

707 KM KOMFORTU

Wielu z nas ceni sobie wygodę, a prawie wszyscy kochamy moc i perfekcyjne prowadzenie. Trudno znaleźć pojazdy łączące te cechy, no chyba, że dosiadasz Mercedesa CLS AMG lub Ducati Multistrady.

Tekst: Andrzej „Simpson” Drzymulski.
Zdjęcia: Darek „Wszyscy mają duże, a ja małego” Borowicz



Nie ma maszyn uniwersalnych... Czy aby na pewno? Przez wiele lat wyobraźnia konstruktorów była ograniczana brakiem odpowiedniej technologii pozwalającej na spełnienie inżynierskich marzeń. Motocykle tak jak i samochody mogły być albo sportowe albo komfortowe. Próby osiągnięcia kompromisu były równie żenujące, co polski program kosmiczny. Na szczęście postęp technologiczny nabral pędu rozszczepianych atomów i oto w roku 2011 mamy szansę zaspokoić wiele motoryzacyjnych zachcianek naraz. Jak wspomniana uniwersalność sprawdza się w motocyklach, a jak w samochodach? Niemcy i Włosi ideologicznie połączyli siły tworząc 2 technologiczne cuda. Ducati Multistrada 1200S jest bez wątpienia tym w świecie dwóch kół, czym Mercedes CLS AMG w krainie dwuśladów. Wbrew pozorom obydwa pojazdy mają ze sobą bardzo wiele wspólnego. Co to takiego? Jest to możliwość automatycznej adaptacji do warunków jazdy. Podstawowymi kryteriami

odróżniającymi maszyny sportowe i komfortowe to: moc silnika, zawieszenie, układ kierowniczy i hamulce. Dzięki elektronice zarówno Ducati jak i Mercedes potrafi dostosować ustawienia tak, że charakterystyka pracy poszczególnych elementów zmienia się diametralnie.

Zacznijmy od puszek, dużej beżowej puszki, dużej beżowej puszki z martwymi krowami w środku. Nawet motocyklowy taliban przyznaje, że ten samochód z gwiazdą robi wrażenie. Wielkie nadwozie przysparza pierwszych satysfakcji estetycznych. Wnętrze zdradza sportowe aspiracje poprzez kierownicę oraz mocno wyprofilowane fotele. Mimo to nie ma tutaj mowy o żadnym dyskomforcie. Silnik pracuje cicho, skrzynia biegów działa płynnie, a zawieszenie miękko wybiera wszystkie nierówności. Jak to możliwe, że tak ciężki i wygodny samochód może posiadać charakter sportowy? Wszystko dzięki kilku przyciskom i jednemu pokrętle. Guzik z rysunkiem amortyzatora pozwala nam na „utwardzenie” zawieszenia samochodu. Pokręto

obok dźwigni skrzyni biegów umożliwia nam wybór trybu pracy pomiędzy: Comfort, Sport i Sport+. Przełożenia według upodobań mogą być zmieniane płynnie i na niskich obrotach lub agresywnie zaraz przed odcięciem zapłonu. Naciskając przycisk z literkami AMG dzieje się coś... Nie wiemy, co ale samochód z dostojnej limuzyny przeistacza się we wściekle zwierzę. Silnik V8 o pojemności 5.5 litra wspomagany 2 turbosprężarkami wydaje dźwięki jak szwadron startujących Messerschmittów, a reakcja na ruchy kierownicą jest równie szybka jak wystrzały

z ich karabinów. Nadwozie w zakrętach przestaje wykazywać tendencje do bujania, a tył po każdym dodaniu gazu radośnie chce wyprzedzić przód. Wszyst-

ko dzięki mocy na poziomie 557 KM oraz momentowi obrotowemu w wysokości 800 Nm. Oczywiście CLS AMG nie będzie miał szans na torze z typowo sportowymi samochodami, jednak biorąc pod uwagę komfort, jaki jest nam w stanie zapewnić na co dzień, jego osiągi, i charakter prowadzenia, są wysoce imponujące.

Dokładnie takie same wrażenia uzyskujemy na Ducati Multistradzie 1200S. Z wizualnej strony jest zdecydowanie mniej agresywny niż Mercedes, jednak jak na „turystyka” jego stylizacja jest bardzo radykalna. Motocykl jest duży, siedzimy na nim wysoko w wyprostowanej pozycji. Cud-miód dla ludzi ceniących sobie komfortową jazdę. Do wyboru mamy 4 tryby pracy: Sport, Touring, Urban i Enduro. Najbardziej relaksujące będą ustawienia miejskie. Motocykl ma wtedy ograniczoną moc, zawieszenie jest miękkie, a reakcja na gaz potulna jak baranek (taki trochę naszpycowany metanabolem). Nawet podczas pracy na mapach zapłonu obniżających moc maksymalną silnik

**MOTOCYKLE TAK JAK
I SAMOCHODY MOGŁY
BYĆ ALBO SPORTOWE
ALBO KOMFORTOWE**



Silnik o pojemności 5,5 litra posiada 8 cylindrów w układzie V. Jakby tego było mało całość jest wspomagana przez 2 turbosprężarki. W celu ogarnięcia mocy na poziomie 557KM zawieszenie jest „aktywne” czyli zmienia swoją charakterystykę podczas jazdy. Hamulce to ogromne zaciski pracujące na tarczach wykonanych z karbonu i ceramiki. Za innowacyjność trzeba zapłacić. Tym razem całe 810 tys. pln....

Mercedes CLS 63 AMG

Ponadprzeciętne osiągi tego turystycznego enduro nie powinny nikogo dziwić. Silnik pochodzi wprost z supersportowego modelu 1198. Wersja z literką S posiada zawieszenie od szwedzkiej firmy Öhlins, które po naciśnięciu guzika samo zmienia swoje ustawienia. Układ hamulcowy pochodzi oczywiście od Brembo i poza bardzo miękko działającą dźwignią hamulca nożnego, nie da się w żaden sposób do niego przyczepić.

Ducati 1200S Multistrada



typu L-2 o pojemności 1198 ccm zaskakuje swoją elastycznością. Podróżując przez kolejne ustawienia odkrywamy pokłady mocy, które nie były nigdy wcześniej dostępne w żadnym turystycznym enduro. Nie myślcie jednak, że Ducati to jakaś amatorszczyzna, która potrafi jedynie sterować potencjałem jednostki napędowej. Razem ze zmianami trybów pracy zawieszenie dostosowuje swoje ustawienia. W trybie SPORT motocykl zmienia się nie do poznania. Prowadzenie w zakrętach jest niesamowicie precyzyjne i stabilne, przy czym maszyna nie traci nic na swojej zwrotności. Silnik, działając bez żadnych ograniczników generuje 150 KM i prawie 120 Nm bez problemu katapultując nas na wyścigach z zakrętów. Dodatkową gratką jest kontrola trakcji, która dbając o nasze bezpieczeństwo, daje się bez problemu dezaktywować. Powerslide na motocyklu turystycznym? Proszę

NAWET MOTOCYKLOWY TALIBAN PRZYZNAJE, ŻE TEN SAMOCHÓD Z GWIAZDĄ ROBI WRAŻENIE

bardzo, Multistrada nie ma nic naprzeciwko. Spędzając kilka godzin z tą maszyną dochodzimy do wniosku, że na co dzień daje on nam wszystko czego potrzebujemy. Turystyczny komfort, miejską zwinnność, możliwość jazdy po lekkim terenie i oczywiście sportową jazdę na amatorskim poziomie. Co ciekawe nie wykonuje wszystkich tych zadań tylko przyzwoicie. Ducati sprawdza się we wszystkich warunkach lepiej niż dobrze. Czy pojazdy uniwersalne rzeczywiście istnieją? Chyba tak. Zarówno Mercedes CLS AMG i Ducati Multistrada 1200S zbliżają się do ideału. Jako cuda nowożytnej technologii dowodzą, że chcieć to móc. Oczywiście ani po jednym ani po drugim nie będziemy się spodziewać wygranych na track day'ach, jednak sportowe doznania, które mogą nam zapewnić obydwaj pojazdy zadowolą 99% kierowców. **MTM**

