

# Pantah 600

Ducatijevi konstruktorji so z modelom pantah 500 začeli tobolo. Kajti to je motocykel, ki je v politrskem razredu kraljeval tako na tržišču kakor tudi na tekmovalnih stezah.

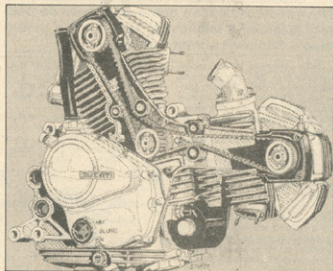
Ducati slovi, da svoje serijske motocykle snuje na podlagi tekmovalnih izkušenj. Zatorej ni čudno, da zasebni tekmovalci s skorajda serijskimi motocykli uspešno nastopajo na endurance tekmovalnih.

Tudi pantah 600, povrtna različica politrskega motocykla, je šel po isti poti. Razvojni fazo je opravil lansko leto v tekmovalnih formule TT.

Japonci so bili prvi, ki so svojimi motocykli želeli zadostiti željam vseh kategorij motoristov. Na trg so poslali poleg motocyklov standardnih prostornin tudi «vmesne» modele (suzuki 380, honda 450, suzuki 550, ...), ki so bili po moči bližji močnejšim modelom, vse drugo pa jih je družilo s šibkejšimi modeli. Ta recept so povzeli tudi druge tovarne motocyklov. Med tako nastale motocykle lahko štejemo tudi Ducatijev motocykel pantah 600.

Pantah 600 je v primerjavi z izhodiščnim motocykлом na oko le malenkostno spremenjen. Okvir je enak obema modeloma, prav tako zadnja plinska Marzocchijeva blažilnica. Prednja teleskopska vilica je še vedno ø35 mm, le da so namesto Marzocchijevega izdelka uporabili vilico Paioli. Opaznejše spremembe so bile deležne zavor, ki so tako na prednjih kolutih bogatejše za večje in zmogljivejše klesče.

**Motocykel je razvit iz tekmovalnega modela 600 TT2 – Vozne lastnosti podobne politrskemu motocyklu, le motor je prožnejši**



*Ducatijeva L zasnovana motorja se potrjuje z uspehi na stežnih tekmovalnih. Posebnosti motorja: desmodromično odpiranje in zapiranje ventilov ter krmljenje odmičnih gredil z zobatim jermenom*

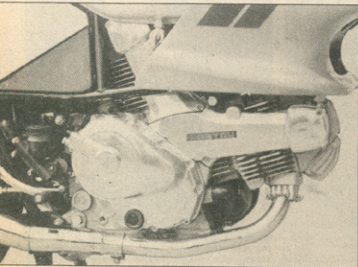
Največ svežega pa je v motorju. Po zasnovi je še vedno dvovaljni z valji na L pod kotom 90°, s po eno odmično gredjo v glavi in krmljenjem s pomočjo zobatega jermena. Tudi ta motor se odkljuje po desmodromičnem krmljenju ventilov (ventile odpirajo in zapirajo nihalni vzvodi). Prostornino 583 cm<sup>3</sup> so pridobili s povrtanjem valjev za 6 mm. Vrtnina x gib 80 x 58 mm.

Pozornost velja nameniti novi, močnejši sklopki. Ker so močnejše tudi vzmeti sklopke, so se konstruktorji izognili trdoti upravljalne sklopke tako, da so namesto pletenice uporabili hidravliko (o podobnem sistemu smo zapisali že v testih Lavardinih motocyklov). Ocene testnih voznikov so najboljše.

Če prislusnemo ocenam prvih testov tega motocykla, potem lahko povzamemo, da so vaji navdušeni nad stabilnostjo in vozniimi lastnostmi motocykla, ki izžareva športen značaj. Hvalijo vzmetenje, okvir in odlične zavore. Motor je pridobil na prožnosti, ki jo politrskemu motorju primanjkovalo. Manjše težave so se pokazale je pri nastavitvi obeh uplinjačev Dell'Orto PHF ø36, ki sta preobčutljiva na vremenske spremembe.

Največ negotovanja je povzročil design motocykla. Gornja polovica aerodinamičnega oklepa je «starinska», rezervoar goriva je «slonovski» in le srebrno – rdeča – oranžna barvna kombinacija uspe omiliti oblikovalčevu trdo roko. V celoti pa je to uspel motocykel, namenjen športno nastrojenim motoristom, ki ne gledajo toliko na make up motocykla in višje ceno vozne odlike.

MITJA GUSTINČIČ



Motor zmora 43 kW pri 8500 vrt/min, brez uprjanja pa se vrti do 10.000 vrt/jev. Poraba – 6,7 l/100 kilometrov

