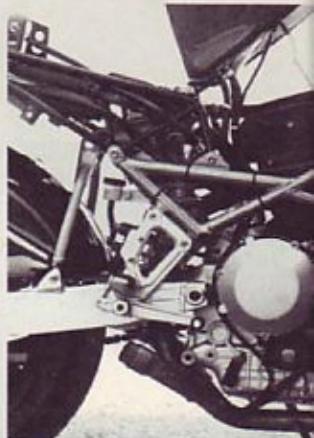


# SV



V preprost in kakovosten okvir je obešen motor. Zadnje vilice so vpete v ohišje motorja

Mišo Zornik v Ducatiju visoko kotira. Do popolnosti obvlada delo s karbonskimi vlakni, brezhibno modelira, hkrati zna videti v prihodnost. Ducati oskrbuje s plastičnimi in karbonskimi elementi. Brez njega se proizvodnja v Ducatiju, brez pretiravanja rečeno, ustavi.

Zornikovi mojstri delajo tudi elemente za motocikle, ki jih bomo videli šele pojutrišnjem. Njihovo znanje in spretnost sta tudi v motociklih, s katerimi Ducatijevi dirkači tekmujejo na svetovnem prvenstvu superbike.

Odlične reference za Zornika in ekipo! Tako je tudi laže razumeti, kako zmore zadovoljiti tudi najbolj eksotične želje slovenskih motociklistov in iz Ducatija pripel-

## Vozili smo: DUCATI 888 SP5

Ducati 888 SP5 je verna kopija dirkalnega motocikla, ki kraljuje v svetovnem prvenstvu superbike.

Motocikel, ki smo ga vozili, je bil sploh nekaj posebnega: na mostičku prednjih vilic je imel pripeto spominsko tablico s serijsko številko 004. Prvi trije motocikli so ostali v tovarni v Bologni. Četrти je prišel v Slovenijo, k Zorniku – prava poslastica za zbiralce.



# STOVNI PRVAK



Ducati 888 SP5:  
cestna kopija dirkalnika,  
motocikel z dušo in obrazom

jati tudi tiste modele motociklov, ki so že vnaprej razprodani. Taka eksotika je na primer motocikel, ki smo ga vozili. Še večja eksotika je dirkalni motocikel 888 racing, ki ga bo Karim Babič vozil na slovenskem prvenstvu. Le 48 takih dirkalnikov so sestavili v tovarni!

Ducati 888 SP5 je motocikel, ki mu zagotovo ni para na tem svetu. Ni samo primerek lepo v kup znešene kovine in plastike. To je motocikel z dušo in obrazom. In taki motocikli so redki.

Spomnim se ducatijev izpred desetih in petnajstih let. Tehnično so bili resda zanimivi. Lepi? Ne zamerite. Nobene lepote nisem videl na njih.

Že nekaj let pa živi Ducati, pod okriljem Cagive, svojo drugo mladost. Ohranja hišno tradicijo dvovaljnega motorja z valji na L, ko-

mbinirano z najplodnejšimi spoznanji strojnikov, elektronikov in seveda oblikovalcev.

SP5 je tako lep, da ne najdeš pravih besed. Hiter, da ti jemlje dih. Vzorno je okreten in varen. Skratka, očarljiv.

Res je dirkač po zasnovi in videzu. Celo v sedežu je prostora le za voznika. Namenjen je samotarskemu, športno obarvanemu užitkarjenju. Toda po drugi plati je v vsakdanjem življenju, v prometu, do voznika prijazen. Uporaben. Vendar, ko vzneseno priateljuješ z motocikлом v prometu, te tam globoko v srcu prebada: "Ej, na dirkalšču bi ga lahko pognal do konca in poraďal robeve gum!"

Redkokdo je verjel, z Japonci vred, da bo Ducati znal izdelati pravi motocikel. Zgodba malce

spominja na tisto pravljico o grdem račku. Pri Ducatiju so imeli veliko posluha in pokončno hrbitenico. Niso kopirali japonske tehnike. Vztrajali so pri svojih zamislih, ki odstopajo od modnih tokov. Toda pokazale so se za uspešne v vseh pogledih.

Ko odmakneš oči od brezhibno lepih potez motocikla, ko umiriš vznemirjen pogled begajoč po sami prvočistni opremi, se zaveš, da je osnova motocikla z oznako 888 pravzaprav tako preprosta, da kar ne verjameš, da je motocikel tako dirkaško zmogljiv, trikratni svetovni prvak.

Nosilna osnova je okvir, ki ga dopolnjuje sam agregat. Okvir je preprosto paličje iz krom-molibdenovih (25 Cr Mo 4) cevi, spodaj odprt, s štirimi točkami za vpetje aggregata. Zelo vitka



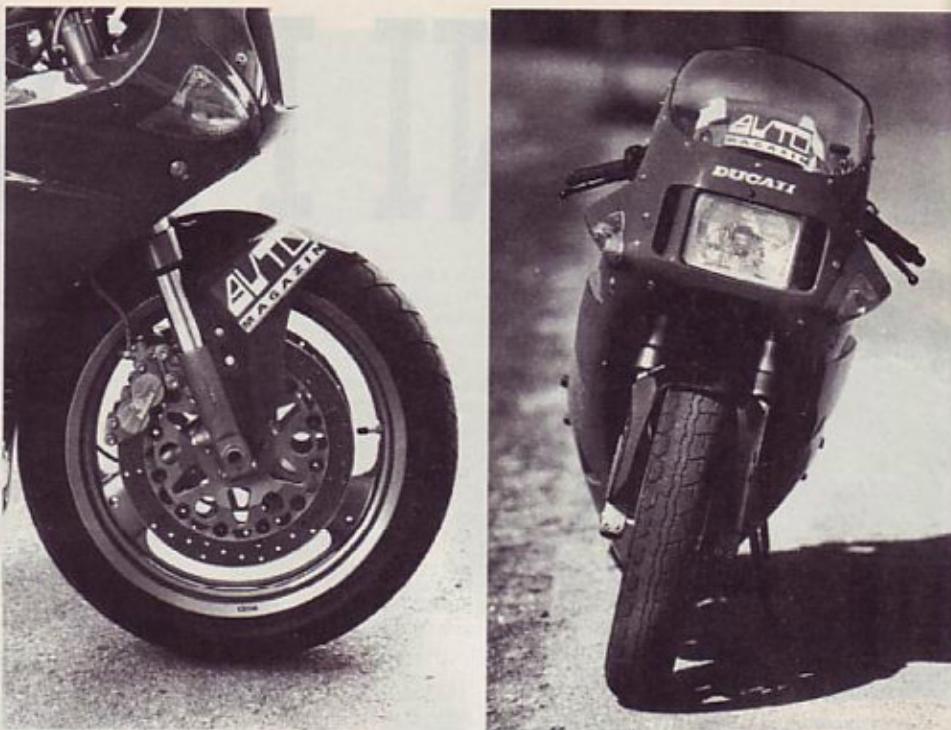
in lahka konstrukcija. Motor je nosilni del okvirja. Skozi ohišje motorja so vpete zadnje nihajne, aluminijaste vilice! Na okvir se opirajo prek centralnega blažilnika (znamke Ohlins), vpetega v vitko ročičevje. Prednji del pa se opira na vilice sistema upside - down japonske izdelave Showa, z oznako "special" in kraki premera 41 mm. Ševeda, kako-vostno vzmetenje je nastavljivo v vseh smerih delovanja.

Vitost motocikla je očitna in je njegova velika prednost. Tovarna namreč navaja težo le 188 kg. Temu podatku gre v celoti verjet, saj je motocikel v rokah prav pereeno lahek. Zornik pa poudarja, da je mogoče težo brez večjih naprezanj spustiti na 150 kg. Tako lahkega in tako močnega motocikla si pravzaprav sploh ne predstavljam. To mora biti poezija.

Ducatijev dvovaljnik, ki ima valje razprte pod kotom 90 stopinj, je nenačadno zmogljiv motor. Zmore 118 KM pri 10.500 vrtljajih v minuti. To je cestni nivo. S preprogramiranjem elementa EPROM vzglilne in vbrizgalne elektronike pa moč opazno naraste. Izvralno, mar ne?

Ko prvič slišiš visoko tuljenje dirkalnih ducatijev, zvok je pravzaprav nekaj posebnega, globok in odrezav, in vidiš kako hitro se odmikajo japonskim štirivaljniki, težko dojameš, da dva valja s po štirimi ventili zmorea toliko moči in prožnosti. Dobro, tisto so dirkalni stroji, si rečeš. Toda SP5 pravzaprav ni niso drugačen. Pri tisoč vrtljajih v minuti globoko in umirjeno gode. Z naraščanjem vrtljajev pa začne zavijati. Vrti se rad kot dvo-taktni dirkalni stroj. V hipu igla v merilniku vrtljajev seže nad 10.000.

Ducatijev dvovaljnik je v marsičem unikat. Zaradi arhitekture motorja je po širini ugodno ozek. Vgradnji v okvir in aerodinamiki močno po godu. Kljub vodnemu hlajenju in po dvema odmičnima



**Prednji del: lepo oblikovan oklep, vilice upside - down znamke Showa, plavajoči zavorni koloti**



**Zadek: aluminijaste nihajne vilice, glušniki iz karbona, blažilnik Ohlins**

gredema v vsaki glavi (krmili jih zobati jermen na desni strani vsakega valja) motor ni zajeten. Ekskluzivnost se skriva v glavah. To je desmodromično krmiljenje ventilov: ventil odpira in zapira nihajni vzvod. Zato ventilu ne uidejo iz ritma, tudi če motor zaide krepko v prepovedane vrtljaje, kjer se klasične spiralne vzmeti - zmedejo.

Ducati je bil med prvimi, ki je verjal v elektronski vbrizg goriva. Indirekten vbrizg firme Weber ima za vsak valj po dva injektorja. Sesalne cevi zajemajo svež zrak ob bokih motocikla in ga vodijo v zajetno škatlo, kjer se zrak čisti skozi papirnat vložek in se zatem umirja.

## TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** dvovaljni z valji na L pod kotom 90 stopinj - štirikotni - vodno hlajen - po dve odmični gredi v glavi grani z zobatimi jermeni - po širje ventil na valj, krmiljen desmodromično - vilica x gib 94 x 64 mm - prostornina 888 kubikov - kompresija 11:1 - navojna moč 86,7 kW (118 KM) pri 10.500 vrtljajih/min - navor 7 - indirekten elektronski vbrizg Weber s po dveh injektorjema - elektronski vbrizg - električni zagoni.

**Prenos moči:** zobjnički primarni prenos - hidravlično vodenih včipločilna suha sklopka - šeststopenjski menjalnik - vverga na zadnje kolo.

**Okriv in vzmetenje:** dvojni spodaj odprt cevni okvir iz krom-molibdenovih cevi, motor kot nosilni element - kot glave okvira 24,5 stopinje - predtek 100 mm - medosna razdalja 1430 mm - spredaj vilice upside - down Showa special s kraki premera 41 mm in hodom 120 mm; nastavljive v obeh smereh delovanja - zadaj aluminijaste nihajne vilice s progredientno delujčim amortizerjem Ohlins, nastavljivim v obeh smereh delovanja, kod kolesa 110 mm.

**Kolesa in gume:** kolo spredaj MT 3,50x17 z gumo michelin TX11 120/70-17 - kolo zadaj MT 3,50x17 z gumo michelin TX23 180/55-17.

**Zavore:** spredaj 2x plavajoči kolci brembo premera 320 mm s žirbatno zavorno celjustjo - zadaj fikni kolci brembo premera 245 mm.

**Mere in teža:** dolžina 2000 mm - širina 670 mm - višina 1120 mm - višina sedeža od tal 760 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - suha teža motocikla 188 kg - posoda za gorivo 19 litrov.

**Cena:** 29.400.000 ITL (s carino in prometnim davkom)

**Zastopniki:** MS ZORNIK, 64260 Bled, Koritenska 17/B



**Utrinek s snemanja za TV AVTO magazin**

Motor je za servisiranje sorazmeroma dostopen. Posodo za gorivo je mogoče privzidigniti in podpreti z oporo. Oklep zahteva nekaj malega dela s ključem imbus. In motor je pred očmi. Tudi akumulator, ki so ga pritaknili ob desni bok motorja, da je težišče motocikla čim bliže tlor.

Ducati 888 SP5 s ceno 29 milijonov lir sodi v najdražjo kategorijo. Pa je vprašanje cene povsem akademska tema. Kajti upoštevati kaže, ob ekskluzivnosti, tudi kakovost opreme motocikla. Vzmetenje smo že omenili. Tu je tudi precej modnega in lahkega karbona, ki se lesketa v prednjem in zadnjem blatu in v dveh zanjih glušnikih izpušnih cevi. Tu so zavore: lep komplet iz hiše Brembo, par pravih "fottante" kolutov premera 320 mm spredaj in fiksni kolut premera 245 mm zadaj. Pa tudi nizkopresečnih michelin na trikrakih kolesih ne kaže spregledati.

Gledati ducati 888 SP5 je užitek. Užitek poslušati. Voziti? Ah, kaj bi vam pravil. Redko se mi dogaja, da pomislim, da sploh ne bi zlezel dol!

Motor lahko vrlga. Termometer hladilne tekočine se mora zganiti prek 50 stopinj Celzija. Do takrat so se tudi sosedje že naposluti dvovaljnika in se umaknili s ceste. Prosim vas, ali je sploh mogoče počasi odpeljati: prva, vkljupi z lahko, suha sklopka daje dober občutek; pogled okoli, "ali je zrak čist" in vrooommm, druga, tretja, četrta ... Potem se obesim na ročico prednje zavore, samo z dvema prstoma. Motocikel rahlo počepne in se zabije v asfalt. Lepo. Lepo.

Tam, na koncu, se je ravna med polji zavijugala v lep ovinek S, pa spet raven lok proti hišam, potem spet ravna navzdol v kotlino, lep levi ovinek, pa na slepo v desno. Kako igrivo je mogoče prelagati ducati med ovinki!

Sedim takole pred zaslonom računalnika in vidim ducati pred očmi. Kaj bi mu lahko zameril? Preprosta električna stikala, na primer Delajo. Sicer pa jih sploh nisem gledal. Vibracije? Ne spomniam se jih. Udobje? To je športnik, superbike, udobja je dovolj. Motocikel je risan na kožo.

• • •

Ducati SP5 sem že tako občudoval. Odkar sem ga tudi vozil, hodim malce zasanjanjo okoli.

Si sploh predstavljate: 118 KM, 188 kg, 260 km na uro in ves ta šarm zravn?

**Tekst: MITJA GUSTINČIĆ**  
**Foto: MATEJ DRUŽNIK**

## Aktualno: Brskamo za vas

# VIZIR - OKNO V SVET

Okno v svet je za vsakega prvega motorista njegova čelada, natančnejše vizir na njej. Ne glede na kakovost, znamko ali ceno čelade je vsakemu motoristu še kako potreben oster, natančen, skratak brezhiben pogled na dogajanje na cestišču - pred njim in za njim. V množici mirajočih in premikajočih se stvari, ki jih mora motorist med vožnjo opazovati in se nanje pravilno odziviti, je za nezgodo dovolj, če spregleda eno samo.

Nespatmetno bi bilo misliti, da je tako brezhibno vidno polje pomembno samo za motoriste s težjimi motocikli in za vožnjo pri višjih hitrostih. Ravn tako je to nujno za varno vožnjo za mopediste, ki si s svojimi relativno visokimi hitrostmi in hitrimi potezami poskušajo izboriti prostor v mestni gneči. Za vse je torej napočil čas, ko je treba vzeti staro čelado v roke, jo pred bližajočo se sezono očistiti in preveriti brezhibnost. Marsikdo se bo ob tem spomnil, kaj vse je v lanski sezoni doživelja njegova čelada, in ugotovil, da se ji to tudi pozna. Na vizirju se pozna odgrnite, morda pa celo kakšne druge mehanske okvare in poškodbe, ki so nastale zaradi nepravilne izbire čistilnih sredstev. Če vas je ob branju že nekoliko zapekla vest in ste pripravljeni z resnično majhnim denarjem narediti veliko za boljšo in predvsem varnejšo vožnjo, boste kupili nov vizir; zdaj je zadnji čas za to. Ne le zato, ker vsak naslednji dan bolj vabi na vožnjo z motorjem, temveč zato, ker se vam, če ne boste hitri, utegne zgoditi, da na našem trgu pravega vizirja za svojo čelado sploh ne boste našli! Če samo za hip spremenimo položaj in namesto iz kože jezni kupcev, ki ne morejo kupiti, kar želijo, na to problematiko pogledamo kot prodajalc, bomo zlahka razumeli, zakaj je tako. Tako veliki trgovci kot tudi manjši zasebniki so pri nabavi rezervnih delov za čelade, ki jih prodajajo, zelo skopi: to je



blago, pri katerem se rado zgodijo, da predvidena količina v sezoni ne poide in s tem ne upraviči svojega nakupa ter ne daje dovolj hitrega zasluga. Tako bi pri večjih prodajalcih, kakršni so na primer Maximarket ali Metalka in Slovenijaauto le s težavo našli kaj drugega kot čelade kakovostnega ranga Dona, Led ali v najboljšem primeru Nolan 25 in 33, cene pa se v precejšnjem razponu gibljejo med 11.000 in 25.000 tolarjev. Do vizirjev, tudi samo za naštete tipe čelad, pa je pri njih sploh nemogoče priti. V poplavi novih trgovin s tehničnim blagom in opremo za avtomobiliste je tudi nekaj takšnih, ki so se usmerile na trg motociklistične opreme. Nekatere so prav dobro založene tudi s čeladami: pri teh prodajalcih je moč najti zelo različne modele, od dobro znanih proizvajalcev, kot so Nova, Nolan, Uvex, Shoei in podobni, do nekaterih prav eksotičnih modelov. Tudi z nadomestnimi deli, in še posebej vizirji, boste

morda imeli srečo: če prodajalec ne bo imel vizirja, ki ga iščete, vam bo rekel, da ga lahko naroči, kar sicer vzame nekaj časa, vendar vam ne bo treba čez mejo. O cenah čelad in vizirjev v teh trgovinah je težko govoriti konkretno, saj razlike med kakovostnimi razredji posameznih čelad oblikujejo veliko paleto različnih cen. Če temu dodamo še neenotno politiko določanja cen zasebnih trgovcev, pa je sploh jasno, da natančnih podatkov ni mogoče dobiti. Vsaj za vizirje lahko na splošno rečemo, da se cene gibljejo okoli 20 DEM.

• • •

Ostane nam upanje, da bomo motoristi z zanimanjem za nakup vizirjev pomogli k večji skupni varnosti v prometu, hkrati pa bomo morda spodbudili trgovce k izboljšanju ponudbe dodatne motociklistične opreme in nadomestnih delov zanj.

**Tekst: ANDREJ BRGLEZ**  
**Foto: IGOR ZAPLATIL**