina ogledala

iskoristiva u svom cijelom radnom području i omogućava vozaču da se na njega uvijek može osloniti, iako vršna vrijednost, kao što smo već spomenuli, nije na razini današnje dvocilindrične konkurencije. Brža reakcija na komandu gasa posljedica je veće zapremine, novog softvera sustava ubrizgavanja i visoke vrijednosti okretnog momenta. Motocikl jednostavno toliko snažno oslobađa snagu, da je jednostavno grijeh ne iskoristiti taj potencijal i ne propeti ga s vremena na vrijeme na stražnji kotač.

Ono što nas je ugodno iznenadilo kod ovog modela je i činjenica da motor više ne vibrira pretjerano. Istina, manja količina vibracija se još uvijek osjeća, no one su sada toliko prigušene, da više ne predstavljaju manu, nego samo karakteristični šarm legendarnog zrakom hlađenog dvocilindraša. Maksimalno je prigušena i buka iz samog agregata, a određene zamjerke upućujemo spojci, koja je i dalje dosta tvrda, no ne toliko koliko je to bio slučaj kod sličnih modela ove Kuće. Krivulja snage je linearna i fluidna, iako je razvijanje snage nekako punije nego na ostalim modelima koje pokreće ovaj agregat. Za to su donekle zaslužni i prijenosni odnosi, koji su kraći, te postavljeni poprilično blizu.

Kako je kočioni sustav povjeren elementima koji su svojom izvedbom vrlo blizu onima na natjecateljskim superbike motociklima, o karakteristikama kočnica možemo samo reći da se odlikuju velikom snagom i da ih je moguće gotovo savršeno dozirati. Nama se osobno nije sviđala žestina kočenja na prednjem kotaču, obzirom da je zaustavljanje motocikla proporcionalno sili pritiska kočnice, što znači da snažnije kočenje zahtjeva i snažan pritisak poluge. Istina, ovakva reakcija će više odgovarati manje iskusnim vozačima koji tek trebaju razviti osjećaj za fino doziranje, kao i onima koji ne vole vožnju na maksimumu. S druge strane, onima koji traže ekstremne performanse na raspolaganju je "S" varijanta opremljena prestižnim Brembo mono-block kočionim klještima preuzetim sa hipersportskog modela 1098.

Motocikl jednostavno toliko snažno oslobađa snagu, da je jednostavno grijeh ne iskoristiti taj potencijal i ne propeti ga s vremena na vrijeme na stražnji kotač



Tradicionalni ispušni sustav tipa 2-1-2 sa visoko postavljenim ispušnim topovima daje dodatnu dozu atraktivnosti stražnjem kraju

ne komande postavljene koji milimetar više.

Na kraju možemo samo reći da je razvojni put ovog modela bio dug i trnovit i da je od premijernog predstavljanja do serijske proizvodnje prošlo jako puno vremena, unutar kojeg su tržištu predstavljani još neki vrlo konkurentni modeli. No, na Hypermotard 1100 se isplatilo čekati jer je zaista neobičan, unikatan i šarmantan poput najvećeg zavodnika. Isto tako, esencijalne je izvedbe, ekstremne, 'nabrijan' i uvijek gladan novih izazova. U svakom slučaju, ili će vam se odmah uvući pod kožu ili ga nećete niti pogledati zbog njegovog manjka uglađenosti i mnoštva drugih mana koje su već tradicionalne za ovu talijansku tvrtku. No, jedno je sigurno: voljeli ga ili mrzili, uvijek će vas natjerati da se za njim okrenete. Uspjeh pojedinog modela na tržištu počinje sa stavom, što Hypermotardu nimalo ne nedostaje.

Ipak, vrijedi li sve to 99.900 kn pitanje je o kojem će odlučivati isključivo potencijalni vlasnici. No, za većinu Ducatijevih poklonika cijena nikada nije bila presudan faktor, jer oni daleko više cijene tradiciju, šarm, obiteljske korijene i jedinstveni dizajn koji mogu osmisliti jedino Talijani. Mi bismo ga drage volje ugostili u našoj garaži po bilo kojoj cijeni. ■