

پانیگال 1199، گل سرسید کارخانه دوکاتی

در يك اتومبیل فرمول يك با وزنی معادل 640 كيلو و قدرت 800 اسب بخار، نسبت قدرت به وزن حدود 1/25 اسب بخار براي هر كيلوگرم از وزن خودروي مسابقه‌اي است.



جام جم آنلین: در يك اتومبیل فرمول يك با وزنی معادل 640 كيلو و قدرت 800 اسب بخار، نسبت قدرت به وزن حدود 1/25 اسب بخار براي هر كيلوگرم از وزن خودروي مسابقه‌اي است. این نسبت در موتورسیکلت جدید دوکاتی یعنی پانیگال 1199 با 164 كيلوگرم وزن و قدرت 195 اسب بخار، 1/19 اسب بخار در هر كيلوگرم است و این یعنی سوارشدن بر اسب وحشی. پس از معرفی پانیگال 1198 در سال 1385 که حتی بدون حمایت کارخانه سازنده در مسابقات جهانی سوپر بایک 2011 به مقام قهرمانی دست یافت، حالا شرکت دوکاتی محصول جدیدی را به دنیای قهرمانی معرفی کرده است. بد نیست نگاه دقیق‌تری به یکی از مطلوب‌ترین موتورسیکلت‌های جهان در سال جاری بیندازیم.

شاید بتوان گفت دوکاتی تدارك مناسبی برای معرفی پانیگال ندید. این کمپانی ایتالیایی به دلیل آن که پس از امضای قرارداد با ستاره مسابقات موتور سواری دنیا یعنی والتینو روسی تمام تمرکز خود را روی مسابقات موتو جی‌پی گذاشته بود، حمایت کمتری از تیم دوکاتی و پانیگال 1198 در مسابقات جهانی سوپر بایک داشت. البته همه چیز طبق برنامه پیش نرفت و روسی به مقام هفتم مسابقات رسید که نقطه تاریکی در کارنامه حرفه‌ای او محسوب می‌شود. شاید این بدترین تبلیغی بود که دوکاتی می‌توانست انجام دهد، چراکه همگان فکر می‌کردند مشکل نمی‌تواند مربوط به بهترین موتورسوار دنیا باشد و حتما این مشکل به موتورسیکلت او و بخصوص بدنه موتور آن که از جنس فیبر کربن مانوکوک بود مربوط می‌شده است.

در حالتی که زاویه بدن موتورسوار با زمین بسیار کم می‌شود سیستم تعلیق کارایی چندانی ندارد. وقتی که موتورسوار برای دورزدن موتور را خوابانده و زانوهایش را به زمین نزدیک می‌کند، سیستم تعلیق کارایی مناسب برای گرفتن تکان‌های وارده از زمین به کف موتور را ندارد و این موضوع پایداری تایرها روی سطح زمین را کمتر می‌کند. شاید در تئوری، موتورهای شاسی کربنی کارایی بالایی داشته باشند، اما در واقعیت راندن آنها برای موتورسواران حرفه‌ای بسیار سخت است. مگر کیسی استونر استرالیایی. تاکنون این موتورها زندگی حرفه‌ای موتورسواران بزرگی همچون والتینو روسی، نیکی هایدن و مارکو ملاندري را به چالش کشیده است. تا جایی که دوکاتی فقط به خاطر دادن شانس مجدد به قهرمان پراوازه‌اش، روسی در مسابقات 2012 در حال رفتن به سوی طراحی مجدد موتورهای سری Desmosedici با بدنه آلومینیومی است. در اینجا نگاه دقیق‌تری به GP11 و بدنه کربنی اش می‌اندازیم.

موتور سوپرکوادرات

نام پانیگال از منطقه‌ای دربخش شرقی بولونیا، جایی که کارخانه دوکاتی در آن قرار دارد، گرفته شده است. پانیگال جدید در نگاه اول تاثیرگذار است و زمانی بیشتر خود نمایی می‌کند که داور مسابقه، اجازه حرکت به شرکت‌کنندگان را می‌دهد. 195 اسب بخار قدرت فوق‌العاده‌ای برای این موتور 4 سیلندر محسوب می‌شود. موتور سوپر کوادرو، پیستون‌های حجیم آن را برای رسیدن به حداکثر قدرت در دور موتور 9000 دور بر دقیقه کاملاً گرم می‌کند که در مقایسه با ب.ام.و اس 1000 آر آر که برای رسیدن به حداکثر قدرت (193 اسب بخار) باید به دور موتور 14200 دور بر دقیقه برسد واقعا ستودنی است. قدرت خروجی 1199، 25 اسب بخار بیش از دوکاتی 1198 است و این يك جهش عالی محسوب می‌شود. مهندسان دوکاتی این ارتقا را به کمک سیلندر حجیم با قطر 112 میلی‌متر و بازه حرکتی بسیار کوتاه (جابه‌جایی بسیار کم) پیستون به سرانجام رسانده‌اند. هر چه میزان جابه‌جایی پیستون کمتر باشد موتور سریع‌تر به دور بالا می‌رسد و هر چه قطر سیلندر بیشتر باشد سوپاپ‌های قطورتری در سر سیلندر جا می‌گیرد. کم‌شدن میزان جابه‌جایی پیستون تقریباً اثر خاصی روی گشتاور پانیگال 1199 نداشته به گونه‌ای که گشتاور این موتورسیکلت نسبت به 1198 تنها يك نیوتن بر متر کمتر شده است.

سوپاپ دسمودرومیک

سیستم طراحی سوپاپ‌ها دسمودرومیک بوده که مکانیزم طراحی بسیار گرانی است و در موتورسیکلت‌های مسابقه‌ای از آن استفاده می‌شود. این مکانیزم باعث شده که در ماکزیمم سرعت، باز و بسته شدن سوپاپ‌ها طی فرآیند مکانیکی با دقت بسیار بالایی انجام شود تا فشاری به دیگر قسمت‌های موتور وارد نشود. دوکاتی به دلیل خطرات احتمالی هنوز جرات استفاده از تسمه سوپاپ را در سیستم دسمودرومیک پیدا نکرده و در عوض از يك زنجر سوپاپ که قابلیت تنظیم شدن دقیق را دارد به این منظور استفاده می‌کند. یکی از تغییرات عمده ظاهری در پانیگال 1199 حذف اگزوز دوقلوی زیرصندلی بود که پس از مدل مشهور دوکاتی 916 زینت‌بخش تمامی سوپر بایک‌های دوکاتی بوده است. در پانیگال 1199 اگزوز، جلوی چرخ عقب و تقریباً در زیر موتور قرار گرفته است. باید گفت سیستم طراحی اگزوز این مدل فوق‌العاده است.

شاسی مونوکوک

پیکربندی موتور دوقلوی ال شکل و معروف دوکاتی بیش از پیش به موتور دوقلو وی شکل (V) شبیه شده است. در این موتور زاویه بین سیلندرها همان 90 درجه است، اما شکل ال سیلندر حدود 6 درجه کج‌تر شده و زاویه ضلع پایینی با خط افق 21 درجه است. این تغییر باعث شده کل موتور حدود 32 میلی‌متر به سمت جلوی بدنه کشیده شود تا سیستم تعلیق چرخ عقب از این جابه‌جایی بهره بیشتری ببرد و بازوی چرخ عقب را بیشتر بتوان کشید.

پیکربندی شاسی بسیار مدرن بوده و فرم شاسی بیش از هر نوع موتورسیکلت مسابقه‌ای در بازار، به شاسی بریتن وی 1000 شباهت دارد. محل جدید قرار گرفتن موتور باعث می‌شود که درصد بیشتری از وزن موتور روی چرخ جلو قرار بگیرد و همین موضوع باعث بهبود حرکتی می‌شود. همچنین از نگاه موتورسوار موتور اندکی کوتاه‌تر شده و فاصله دسترسی موتورسوار به فرمان در حالت عادی 3 سانتی‌متر کاهش یافته است. بازوی چرخ عقب حدود 4 سانتی‌متر کشیده‌تر شده و در نتیجه فاصله بین محور جلو و عقب در مجموع 7/6 سانتی‌متر افزایش یابد. در مجموع استفاده از شاسی جدید باعث شده 10 کیلوگرم از وزن موتور نسبت به نمونه قبلی کاهش یابد. وزن موتور با باک پر 17 لیتری فقط 188 کیلوگرم است که در مقایسه با ب.ام.و اس 1000 آر آر که با باک پر، وزنی معادل 204 کیلوگرم دارد بسیار سبک‌تر به نظر می‌رسد.

پنل نشانگرها

به اعتقاد برخی، پنل نشانگرهای این سوپر بایک می‌تواند تا سال‌ها یکی از بهترین پنل‌های موجود در بازار باقی بماند. پنل جدید پانینگال تمام رنگی و مجهز به صفحه نمایشگر TFT با رزولوشن (تفکیک‌پذیری) بالاست. با این پنل، دوکاتی حرکت به سمت قلمرو نمایشگرهای کامپیوتری را آغاز کرده است.

به وسیله سیستم تعلیق الکترونیکی می‌توان تنظیمات مربوط به سیستم تعلیق را از روی صفحه نمایش (البته فقط در مدل پانینگال ایس)، تنظیمات دی.کیو.اس (حرکت سریع) و حتی سیستم ترمز موتور را تنظیم کرد. این سوپر بایک با سیستم الکترونیکی پیشرفته‌اش در حال رسیدن به صدر کلاس خود از لحاظ الکترونیکی‌ترین موتورسیکلت موجود روی سیاره زمین است.

سیستم تعلیق و ترمزها

پانینگال از آخرین نسخه ترمزهای برمبو مونوبلاک رادیال 4 پیستون سود می‌برد که روی یک دیسک 320 میلی‌متری سوار است. فاصله بین چنگال‌ها بیشتر از قبل شده و در نتیجه جریان هوای بیشتری به دیسک می‌رسد تا قبل از رسیدن به شرایط سخت خنک باقی بماند. پانینگال 1199 دارای 3 حالت راندن است. حالت wet که قدرت خروجی موتور 120 اسب بخار است. حالت اسپرت که در این حالت می‌توان از تمام 195 اسب بخار استفاده کرد، اما انتقال قدرت به نرمی انجام می‌شود و حالت سوم حالت مسابقه‌ای است که در خروجی و در کمترین زمان تمامی قدرت موتور را می‌توان یکجا داشت.

در کل با توجه به کاهش قابل توجه وزن، افزایش قدرت و بهره‌مندی از ابداعات فنی جدید به نظر می‌رسد که پانینگال 1199 با راحتی در کلاس مربوط به خود بی‌نظیر و بی‌همتا باشد و همچنان که ب.ام.و اس 1000 ارار در زمان ظهورش سایه سنگینی بر دیگر سوپر بایک‌های کلاس خود داشت پانینگال نیز چنین ظهوری داشته باشد. هر چند سال یک‌بار معمولاً محصول بازار سوپر بایک‌ها را متوجه خود می‌سازد. سال 1992 هوندا سی.بی.ار 900 آر آر، سال 1998 یاماها YZF-R1، سال 2005 سوزوکی GSX-R1000، سال 2009 ب.ام.و S1000RR و اکنون نوبت پادشاهی دوکاتی پانینگال 1199 فرا رسیده است.

پانینگال 1199 از چند زاویه:

پنل جدید پانینگال تمام رنگی و مجهز به صفحه نمایشگر TFT با رزولوشن (تفکیک‌پذیری) بالاست.

در پانینگال 1199 اگرز، جلوی چرخ عقب و تقریباً در زیر موتور قرار گرفته است.

در این موتور زاویه بین سیلندرها همان 90 درجه است، اما شکل ال سیلندر حدود 6 درجه کج‌تر شده است.

پانینگال از آخرین نسخه ترمزهای برمبو مونوبلاک رادیال 4 پیستون سود می‌برد.

gizmag / مترجم: آتنا حسن‌آبادی