

SUPER NAHÁČI

Svléknuté a pořádně vybičované mašiny. Třída litrových naháčů nabízí maximum zábavy, jakou si můžete užít s mašinou bez kapotáže. Poprvé se utká nová Honda CB1000R s Aprilii Tuono, Yamahou FZ1 a fešákem Triumph Speed Triple.

text: Martin Fitz-Gibbons foto: Kenji P.



Nová testovací trasa Bike 501

1. úsek: Otevřené silnice 1. třídy, 265 km

Tenhle úsek protíná čtyři kraje a trasa silnic 1. třídy je namíchaná z pekelně rychlých úseků, kde si užijete pořádný nápor vzduchu, a z úseků, které se mílí po míli pěkně klikatí, jsou poseté dvojími bílými čarami, prošívané rušnými městy a opeřené otravnými osobáky.

2. úsek: Klikaté silničky 2. třídy, 193 km

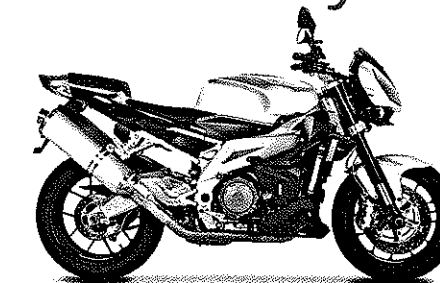
Hrboly, ostré zatáčky, jedna výzva za druhou, stále se měnící povrch a nekonečné úseky zatáček. Sem tam nějaké město nebo vesnice. A traktory. Tohle je ta nejlepší britská silnice 2. třídy obklopená kouzlem venkova.

3. úsek: Dálnice, 347 km

Výcerpávající dvouproudovky a nudné monotónní tříproudovky, které jsou příležitostně záspuntované dopravní zácpou, vylepšené kalamitami od nekonečných konvojů kamionů a jsou domovem neohrazených policejních aut a naftou umáštěných servisů.

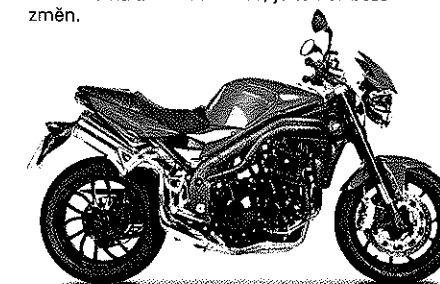


Motorky



Aprilia Tuono 249 900 Kč

Magické jméno a magický vzhled. Tuono vyhrálo náš test supernaháčů v předchozích dvou letech a chystá se na titul dosáhnout i potřetí. Nicméně od té doby, co bylo znovu uvedeno na trh v roce 2005, je téměř beze změn.



Triumph Speed Triple 321 000 Kč

Rodokmen téhle mašiny, jako jediný z testovaných, sahá zpátky až do 90. let. Speed Triple vstupuje do třetího roku s náloží 1050 cm³ a celkem má za sebou už 14 let. Opravdu budou nové brzdy a designové kudrlinky stačit na to, aby si tenhle původní streetfighter udržel svoji silnou pozici?



Honda CB1000R 255 000 Kč

Nová mašina, jedna z těch, na které jsme čekali opravdu s napětím. Neříkejte jí Hornet! V Hondě jí tak určitě neříkají. Motor je z Fireblada, stejně tak brzdy a vidlice, a všechno je zabalené v nejfantastičtějším designu.



Yamaha FZ1 239 900 Kč

Nekapotovaný Fazer, (lehce) vyladěný motor R1 z roku 2004 mu dává pořádný výkon, který výborně koresponduje s agresivním vzhledem. Na trh byl znovu uveden v roce 2006, podle všeho ještě předtím, než v Yamaze dořešíli přívod paliva – vloni se kolečko uzavřelo a konečně našli řešení.

Aprilia Tuono

Cena: **249 900 Kč** | Výkon: **122 bhp** | Hmotnost: **210,2 kg** | Maximální rychlost: **256 km/h**



» Představte si, že šéfujete italské továrny na motorky. Potom co už roky chrlíte maloobjemové dvoutakty a podivné čtyřtakové jednoválce, se konečně odhodláte a postavíte svůj první litrový dvouválcový superbike. A ten má obrovský úspěch. Ale zároveň víte, že většina vašich evropských zákazníků by si ještě radši nechala líbit nějakého toho naháče. Nejdřív je potřeba vydělat prachy, ale protože jste právě dokončili jednu zbrusu novou mašinu, nemáte kapacitu na to, abyste se pustili do další. Co uděláte?

Pokud se to, čemu šéfujete, jmenuje Aprilia, koupíte extravelkou lahev chianti, dáte ji chlapíkům, který montují kapotáž na vaši vlajkovou loď s označením RSV-R, a řeknete jim, ať si vyrazí na pořádně dlouhou svačinku. Výroba běží pěkně dál, na horní brejle se namontují nějaké podložky a široká řídítka. Bingo.

Akorát když tenhle model v limitované edici poprvé v roce 2002 spatří světlo světa, je pěkně drahý a pořád jde spíš o svlíknuté RSV. Jeho podoba se změnila s tím, jak se v r. 2005 objevil jeho současný, přitažlivý vzhled, a také se zlepšil jeho výkon a poslušnost. Spousta výrobců se chlubí tím, že základem pro jejich nahé fešáky jsou vlastně jejich sportbiky, ale tenhle přerod prostě zůstává neautentičtější právě u Tuona.

Ale i to může být dvojsečné. Když slezete z Triumphu nebo Hondy a posadíte se na Aprilii, stupačky se vám zdají vysoko, tlumění tuhé a celá motorka náruživější. Ale když se vydáte na jednu z těch nejpřehradnějších, hladkých, prázdných, rychlých silnic 1. třídy, připadají vám schopnosti Aprilie bez hranic. Vídlice a tlumiče drží přenos váhy na minimum a brzdy jsou mnohem silnější, než kdy budete potřebovat. Motor je ohromně silný všude, široce rozložené řazení vytváří obrovský rozsah rychlosti u každého zařazeného stupně a antihoppingová spojka si poradí s jakýmkoliv záměrně rychlým podřazením.

Budete na něm sedět trochu vzpřímeněji, ale Tuono zvládne cokoliv, co zvládá jeho sportbikový dárc.

Je ale jasné, že ty vysoké stupačky, úzké sedlo a vibrace V-twinu se vám nebudou líbit na dálnici. A na silnicích 2. třídy budete proklínat tuhé tlumění a modlit se za to, aby tlumič řízení dokázal zvládat ta široká řídítka, která vás bolestivě nakopávají při přejezdu odrazky na silnici.

Nebude tomu tak, pokud už jste na Tuonu jeli a víte, že na dálnici se otáčky díky vysokému převodům drží dole, tam, kde se motor chová uhlazeně. Sedlo poskytuje dobrou oporu bez toho, že by někde tlačilo, a jízdní pozice vám dává překvapivě hodně prostoru.

A na hrbatých silnicích je Tuono ve svém živlu. Tlumení je možná tuhé, ale není tvrdé. Široká řídítka reagují na vaše podněty v řízení víc než úzké klipsy RSV, takže překlápění v zatáčkách je jednodušší nebo rychlejší, v závislosti na tom, jak se rozhodnete využít jejich pákový efekt. Předek vám naprosto přesně překládá to, co se děje na úrovni silnice. Dvouválcový motor nadšený z toho přímého kontaktu ještě zvyšuje, takže ze zatáček nejedete, ale pořádně pálíte. Motor vrčí a bublá, ale všechna agrese je pod vaší taktovkou, ne na vašich bedrech.

Někdy se zdá, že větší a rychlejší mašiny nespolupracují s jezdcem, a naopak bojují proti němu, ale Tuono se chce vyhnout všemu, čemu se chcete vyhnout vy.

A pak, když už jste si pořádně vyčistili hlavu a jste připraveni vydat se pořádným tempem domů, je vaše jízda pevná, stabilní a vyrovnaná. Nebo může zůstat divokým dítětem a pokračovat v budování své pověsti. Tuono se dokáže rychle měnit ze šťavnatého sportbiku v naprosto osobitého street-fightera bez toho, že by k tomu potřebovalo nějaké tlačítko na řídítkách. Tuono zůstává jednou z mála motorek, které to, že jim sundali kapotáž, rozhodně neumlčelo.

Druhý názor

„Takže... vezmeme si náš oblíbený sportbike, svlíkneme ho, na předek mu naopak přilípíme nějakou tu skútráckou masku a od některého offroadového chlapíka si půjčíme řídítka pořádná jak kravský rohy. Stahováním tlumění nebo nějakým fintěním se nezdržujeme – pavouky je kam připevnit a budíky jsou už tak dost efektní. Bude to skvostně sportovní záležitost, všestranný naháč. Hotovo.“

Dobře, když seděli nad plány Tuona, tak asi nemluvili přesně tímhle jazykem, ale výsledek je skvělý. Což je buď ohromná klíka, nebo úspěch strategie „chytíme příležitost za pačesy“.

S plnotučným RSV-R motorem je Tuono stejně rychlé jako jeho sportbikový základ a identický podvozek přebírá všechny manipulační potenciál. A co víc, ve skutečnosti díky širokým řídítkům, která na zlomek vteřiny dodávají extra pákový efekt, se mění řízení v nízkých rychlostech. Ale opravdovým šokem je to, že tohle sportovní nastavení není v rozporu s povahou motorky.

Cítíte víc nárazů než u Hondy nebo Triumphu, když sjedete z rychlejších silnic, ale nebudí dojem, že by se jeho chování vymykalo tomu, na co bylo sestaveno.

Pak je tu jízdní pozice. Prostorná a uvolněná. Pěkně zuchnete do středu motorky, která je štíhlá a kompaktní, a přesto konejšivě velká. Příznačný čumák a uvolněné bubnování motoru v rychlosti vede k pocitu, že sedět právě na tomhle V-twinu je mnohem lepší než třeba na F21 nebo na Speed Triplu, když už je jízda po dálnici nevyhnutelná.

Jenže je to přece jenom pamětník a z některých úhlů pohledu už vám může připadat zastaralý. Vypadá jako domácí garážová improvizace. MA

Život s ní

SPOTŘEBA

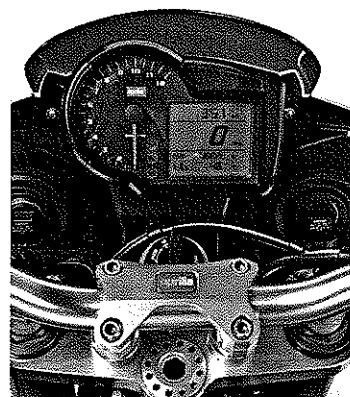
No... špatný. Jak moc? Tak si zkuste udržet spotřebu pod pět litrů na silnici 2. třídy. Když jste trochu rozzlobení, kontrolka paliva se rozsvítí už po 130 kilometrech. Stablnější jízda po dálnici, při které dostanete maximum z vyšších převodů, znamená snížení spotřeby k šesti litrům, což je pravděpodobnější. To nám teoreticky dohromady dává pravděpodobný dojezd 288 kilometrů. Naše průměrná spotřeba 7,8 l/100 znamená spíš 240 km.

VÝBAVA

Pane na nebi! Úchyty pro pavouky! Koukněte, tady, na spodní straně koncového dílu! A tady taky, na stupačkách spolujezdce. To se dneska jen tak nevidí. Zrcátka jsou malá, ale dostatečně použitelná. Drobné plexi na vrcholku čumáku s reflektory je technicky vzato lepší než nic, co se ochrany před větrem týče, ale záznaky nečekejte. Všechno to do sebe pěkně pasuje, až na jeden malý lem na pravé straně motorky, který prostě odmítá zůstat na svém místě.

BUDÍKY

Analogový ciferník otáček, digitální tachometr. Na budíku není označena červená čára, ale místo toho tu je drobné červené světýlko, které si můžete sami naprogramovat tak, aby vám pohládalo určitou výšku otáček. Užitečné jsou také tripy, které jsou volitelné a dají se seřizovat tlačítky vlevo na řídítkách. Dál už je to standardní Aprilka. Ukazatele času, spotřeby, teploty a mohli bychom pokračovat. Docela slušně se to čte, ale musíte si na něj chvíli zvyknout. ➤



Honda CB1000R

Cena: **255 000 Kč** | Výkon: **114 bhp** | Hmotnost: **218,2 kg** | Maximální rychlost: **225 km/h**

Skutečný výkon motorek měříme na dvoumílové ranveji v Bruntingthorpe, a právě tam se nám odhalí jedno malé špinavé tajemství Hondy CB1000R. Maximální naměřená rychlost Hondy je 225 km/h. Tohle velké, zlé, kompletně nové, divoké CB1000R je tak stěží rychlejší než Hornet 600. Dokonce i starý Hornet 900 na tom byl líp.

Ale pojďme si ujasnit jednu věc: CB1000R rozhodně není pomalé. Motor z Fireblada 2007 byl možná přeladěn na 114 bhp, ale taky zvládá větší výkon než Blade na 5500 otáčkách. Možná že vás nepraští do hlavy s takovou agresí jako FZ1 nebo Tuono, ale má velké zásoby hladkého a lineárního tahu. Vlastně je to tak, že když k sobě přiložíte tabulky výkonu CB a Speed Tripla, zjistíte, že jsou téměř totožné.

Takže je tak výkonné jako Triumph – a jde o 1000 otáček dál – čím to teda je, že má o 16 km/h nižší rychlost? Odpověď může být samozřejmě jen v krátkém převodování. To znamená, že místo maximální rychlosti a jejího pro naháče diskutabilního významu každý stupeň na CB táhne mnohem tvrději než totéž na kterémkoliv z dalších tří motorek. To je důvod, proč se Honda při testu elastičnosti, který se provádí bok po boku s ostatními, trhá: ne proto, že je výkonnější, ale protože dokáže efektivněji využít pohon při nižších rychlostech.

Taky přívod paliva je skvělý, motor dodává svoje zboží tím citlivým, promyšleným, bezstarostným způsobem, jak to umí právě Honda, převodovka je schopná, přesná a poslušná, spojka je lehká a díky velkému rejdu jako jediná zvládá 180stupňové otočky na normálních britských silnicích. I kdybyste doteď řídili jen CG125, CB1000R hravě zvládnete. Je to každým coulem tak jednoduché jako jízda na Hornetu.

A sakra, už jsem to slovo na H řekl zase. Neměl bych, vážně, protože v Hondě jasně dávají najevo, že CB1000R není Hornet. Zjevně tady není žádné spojení ani s CB600F

(kromě hliníkového páteřového rámu, trojúhelníkové masky a zavěšeného výfuku) a samozřejmě nemá nic společného s Hornetem 900 – nemluvě o motoru z Fireblada, roadsteru s páteřovým rámem o zhruba stejné váze, stejném úhlu hlavy řízení a zadku. Jsem si jistý, že se jedná o podobu čistě náhodnou.

Ale největší podobnost je v tom, jak CB1000R jezdí zatáčky s těžištěm položeným stejně nízko, což zlepšuje jeho chování v nízkých rychlostech a usnadňuje změny směru ve vysokých rychlostech. Taky tlumení, třebaže je naprosto odlišné od tlumení Horneta, působí, jako kdyby bylo nastavené spíš na silniční jízdu než na závodní okruh. Jeho vzhled naznačuje, že jde o tvrdou a ostrou mašinu, ale ve skutečnosti je o trochu mírnější. Jen pár mil mě na CB Mike sledoval na hrbolatih silnicích 2. třídy na testovací trase Biku, na křižovatce mě dojel a ptal se, jestli všechny ty rány do tlumiče byly jen náhodné. Když na něm sedíte, nezdá se, že by se tak moc hýbalo, ale určitě si uvědomujete, že co se mezi rozpínací tyče, zaostává za Tuonem. Je mi líto, ale pro ty, co hledají pořádné vzrušení, mám zprávu. Prostě to není nahý Fireblade, v což jste možná doufali, ale pořád je to parádní svezení.

Jediná vada na CB je... dobře, prostě takováhle mašina potřebuje umět něco jedinečného. Soupeří v moři superschopných supernaháčů. Jako zbrusu nová mašina má tu výhodu, že přesně ví, co všechno už tu je. Takže by to všechno měla mít a umět a ještě si razit svoji vlastní cestičku. Jízda na FZ1 není tak dobrá jako na Hondě, ale je zuřivá a nechává ve vás zážitek z jízdy ve 130 bhp bez jakékoliv ochrany před větrem. A Aprilia není v ničem zdaleka tak skvělá, ale je mnohem zapálenější. Hondě se s CB1000R podařilo poměrně dobře zvládnout všechno, ale možná zapomněli zapracovat na jednom nevyhnutelném – fascinujícím důvodu jeho existence.

Druhý názor

Přestože v Hondě trvá na tom, že tohle není Hornet, je to jako CB1000R Hornet. V zábavném ohosu. Což je paráda. Stará 900 byla jedna z těch motorek, které vám zrovna nevyrazily dech, ale předvedla se jako vždycky zajímavá a schopná a všechno to bylo tím lepší, čím delší čas jste s ní strávili a čím delší cestu jste ujeli.

Tlumení se může zdát nedostatečné a uvolněné, ale má přesně tytéž vlastnosti – „pokračuj v jždě a o mě se nestarej“, které motorky jako Fazer 600 dělají tak oblíbenými. Když uvíznete v naprosto ucpaném městě nebo se valíte po klikatých silnicích 2. třídy, je stejně pohodové. Je úžasně vyvážené. Ergonomie a ovládání nejsou zrovna hodné zapamatování, ale jen prostě pokračujte v jždě. Přeladěný Exblade motor nijak neperil, ale nabízel předvídatelnou jízdu zaměřenou na silnici, a tohle sedne komukoliv od nováčka po ostříleného bojovníka. Jediný opravdový nedostatek je to, že příliš vypadá jako 600, a taky je trochu... hm, nudná.

Prostě si vezměte tu přirozeně efektivní přitažlivost, všechny ty každodenní příjemnosti a povahu, která sedne opravdu každému. To vše zabalené v ostřejším stylu. Pak přidejte nejvкусnější budíky, jaké jste kdy na současných mašinách viděli, motoru dejte vnitřnosti na to, aby porazil každou jinou mašinu, a to při jakýchkoliv otáčkách a jakékoliv zařazené rychlosti. Oooo, prodávejte to o pár tisíc levněji, než se prodávají ostatní.

Jasně, barva nazelenalého bahna není zrovna nejparádnější a výfuk vypadá, jako by ho ufkli nějakému většímu skútru. Nicméně tak oslnivě schopná motorka, která sedí většině jezdců, to je pro mě vítěz.

MA

Život s ní

SPOTŘEBA

Přiměřená: 7,8 l/100 km na silnicích 2. třídy, 6,9 l/100 km na silnicích 1. třídy a 6 na dálnicích, což nám dohromady dává dojezd na nádrž mezi 210 a 270 kilometry. Takže při průměrné spotřebě 7 litrů nám 17litrová nádrž – která je o litr menší než u ostatních – umožní průměrný dojezd tak akorát 240 kiláků. To není zlé, skoro stejný jako u ostatních. Honda prostě nevybočuje, a to je dobře.

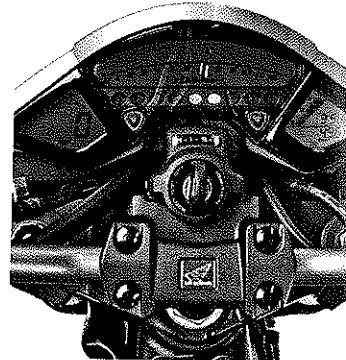
VÝBAVA

Zrcátka jsou tak akorát veliká a jsou dobře umístěná, ale při dálniční rychlosti se klepou a rozmazávají to, co v nich vidíte. To bychom zrovna od Hondy nečekali. Na koncovém dílu nejsou žádné úchyty na pavouky – vlastně nenajdete nic jiného než stupačky spolujezdce a držák SPZ. To je špatný, čekali jsme trochu víc praktičností. Honda Hiss imobilizér – „zde a připraven, pane!“

BUDÍKY

Zvláštní věc, že Honda namontovala tyhle evidentně nejdražší budíky na tovární motorku. Jsou tu tři digitální části: poměrně malý tachometr nalevo, otáčky zobrazené pomocí nabíhajících sloupců ve stylu SP-1 ve středu a pětisloupcová kontrolka paliva, hodiny a tripy napravo. Frustrující je jen to, že v noci na vás svítí nádherně modře a při denním světle je znepokojivě nevýrazně šedivý. Občas se hůř čtou.

»



Čistý adrenalin do Tvého biku

Castrol Power 1 GPS 4T 10W-40

Castrol Power 1 GPS 4T je moderní olej vyvinutý pro moderní čtyřdobé motory. Jeho složení Power Protection Formula je speciálně vyvinuto k ochraně motoru vašeho motocyklu před usazeninami, jež snižují jeho výkon. Trizone Technology™ – výkonnost tří kritických zón: motoru, spojky a převodovky. Splňuje specifikace: API/ILSAC SJ, JASO MA



Castrol Power 1 Racing 4T 10W-50

Castrol Power 1 Racing 4T je syntetický olej pro čtyřdobé motory vysoce výkonných sportovních motocyklů. Jeho technologie Race Derived, která byla vyvinuta na základě zkušeností závodních týmů, zajišťuje optimální výkonnost umožňující zvýšenou akceleraci i za nejobtížnějších jízdních podmínek. Trizone Technology™ – výkonnost tří kritických zón: motoru, spojky a převodovky. Splňuje specifikace: API/ILSAC SJ, JASO MA



Castrol Power 1 Racing 2T

Castrol Power 1 Racing 2T je moderní syntetický olej pro dvoudobé motory. Jeho receptura pro rychlé spalování a vysokou ochranu zlepšuje reakci plynu pro rychlou akceleraci. Pro vstřikování oleje nebo předem namíchané směsi v poměru až 50 : 1. Splňuje specifikace: API/ILSAC TC/EGD, JASO FD



www.castrol.cz



Yamaha FZ1

Cena: **239 900 Kč** | Výkon: **130,7 bhp** | Hmotnost: **215,9 kg** | Maximální rychlost: **255 km/h**

» FZ1 je pes. No fakt, je. Je to americký pitbulteriér. V pevných kčách a v tom správném prostředí se chová skvěle, jako oddaný a silný spojenec. Ale bez dostatečného vedení a kontroly se chová zrudně a palčivě, takže je složité s ním vyjít.

Plyn je těžký, tlumení poměrně pevné (a vpředu podtlumené), řízení reaguje nejlépe na pádnou ruku. Motor, to je netvor, fenomenální 130koňová zbraň hromadného ničení, která mění ostatní dopravu na bezvýznamný plankton. Ale bez ochoty, schopnosti nebo odhodlání ji použít – pevně a jistě – vám FZ nepadne, nepodlehne vám a ani vám neukáže tu správnou cestu.

Tak například na jedničku se dostane tak vysoko, že pokud si chcete vychutnat všech 130 koní, za které jste zaplatili – a na které budete potřebovat plný plyn a přinejmenším 11 000 otáček – pojedete rychleji než 130 km/h. Ano, na jedničku. Totéž na dvojku vás dostane až přes 160 km/h a trojka až dvě stě. Jako nekapotovaná silniční motorka se Yamaha ani nemusí zdržovat čtyřkou nebo pětikou a může jednoduše skočit přímo na šestku. Je přesným opakem CB1000R – u Hondy je 200 kiláků od startu záležitosti až trojky nebo čtyřky, ne dvojky. Pokud je toto v Yamaze představa normálního silničního naháče, pomoz nám pán bůh, až se k nám dostane V-Max.

Je to tak, že skutečná maximální rychlost FZ1, která je téměř 260 km/h, je o celých 32 kiláků vyšší, než na kolik bude omezena rychlost Maxe. Takže jestli jste jeden z fanoušků V-Maxe, který touží po tom, aby Yamaha sestrojila dalšího naháče se směšně nepoužitelným výkonem, tak vězte, že už se jim to povedlo. Ale možná že FZ1 taky skutečně vyzývá něco z původního ducha V-Maxe, protože Yamaha dala opravdu daleko větší důraz

na přímý výkon než na zatáčení. Vůbec se neovládá špatně, ale světlou výšku má zdaleka nejhorší. Cestovní pneumatiky Michelin Pilot jsou opravdu zvláštní volbou. Všechny ostatní mašiny jsou obuté do páru přesně řezaných sportovních gum, z nichž každá jasně vypovídá o úmyslu motorky. Vedle nich Yamaha vypadá, jako by se objevila na olympiádě ve staromódních sandálech. Je pravda, že Mike ani já jsme necítili ani na jednom konci motorky žádné klouzání, ale výběr pneumatik je prostě symbolický pro záměry a celkový vzhled motorky. Cestovní pneumatiky vypadají dost mimo na erjedničkou nabitým streetfighterovi. Není pochyb o tom, že je použili proto, že vydrží dost na to, aby snesly slušné množství kilometrů tvář v tvář 130 koním, ale i když to všechno vezmeme v úvahu, nejlepší kartou FZ1 není právě rázné zatáčení.

Takže nejlepší způsob jízdy na FZ1 je přilepit se na rychlou otevřenou silnici, zařadit nízkou rychlost – dvojku nebo trojku – a držet plyn otevřený a otáčky vysoko. Tak si můžete opravdu vychutnat neuvěřitelnou sílu motoru a řev, při kterém se třesou okenní tabulky. Musí to být jeden z nejlépe, ne-li ten nejlépe znějící japonský řadový čtyřválec. Je to čisto-krevný rozsah vytvořený vnitřním spalováním, perfektně doplněný jiskřivým zpětným šlehnutím lehkovažně vyplývaného paliva, když otáčky padají při zavření plynu. FZ1 není zrovna zaničený ekolog. Je to mentalista.

Jestli dáváte přednost odpalovači raket před puškou, bude se vám pravděpodobně Yamaha líbit mnohem víc a každý jiný streetfighter vám bude připadat příliš zženštilý. A skutečnost, že to není mašina, na které by mohl jen tak jezdit nebo ji pořádně docenit každý, ale je jen pro těch pár tvrdáků, ještě znásobuje přitažlivost Yamahy.

Druhý názor

Není to pouze slavená R1. Motor je možná převzatý z dřívějšího vzoru, z vlnkové lodi – sportovní střely, a bytelný rám, kyvka a ještě další pohyblivé části hnacího ústrojí ukazují zřejmé spojení s ní, ale tady všechny podobnosti končí.

Tohle je zuřivá kulka potlačovaného hněvu. Po mohutném Triumphu a dlouhé, štíhlé Aprilii se Yamaha předvádí přesně tak, jak působí na pohled. Jako by přesekla ta hmota byla soustředěna kolem středu motorky. Robustní nádrž vám rozvírá nohy, chlapecky vyhlížející řídítka jsou úzká pro okamžitou reakci, krátký a tlustý výfuk oddaně bublá a celá motorka má hutný, pevný výraz. Jsem si jistý, že tuhost páček plynu a spojky jsou naprosto záměrné, aby jí přidaly na výrazu brutality.

A jízda na ní brutální je. Mohl by to být nejsilnější motor u testovaných motorek. Ale velký rozsah otáček a dlouhé zpravedování znamenají absurdní rychlosti s těžkým otočením rukojeti zpět, přičemž tuhé tlumení (zejména vidlice) a naprostý nedostatek ochrany před větrem jsou bolestně zřejmé. Nemám vrchní polovinu těla dost silnou na to, abych mohl FZ vyzkoušet naplno, což je škoda, protože manipulace, zpětná odezva a odpovědi se zlepšují tím víc, čím ostřeji jedete.

Tohle je jediná opravdová vada na kráse Yamahy. Přívod paliva je lepší než na předchozí mašině a je to nejlépe znějící současný řadový čtyřválec. Tak je to pěkně zpracovaná věcička. Ale jeho rozsah záběru a jízdní dynamika nejsou to, co chci nebo můžu použít na naháči bez okamžitého úderu a použitelnosti těch ostatních tří.

MA



www.motohouse.cz

Život s ní

SPOTŘEBA

Nejhorší. Nadšení ze silnic 2. třídy se obrací v 9,5 litru na sto jako u Tuona, zatímco silnice 1. třídy zvládá při 7,8l a stabilní dálnice akorát za 6,7. Takže si připravte pořádnou prkenici. Protože z těchto čísel vyplývá, že vaše plná nádrž za pětikilo vyschne dřív, než ujedete 200 kilometrů. Dokonce ani při osmi litrech, což nám z testu vyšlo jako průměrná spotřeba FZ1, nezvládne 230 km.

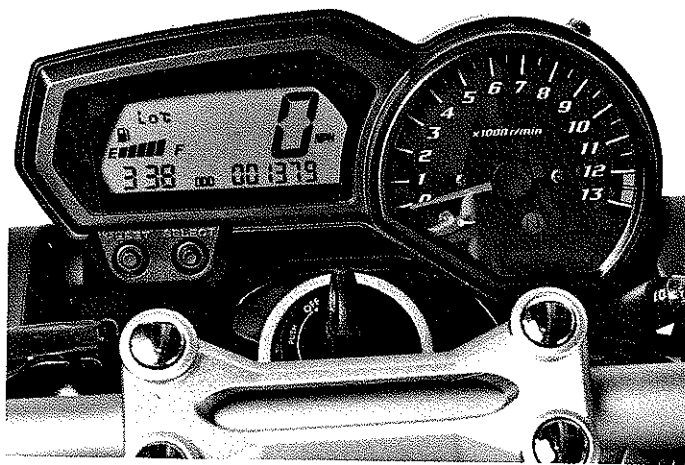
VÝBAVA

Naprosto žádné plexi, žádná ochrana před větrem, kromě toho, co zvládnou budíky. Chromová zrcátka jsou na správném místě, ale jsou

trochu malá. Naštěstí motorka vypadá stokrát líp bez nich. Stejně jako bratříček Fazer postrádá FZ1 madla nebo úchyty pro pavouky, proto je naložení jakýchkoli zavazadel opravdu dřina. Nicméně dostatečně pevný plastový držák SPZ má spoustu štěrbin.

BUDÍKY

Malé a jednoduché – ciferník otáčkoměru, LCD panel tachometru, hodiny, teplota a trip. Také je tu šestistupňová kontrolka paliva a ve chvíli, kdy se dostanete na poslední stupeň, spustí palivový trip, který odpočítává od nuly, aby vám připomínal, kolik kilometrů už jste na rezervu ujeli.



Jezdi na **MAX**

MAXIMÁLNÍ MAZIVA PRO MAXIMÁLNÍ VÝKONY!



MOTOREX
Oil of Switzerland

MINI spreje pro MAXimální pohodlí na cestách i necestách!

www.motorexcz.com

Triumph Speed Triple

Cena: **321 000 Kč** | Výkon: **112,2 bhp** | Hmotnost: **223,5 kg** | Maximální rychlost: **242 km/h**

Neobjevuje se tak často, že by se historie vzniku nějaké třídy motorek mohla připsat k jednomu jedinému modelu, ale právě Triumph Speed Triple z roku 1994 byl úplně první tovární streetfighter. Byla to prostě Daytona 900 bez kapotáže – Hinckleyho Tuono zůstávalo pozadu, zatímco v Aprilii stále upínali své naděje k zbrusu nové RS250. A o 14 let později je Triumph stále silnější – je to loni nejlépe prodávaný sportovní naháč v Británii – ale také je na něm dost znát jeho původ v 885 cm³.

Současný 1050 cm³ Triple je životem i duší Triumphu. Když se tyto tři válce probudí k životu, předvádějí něco, na co se ostatní motocykly testované mašin můžou jen koukat.

Zapomeňte na maximální výkon. Vlastně úplně zapomeňte na výkon. Zaměřte se na točivou sílu – to rýzí bručení motoru, míru toho, jak a kde chce být využit. Některé motocykly mají nejlepší krouták v nízkých otáčkách, pak, když už jedou otáčky naplno, to vzdávají (cestáky), některé to zas mají ve vysokých otáčkách, ale chce to trochu úsilí udržet je v chodu (šestistovky). Speed Triple si žádné takové kompromisy nenechává líbit. Místo toho nabízí výkon úplnější a rovnoměrnější, než pravděpodobně měla jakákoliv jiná motorka. Přidejte plyn při 4000 rpm, a budete mít týž tah – pár Nm kroutáku sem nebo tam – jako budete mít v jakémkoliv bodě do 9000 rpm. Nudné? Předvídatelné? Tak to v žádném případě.

To shrnuje zrychlení motorek do toho nejednoduššího a nezákladnějšího pojetí: otevřete plyn, motorka zrychlí. Není to o nic složitější, a ani by být nemělo. Přidáme citlivé řazení – ne tak krátké jako u CB1000R, ne tak dlouhé jako u FZ1 – a dostáváme fantastickou směs použitelného, flexibilního pohonu. Jediné klopýtnutí, co se hnacího ústrojí týče, je sama převodovka. Často úplně minete převod kvůli

řinčivému, hrubému a nepřesnému zmatku.

Nicméně jak jednou dostanete tenhle největší nedostatek Tripla z hlavy, je naprosto jasné, že je to vlastně bezvýznamné, že zbytek motocykly si pěkně pluje vpřed. Jízdní pozice je uvolněná, kombinuje přiměřenou vzdálenost stupaček od sedla s tím, že jen málokdy něco začíná během zatáčení. Horní část těla je stejně uměrná – nová řídítka Magura jsou záměrně sestrojena tak, aby kopírovala stejně širokou a prostornou pozici jako předchozí. I když má daleko k malé a lehké motorce, pořád cítíte, že všechno je ve vašich rukách.

Manipulace je díky řídítkům snadná, tlumení má to nejlepší nastavení pro rychlou jízdu na britských silnicích. Jízda na něm je plynulejší a měkčí než na sportovní Aprilii, ale všechno je víc pod kontrolou a méně neklidné než u Hondy, když se rozhodnete na něj trochu zatlačit.

Kromě řídítek jsou jediné další změny pro tento rok spíš kosmetické – patří mezi ně třeba nová kola nebo karoserie – a nové přední brzdy. Radiálně montované třmeny Nissin na předchozím modelu měly spoustu síly, ale někteří majitelé zjistili, že časem slábnou. Triumph nabídl trochu silnější řešení, které znamenalo přejít k výrobci Brembo. Nicméně ty staré brzdy byly dost silné, takže jediný rozdíl, který pocítíte, je ten, že páčka brzdy má víc poloh na seřizovači rozpětí.

Tak jak si Speed Triple teď stojí? Není to totéž jako v roce 1994, ani co se konceptu, designu nebo jeho postoje týče. Je to velký, pevný, osobitý naháč, který má přiměřenou dávku sportovních schopností a pořád se chová rozhodně jako silniční motorka. Bez stínu Daytony na své cestě je Speed Triple připraven postavit se do světla reflektorů a chopit se šance být doceněn za to, jak brilantně zábavná, vyvážená a mnohostranná mašina to je.

Druhý názor

Je velký. Když ho řídíte samostatně, vnímáte ho v jeho plné velikosti, ale když máte přímo před sebou štíhlou, vzhlednou Hondu, je Triple prostě ohromný.

To je fajn, protože Triumph není slevčený sportbike, a ani nic takového nepředstírá. Pravděpodobně, pokud nepočítáme Hondy, je to z testovaných motorek právě ta, která působí nejkompletněji, jako kdyby každá jeho součástka byla, od jemného vrčícího tříválcového motoru až po šrouby, kterými jsou připevněna nová řídítka, vyrobena čistě pro tuhle motorku. Kvůli štědrému použití poměrně tenkého chromu, přemíře blesků a hromů, přehnanému stylingu a lehce zastaralému světlu ve stylu Harris Magnum, což je na takového klučinu až dost, to může vypadat, že se tahle motorka snaží být in až příliš. Ale 95 % času vás Speed Triple inspiruje a ujišťuje o své stabilitě, rovnováze a jeho vyrovnané řízení dělá manipulaci s každým koněm bublajícího 1050cm³ motoru bezpečnou. Přirozeně. Tahle motorka prostě postupně krystalizuje do plynulého, důvěryhodného, pomalého, přes-to horečného zařízení, které působí, jako kdyby podědilo něco z mamutí hmoty. Jako ty skvělé brzdy. A všechno to stačí k tomu, abyste si natrhli spodáry, než... přesednete na CB1000R nebo Tuono. Najednou nejsou změny směru v nižších rychlostech tak snadné a nemáte tentýž pocit propojení se silnicí.

MA



Život s ní

SPOTŘEBA

Nejlepší z našich čtyř motorek. Naměřili jsme spotřebu 7,6 l/100 km na silnicích 2. třídy (palubní počítač spotřeby spočítal 6,4 l/100 km) a skoro 5,4 na dálnici. V průměru si bere 7 l/100 km, což dělá 264 kilometrů, než si dá další 18litrový doušek.

VÝBAVA

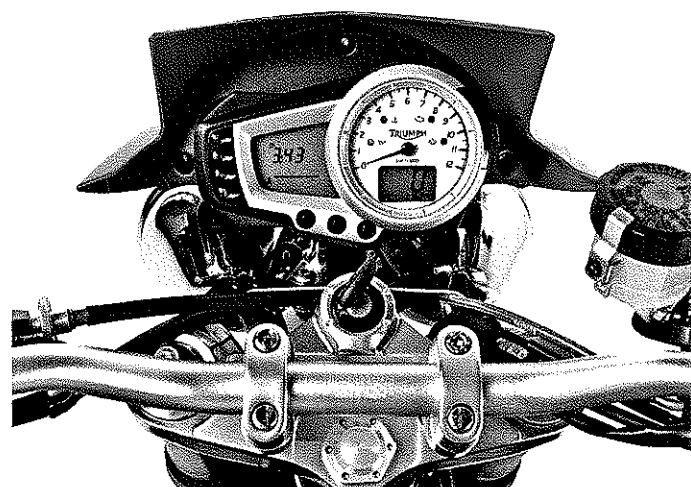
Plexi, které je na naší motorce, patří k volitelné výbavě – ačkoliv i to se dá považovat za dobrou koupí, protože za variantu s uhlíkovým vláknem vypláznete hroznej ranec. Zrcátka jsou dobře posazená a poměrně bez vibrací. Místo pro spolujezdcu je na letošním modelu lepší, má delší stupačky, ale se

zavazadly je to pořád složitější. Je tu jen malá destička, na kterou se můžete pokusit něco připevnit, nicméně vysoko posazené výfuky velmi snadno sežehnou vaše záso-by úhledně zapakovaných spodárů. Nebo přinejmenším pavoučky, kterými se je pokusíte připevnit.

BUDÍKY

Stejně jako v roce 2005: spousta přístrojů včetně průměrné a maximální rychlosti nad tripem a taky průměrná a okamžitá spotřeba. Chod mnohobarevné kontrolky otáček vypadá cool, ale digitální tachometr je příliš malý na to, abyste ho přečetli jen letmým pohledem.

»»



ČZ Retězy, s.r.o. nabízí dodávky motocyklových sad za zvýhodněné ceny:

Honda			
CBR 125 R	04 - 06	2.517,- Kč	
CB 600 F Hornet	98 - 06	3.227,- Kč	
XR 650 V Transalp	00 - 06	3.497,- Kč	
VFR 800 F	02 - 06	3.257,- Kč	
CBR 1100 XX	97 - 07	3.257,- Kč	
CBR 900 RR	00 - 04	3.330,- Kč	

ČZ Chains
Czech republic
Professional Racing Chain

Yamaha			
FZ 6 Fazer	04 - 06	3.250,- Kč	
XR 600 Diversion	92 - 01	2.922,- Kč	
TDM 850	99 - 01	3.074,- Kč	
TDM 900	02 - 05	3.556,- Kč	
YZF 1000 R1	98 - 03	3.642,- Kč	
XR 1300	99 - 03	3.377,- Kč	
Kawasaki			
ER - 5	96 - 06	2.378,- Kč	
ZZR 600	98 - 05	3.188,- Kč	
ZX 6R	98 - 02	3.233,- Kč	
ZX 9R Ninja	98 - 01	3.022,- Kč	
ZZR 1200	02 - 05	3.191,- Kč	
Suzuki			
GS 500 E	94 - 96	2.743,- Kč	
GSF 600 S Bandit	95 - 99	3.212,- Kč	
GSX R 750	00 - 05	2.982,- Kč	
GSX R 800 S Big	91 - 93	3.052,- Kč	
GSXR 1300 Hayabusa	99 - 06	3.277,- Kč	
BMW			
F650 GS	99 - 03	2.877,- Kč	

Jakub Smrč - WSBK - stářízem.cz

ČZ Retězy, s.r.o., Tovární 202, 386 02 Strakonice, Czech Republic.
tel.: +420 383 342 063, 383 342 566
fax: +420 383 322 172
www.czchains.com

ČZ Chain Kit obsahuje řetěz pro daný typ motocyklu, rozetu a kolečko s počtem zubů dle originálního osazení.
Dále je součástí balení mazadlo na řetěz od firmy Shell a montážní rukavice.
Možno také dodávat kolečka a rozety s jiným počtem zubů.

Kyvná vidlice

Veškerá technika skrývající se v moderních naháčích je cokoliv, jen ne retro.

Kyvka motorky musí být dost tuhá na to, aby udržela geometrii kol, a zároveň si poradila s přenosem pohybu zadního kola do tlumení. Rezerva pro štelování průvředu řetězu se hodí, a pokud je provedení pěkné i na pohled, pak se jedná vždycky o bonus. Ale kyvka hraje hlavní roli také v tom, jak se vaše motorka ovládá a chová.

Kola jsou jako obrovské setrvačníky, a to se odráží hlavně ve zvláštním jevu zvaném precese (otáčení osy setrvačníku vůči pevnému směru v prostoru). Stačí, když zatočíte otáčejícím se kolem, a působení setrvačné síly bude přeneseno o 90° ve směru jízdy, což vysvětluje funkčnost protirřízení – otočíte přední kolo doleva, působení setrvačné síly se posune 90 stupňů (ve směru jízdy, tedy napravo) a v důsledku toho se kolo naklání doprava. Tento náklon přední části motorky působí i na zbytek motorky, která se i s námi naklání vpravo. Úplně stejný efekt však nepůsobí jen na přední, ale taky na zadní kolo...

Dejme tomu, že vaše motorka byla vyrobena v posledních dvaceti letech, takže hřídele, kyvka a rám se tomuhle chování trochu vzpírají. Ale protože je kov ohebný – vychyluje se pod zátěží a po odlehčení se vrací do původního tvaru – pořád je k dispozici alespoň malá pružnost. To zpomaluje odezvu řízení, takže musíme použít větší sílu na řídítkách, abychom dostali požadovanou míru náklonu. Potom, když se motorka v zatáčce usadí, úsilí jezdce se snižuje, a tak se zmenšuje i síla, která se snaží zatočit zadním kolem a ohnout kyvku. Takže vše nabývá původní nezdeformovaný tvar, odezva je ostřejší a motorka díky tomu může zatáčet mnohem přesněji, i když my zrovna chceme, aby v náklonu byla co nejklidnější.

A je toho víc. Síly, které se tvoří tím, jak motorka přejíždí hrboły, se snaží kyvku zkroutit a síla při zrychlení nebo brzděná síla se jí snaží natáhnout a stlačit. Z toho plyne, že tradiční kyvka se podobá tuningové vidlici a za určitých podmínek bude vykazovat stejné vlastnosti. A když se k tomu přidá ještě něco dalšího, například pohyb při tlumení nebo kyvadlové houpání rámu kolem hlavy řízení, motorka se bude vlnit. Takže základ toho, aby řízení motorky bylo předvídatelné a přesné, je nejenom silná, ale také dostatečně tuhá kyvka.

Což je přesně ten důvod, proč motorky, které vycházejí ze sportbiku (Tuono a FZ1), mají slitinové kyvky vykazující podobné vlastnosti jako jejich rámy: to je spousta materiálu ve svarových plochách pro pevnost a použití tvarové oceli, a to umožňuje,

aby byl materiál použit v klíčových oblastech, ale přitom váha byla co nejnižší. Hřídele o velkém průměru fungují jako opěry. Jejich zahnutý tvar a nevytužené ohyby mohou potenciálně napomáhat ohýbání, ale jejich obrovská hloubka to kompenzuje.

Jednostranné uspořádání u Speed Tripla a nového CB1000R není tak přímočaré. Potřeba nést řetězové kolo vně (na pravé straně) vyžaduje zaoblený tvar kyvky, který pro tuhost celé kyvky není zrovna ideální. To, že je tu jen jedno rameno, ve kterém je uložena hřídel kola a které má zajišťovat pohyb tlumiče atd., znamená, že tyhle části musí být extrémně odolné, aby zůstaly neohébné. To vyžaduje použít víc materiálu. Jestli je to tloušťka stěny, vnitřní žebrovi nebo prostě objem, je jedno, vždycky jde o váhu navíc. Jednostranné kyvky vždycky váží víc než jejich oboustranné sestřenky.

Nicméně jsou tu i výhody. Přístup ke kolu je příkladný, což vysvětluje volbu Hondy pro dřívější vytrvalostní závodáky. Jsou jedinečně dobře přizpůsobené k tomu, aby se vypořádaly se setrvačnickovou precesí. A co je nejdůležitější, vypadají skvěle...

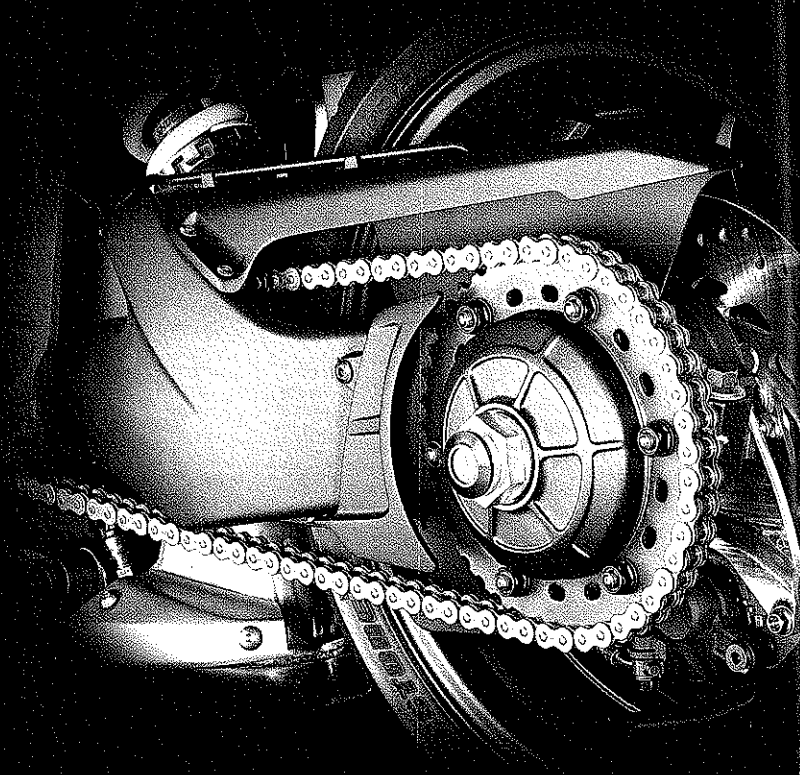
Konstrukce

Hliník není tak pevný jako ocel, ale je výrazně lehčí, takže díky promyšlenému tvaru a rozmištění materiálu lze vyrobit kyvku s takovou tuhostí, která předčí i ocel.

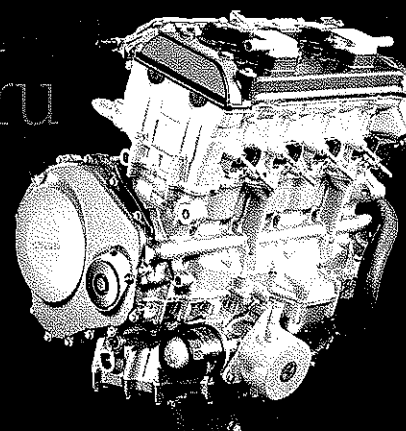
Až do začátku tohoto tisíciletí byla většina kyvek vyráběna s jednotnými vytlačovanými rameny, slitina byla tlačena odlévací formou tak, aby vyplnila odpovídající úsek. Některé druhy hliníku potřebují na to, aby se po svaření obnovila jejich pevnost, tepelné zpracování, což zvyšuje výrobní náklady.

Struktury zhotovené z odlitků snižují možnost deformace a umožňují vytvářet složitější tvary. Stinnou stránkou je velká potřeba svařování (následných tepelných úprav), takže firmy odlévají složitější součástky, které pak mohou být přivařeny na kterýkoliv konec ramene vyrobeného z odlitku nebo lisovaných částí.

Konečným řešením je odlévat celé kyvky. Což není levné, ale užitečné v případech, že dáváte dohromady složitou jednostrannou konstrukci.



Volba motoru



Čím víc se motor točí, tím víc jede, ale Honda motor Fireblade pro použití na CB1000R hodně přeladila

DVA VÁLCE

V-twiny jsou úzké, což umožňuje použít také úzký rám a malou čelní plochu. Také by měly být lehčí než jejich čtyřválcové ekvivalenty a při 90stupňovém uspořádání mají perfektní primární rovnováhu. Přidáme dva ohromné písty, které poměrně pomalu duní nahoru a dolů vrtáním, a máme příjemný točivý moment v nízkých otáčkách.

Stinné stránky? Uspořádání je dlouhé, což má za následek to, že najít vyhovující vedení výfuků a místo pro zadní tlumení není úplně jednoduché. A protože koňské síly jsou v podstatě otáčky x točivá síla, musí být částí jako klíka nebo pouzdra silnější, což vždycky znamená i těžší, a váha na rotujících částech motoru nikdy není to pravé ořechové. Rotax motor Aprilie 998 cm³ je převzatý ze sportbiku

RSV-R a rozhodně si udržel to, co měl. Jasně že trochu zaostává za FZ1 kvůli tomu, že má o dva válce míň, ale pořád je pěkně náruživý – když to vezmeme z pohledu koňských sil na cm³, tak je v lepší kondici než silný sportbike RC8 z dílny KTM. Motor používá suchou skříň, olej se pumpuje z oddělené nádrže. Díky tomu jsou skříňové hřídeli menší, mají výhodu váhy a velké tuhosti (šikovní, když vezmete, že motor je na hranici bezpečných průměrných rychlostí pístů). Aby všechno bylo kompaktnější a jednodušší na montáž, a zároveň byla manipulace s motorkou optimální, je úhel mezi válci pouze 60 stupňů. Ale protože každá mince má dvě strany, vzniká tady neblahý vliv na rovnováhu a vibrace, proto v takovém motoru najdete dvě vyrovnávací hřídele.

TŘI VÁLCE

Když si vezmete, že tripl je na půl cesty mezi dvouválcem a čtyřválcem, dalo by se očekávat, že bude mít něco z kouzla každého z nich. To znamená kroužák twinu a sílu čtyřválece. Nebo aspoň většinu toho. Také by se dalo logicky očekávat, že tříválec bude fyzicky menší než čtyřválec, přinejmenším v jednom směru.

120stupňový triple (kde je střídavě stoupání pístů rovnoměrně rozloženo do 360stupňové rotace kliky) má primární rovnováhu jako 90stupňový twin, ale také druhotnou rovnováhu, ovšem žádný přehnaný neklid, který by mohl rozčilovat čtyřválcové jezdce. Nicméně vzdálenost mezi klikovými čepi způsobuje kolébání podél kliky, což může mít na svědomí vibrace, takže vyrovnaná hřídel v motoru je nezbytná.

Pokud má motor dlouhý zdvih, bude mít odspodu zátaň jako lokomotiva, ale nemůžete od něj čekat, že se bude vytáčet bůhví jak vysoko. Naopak krátký zdvih se širokým vrtáním je vhodný pro vysoké otáčky a vyšší výkony, ovšem na úkor točivého momentu. Každý pak musí najít kompromis někde napůl cesty.

Zatímco na dřívějších ukázkách Triumphu se správné řešení ještě tak trochu hledalo, příchod 1050cm³ motoru použitého ve Speed Triplu nakonec ukázal tu správnou cestu. Dlouhý zdvih má na svědomí obrovský točivý moment oka-

mžitě od volnoběhu, a to se sametovým přenosem síly, zatímco velký objem dává pro silniční motorku výkonu víc než dost.

ČTYŘI VÁLCE

Točivá síla – nebo točivý moment – je to, co cítíte, že tlačí vaši motorku dolů k silnici, práce, kterou skutečně odvádí motor. Koňské síly pak způsobí, jak rychle tuto práci odvede. Čím víc válců pod sebou máte, tím víc práce je odvedeno, což je důvod, proč mají víceválcové motory obvykle větší točivou sílu než twiny o stejném objemu. Rozdíl je v tom, že víc válců bude produkovat stejnou točivou sílu při vyšších otáčkách, což taky znamená větší výkon.

A jsou tu další výhody. Větší počet menších pístů tvoří menší pohyblivou masu, menší setrvačnost a méně tření než menší počet velkých pístů, takže se dají pohotověji zrychlit. A protože je objem rozložen do více válců, je zdvih menší a písty musí zdolávat menší vzdálenost, a tím dosahují menší průměrné rychlosti. Všechno tohle pak znamená, že motor se bude lépe vytáčet.

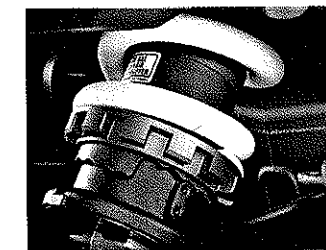
Uspořádání čtyř válců vedle sebe taky znamená kompletní primární rovnováhu s druhotnými vibracemi, které se vejdou do úrovně, kterou větší na jezdce považuje za bezvýznamnou. Tento motor je také relativně levný na výrobu a má slušně kompaktní tvar, který se dá snadno do motorky napasovat.

Části kola

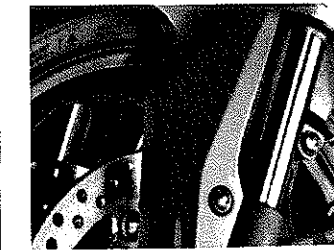
Všechny motorky mají hliníkové rámy, aby váha motorky byla co nejnižší. Aprilia, Yamaha a Triumph používají dvouvzpěrové uspořádání v souladu se svými rozličnými vazbami na sportbiky. CB1000R to má trochu jinak, protože používá páteřový rám, stejný, jaký má i Hornet nebo CBF. Díky tomu je motorka štihlejší a jezdceům menšího vzrůstu se lépe ovládá. Když se podíváme na předeek, tak všechny čtyři motorky používají podobně specifikované přední vidlice – všechny jsou obrácené, mají průměr 43mm a jsou plně nastavitelné (což znamená, že můžete ladit pružinové předpětí stejně jako zdvih a kompresní tlumení). Vzadu mají všechny tlumiče nastavitelné



předpětí a zdvih, ale pouze Triumph má oddělené také kompresní tlumení. Zatímco centrální tlumič je jiný, Honda udává, že přední vidlice u CB1000R jsou z modelu Fireblade 2008, i když mají odlišné pružiny a tlumení – což nám teda připadá jako velký rozdíl. Stejně tak Tuono. Zatímco sdílelo vidlice s modelem RSV 2005, jeho dárcé už přešel na Öhlins, Tuono však



zůstává při starém. Taky je tu rozdíl ve specifikaci tlumiče, protože jednotka Sachs použitá u RSV má oddělené nastavení kompresního tlumení. Tri z našich motorek mají radiálně montované čtyřpístkové přední brzdy. Aprilia používá soupravu Brembo stejně jako Triumph (změna pro 2008), zatímco Honda používá stejné Tokico třmeny jako současný Fireblade. Yamaha



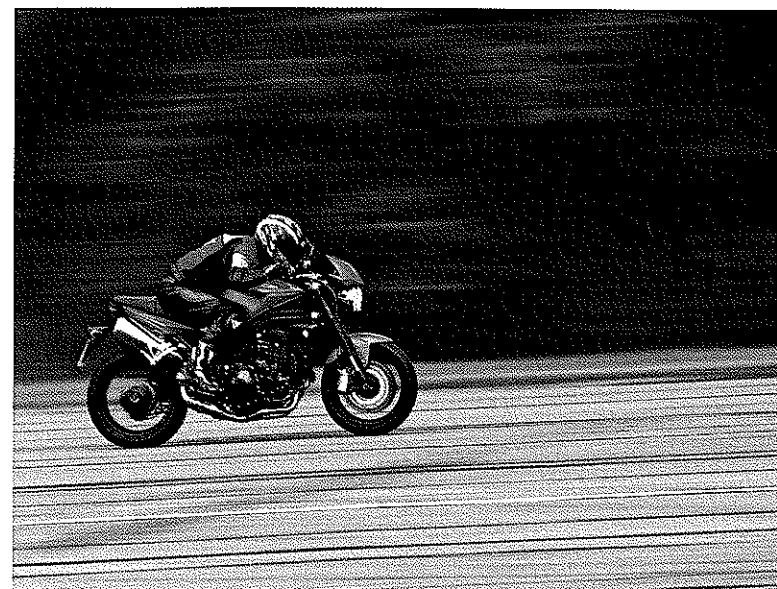
pokračuje v používání klasicky montovaných třmenů, které rozhodně nejsou slabší, a když si připlatíte, dostanete k FZ1 i ABS. CB má ve volitelné výbavě také protiblokovací systém, ale stejně jako u Horneta 600 to znamená kombinované brzdění. Přední třmeny se vymění za třípístkové články. Jeden ze šesti je pak ovládán zadním pedálem brzdy. ►►

Hloubkové testování

Maximální výkon pod vševídnoucím okem měřidel, manipulace vyhnaná do krajností na vyčerpávající testovací dráze a zároveň test pohyblivosti v nízkých rychlostech

Rychlost a výkon

Maximální schopnosti měřené v řízených podmínkách zkušebního terénu Bruntingthorpe



Na ranveji v Bruntingthorpe je mírně větrno, ale maximální rychlosti Aprilie, Triumphu a Yamahy jsou téměř shodné s tím, co jsme naměřili vloni. Nicméně CB1000R je překvapením! Je maximální rychlost pro streetfighter důležitá? V Hondě si patrně myslí, že ne. To, že řazení u jejích nového naháče je tak krátké, znamená, že omezovač otáček klidně zapne už po první ze dvou mil jízdy po ranveji. Ale díky nízkému těžišti, pohonu bez poskvrny a hladké spojce jsou starty tak lehké, že CB dovolují jako jedné z mála motorek zvládnout 0–100 km/h mph pod tři sekundy. Taký jeho elasticita při nejvyšší rychlosti je nejrychlejší,

ší, ne proto, že by měl velkou sílu nebo výhodu, co se váhy týče, ale jednoduše proto, že celkově zabírá od nižších rychlostních stupňů než ostatní motorky.

Yamaha a Aprilia na to potřebují čtyřky, aby se mohly měřit s maximální rychlostí Hondy. Ale s tím, že mohou jít ještě na další dva stupně a – což je důležité – mají sílu, která je tlačí dopředu, obě pokračují dál, aby vytlačily krk mučících 260 km/h.

Triumph jako jediný nekráloval v ničem, ale taký v ničem nebyl poslední. Jeho všestranný výkon a nové brzdy ukázaly, že je stejně silný jako sportbike Aprilia.

Testovací okruh Bruntingthorpe

Není to závodní okruh, ale testovací zařízení. Jsou tu nestejně, hrbokaté, špinavé povrchy plus přestupňované a nepřijemné sklony. Je to opravdu hodně tvrdý test manipulace...



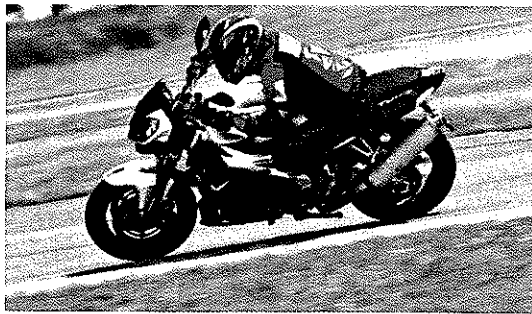
1. ÚSEK ŠIKAN

Aprilia a Honda si s úsekem svižně pravá/levá/pravá poradí s největší lehkostí – Aprilia díky svým širokým řídítkům, Honda díky svému přirozeně lehkému řízení. Triumph už s tím má trochu práci, ale Yamaha potřebuje největší vklad jezdce při rychlých změnách směru.



2. OSTŘE DOPRAVA

Skrccch... to bude zvuk stupaček Yamahy, jak škrtají o dráhu. A zase. Vážně, copak nepočítali s tím, že někdo bude chtít projíždět zatáčkami trochu ostřeji? Opravdu odhodlaní jezdci by mohli být zneklidnění světlou výškou Hondy nebo Triumphu, ale Tuono je v náklonu jako doma.



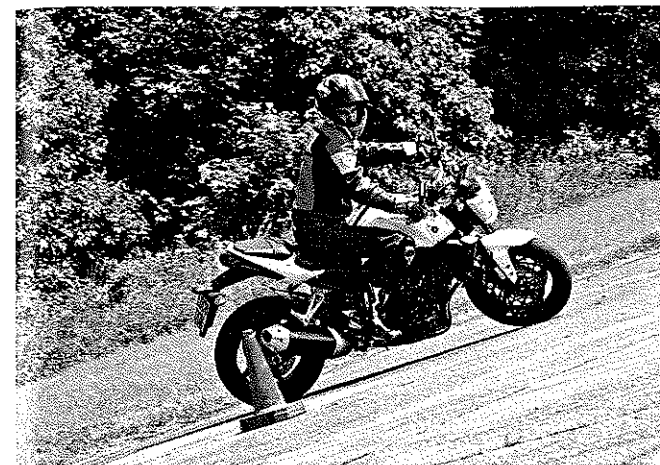
3. RYCHLÁ LEVÁ

Aprilia je nechutná, prostě protože je jedno, na jakou rychlost si troufnete, je jedno, jak moc se nadechnete nebo jak moc skřípete zuby, ta motorka je prostě ještě schopnější. Ale to vám říkám, ostatní jsou taky dobré, jen nejsou tak jisté na předku.

TEST VÝKONU				
Model	Aprilia Tuono	Honda CB1000R	Speed Triple	Yamaha FZ1
0–100 km/h	3,23 s	2,93 s	3,21 s	3,11 s
Pevná 1/4mile	11,33 s @ 202,4 km/h	11,14 s @ 198 km/h	11,32 s @ 198 km/h	11,03 s @ 207 km/h
Top speed	255 km/h	225 km/h	242 km/h	255 km/h
64–192 km/h na zařazenou šestku	18,10 s	13,05 s	14,90 s	16,65 s
Brzdy z 112 na 0 km/h	44,9 m	46,9 m	45,1 m	48,2 m
KOMENTÁŘE				
PLUSY +	V maximální rychlosti se vyrovná FZ1, i když má menší výkon. Vyhrává test brzd.	Krátké zpřevodování poskytuje slušný tah a neuvěřitelný čas elasticity...	Brzdy fungují fakt dobře. Vyvážený kompromis mezi elasticitou a top speed.	Nejrychlejší 1/4mile. Bezmála 260 km/h, navzdory aerodynamice cereální tyčinky.
MINUSY –	Sportovní řazení znamená nejpomalejší elasticitu na nejvyšší rychlost.	... s maximální rychlostí Horneta 600.	Radši chce jít na zadní, než aby odpálil od čáry.	Potřebuje nejvíce metrů na to, aby zastavila.

Ovladatelnost v nízkých rychlostech

Těsný slalom kolem čtyř kuželů postavených v šestimetrových intervalech. Slalom tam, otočka a slalom zpět. Tři pokusy pro každou motorku, počítá se nejrychlejší pokus.



4. APRILIA: 11,74 S

Slalom byl rychlý, ale hodně času ztratila na otočce. Rejd je, upřímně řečeno, ubohý, vyžaduje nejvíce místa, nejširší průměr kruhu a nejlepší vyvažování ze všech čtyř. Přední brzda, rozhodující pro ovládání v nízkých rychlostech, toho moc nezmůže.

3. TRIUMPH: 11,55 S

Když vezmeme v úvahu, že má ze všech nejostřejší geometrii – nejkratší ocas, nejstrmější úhel hlavy řízení – není řízení Tripla tak okamžité, jak by se dalo čekat. Chce to překvapivě dost práce proklíkovat mezi kužely. Nicméně všechny jsou si hodně blízko – když si vezmeme, že rozdíl mezi nimi není větší než půl vteřiny.

2. YAMAHA: 11,52 S

Přívod paliva je ohromně vylepšený ve srovnání s původní FZ1 a je u testovaných motorek nejzajímavější. Nad Triumphem vyhrála o nepatrný chlup, což ukazuje to, že tyhle dvě motorky, navzdory své rozdílné jízdní pozici, se chovají podobně v nízkých rychlostech.

1. HONDA: 11,30 S

Nejrychlejší průměrný čas ze všech tří kol a nejlepší celkový čas. CB je klasickým příkladem toho, že v Hondě vyrábějí motorky, které se snadno řídí tím, že mají snížené těžiště. Zdá se, že všechny objemy motorů mají přesně mezi koleny, což poskytuje jistotu při pohybu. Přidejte ještě zdaleka nejlepší rejd. Není jen nejrychlejší, ale i nejpřirozenější.

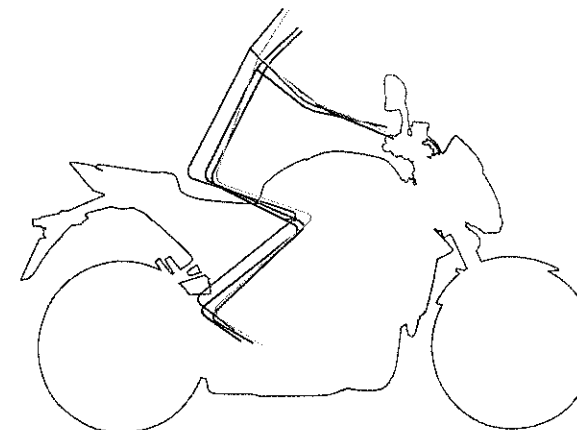
Jízdní pozice

VNÍMÁNÍ PROSTORU

Aprilia Tuono vyčnívá, protože má mnohem víc prostoru mezi řídítky a jezdce. Když to zkombinujeme s o něco vyšším sedlem – ať už výrobci uvádějí jakoukoliv výšku sedla – připadá vám Tuono o dobrý kus větší než ostatní.

OHNUTÍ

Tím, že se všechno drží v linii s pozicí horní části těla, jsou kolena na Aprilii nejdál vzadu a na Yamaze nejvíce vpředu. Úhly nejsou nijak drasticky rozdílné, ale Tuono je přece jen nejtěsnější, zatímco jezdec na Hondě má největší pohodu.



HONDA CB1000R
TRIUMPH SPEED TRIPLE

YAMAHA FZ1
APRILIA TUONO

HLAVA VZHŮRU

V sedle Tuona, Speed Tripla a CB1000R máte velmi podobné úhly zad. Na Yamaze FZ1 je jezdec o něco vzpřímenější. Ačkoliv sedla jsou podobná, jsou řídítka žlutého figuranta blíž a výš než u Triumphu, díky čemuž vypadá jeho trup svislejší.

STUPAČKY A NOHY

Pozice na Aprilii je zvýšená a také stupačky jsou posazeny výš, takže jsou pěkně mimo dosah asfaltu, i když je jezdec poměrně zručný, co se náklonů v zatáčkách týče. Stupačky Triumphu jsou níž, ale ze stejného důvodu jsou posunuty dopředu. Stupačky FZ1 vypadají výš než ty na CB1000R, ale světlá výška je určitě menší. ▶▶

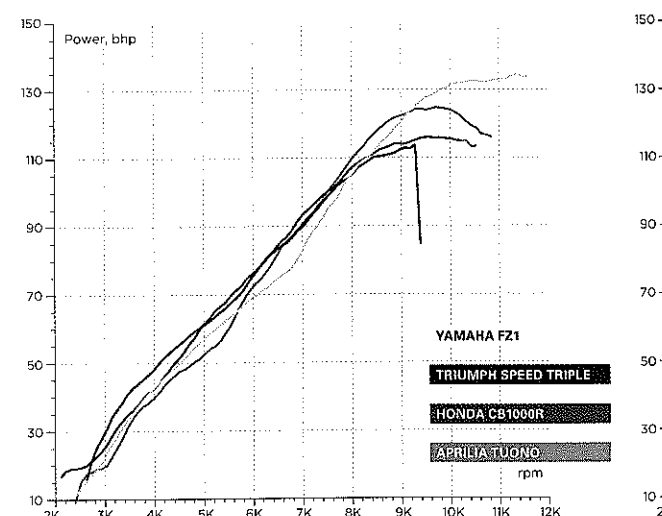


Dyno a technické údaje

Detailní rozbor výkonu a zásadní statistiky

Na plný plyn

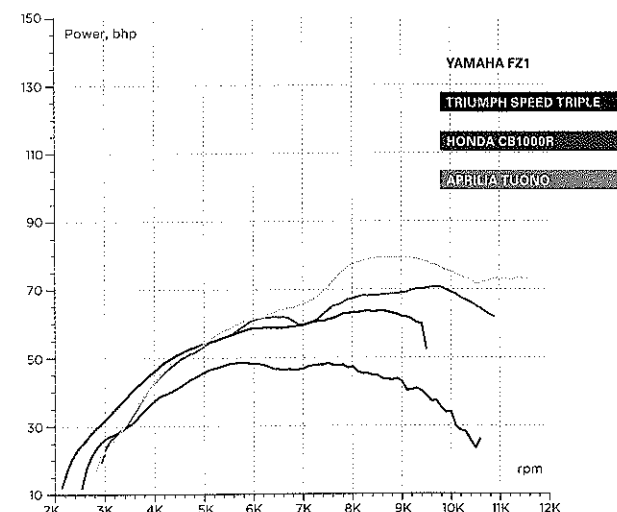
Výkon a točivý moment vytvořený plynem otevřeným nadoraz.



Oči přirozeně přitáhne žlutá čára FZ1 se svým extra nadáním v posledních pár tisících otáček. Vskutku působivě, ale podívejte se, čím za to musíte zaplatit – obrovským propadem od 6 do 8000 rpm, kde jsou si ostatní tři motorky velice podobné. Pánem v dolním konci otáček je Triumph, který kraluje až do 5000 rpm. Vzhledem k tomu, že motor CB1000R je oproti původnímu Bladovi sražen dolů o 40 koní, nikde nevyčnívá – ale taky nemá nikdy žádný mezery. Jemný, ale účinný.

40% plyn

Koňské síly vytvořené plynem otevřeným na 40 %.



Pod 5000 rpm Tuono neláme vůbec žádný výkon. Vezměte si to takhle: v dolní polovině otáček musíte otevřít plyn na 40 %, abyste dostali tah plného plynu. Yamaha dělá totéž až do 4500 rpm. Jde o přesně ten trik s laděním, který způsobí to, že motorka se zdá rychlejší, než ukazuje dyno. Triumph láme svůj výkon tak, jak byste očekávali, ale na Hondě má částečný plyn největší vliv. Tenhle ohromný propad je jedním z mnoha důvodů, proč CB působí tak snadno zvladatelně ve špatných podmínkách.

Slovo odborníka

Dynoexpert Mark Brewin z BSD (01733 223377) se s námi podělil o svůj názor na tyhle čtyři mašiny.

Tuono je silné – 122 bhp je dobrých na V-twin Aprilie stejně jako RSV. Taky má mnohem lepší pohon, než bylo u Tuon zvykem. Dřívější modely měly velký pokles ve středním rozsahu, ale tohle je mnohem hladší a mnohem příjemnější. Na částečný plyn je silné – na 60 % se chová stejně jako na plný výkon do 6500 rpm. A pořád dělá 100 bhp.

Pořád to je dobrý výkon: 130 bhp na kole není daleko od toho, co dělala původní R1. Předpokládám, že kdybyste dali tenhle motor do nové R1, většina jezdců by nepoznala rozdíl. Ve skutečnosti by si mysleli, že je dobrý, protože má širší spodek otáček. V Yamaze si naštěstí taky dali práci s tím, aby ošetřili ten nesouvislý přívod paliva původní motorky. My jsme strávili roky tím, že jsme to pokoušeli vyřešit sami, a obešli jsme to nejlepším způsobem, jak se dalo. Nové CB1000R má příjemný, výkonný motor. Má větší sílu než nejnovější Fireblade mezi 3000–6000 rpm, což je přesně tam, kde to na silnici nejvíc potřebujete. Taky je tu velký rozdíl v točivé síle – ve 4000 rpm je CB silnější než Blade 2008. Honda taky dělá největší zlomy ve výkonu na částečný plyn, takže při 40 % plynu zvládne míň než 50 bhp.

Motor Speed Tripla je beze změn, a tak má stejný výkon, jako měl za poslední tři roky. Jeho křivka točivé síly je přesně od 3500 rpm tak plochá. Jeho reakce na částečný plyn je podobná jako u Tuona – 80 % plynu je velmi blízko ke 100 %, zatímco 60 % dělá stejný výkon a točivou sílu až do 6000 rpm. Z mechanického nebo konstrukčního úhlu pohledu není nijak zvlášť vzrušující, ostatně jako všechny motory testovaných strojů – všechny používají tři nebo čtyři roky staré technologie, které byly jen trochu vyhlazeny – ale všechny jsou využitelnější pro jízdu ve středním rozsahu na mašině bez kapotáže.



TECHNICKÉ SPECIFIKACE

	Aprilia Tuono	Honda CB1000R	Triumph Speed Triple	Yamaha FZ1
Model	Aprilia Tuono	Honda CB1000R	Triumph Speed Triple	Yamaha FZ1
Cena	249 900 Kč	255 000 Kč	321 000 Kč	239 900 Kč
MOTOR				
Typ	998 cm³, 8V, DOHC, 2válec, V-twin	998 cm³, 16V, DOHC, 4válec, in-line	1050 cm³, 12V, DOHC, 3válec, in-line	998 cm³, 16V, DOHC, 4válec, in-line
Vrtání x zdvih	97 x 67,5 mm	75 x 56,5 mm	79 x 71,4 mm	77 x 53,6 mm
Komprese	11,8 : 1	11,2 : 1	12 : 1	11,5 : 1
Palivový systém	vstříkávání	vstříkávání	vstříkávání	vstříkávání
Převod síly	6rychlostní, řetěz	6rychlostní, řetěz	6rychlostní, řetěz	6rychlostní, řetěz
PODVOZEK				
Rám	hliníkový, dvojité	odlitek hliníkové slitiny	hliníkový, dvojité	litý, hliníkový, příhradový
Rozvor	1410 mm	1445 mm	1429 mm	1460 mm
Úhel hlavy řízení / stopa	25°/103,7 mm	25°/99 mm	23,5°/84 mm	25°/109 mm
Váha s palivem	210 kg	218 kg	223 kg	216 kg
Výška sedla	810 mm	825 mm	815 mm	815 mm
PRUŽENÍ				
Přední	Ø 43 mm, USD teleskop	Ø 43 mm, USD teleskop	Ø 43 mm, USD teleskop	Ø 43 mm, USD teleskop
Nastavené	předpětí, odskok, komprese	předpětí, odskok, komprese	předpětí, odskok, komprese	předpětí, odskok, komprese
Zadní	monoshock	monoshock	monoshock	monoshock
Nastavení	předpětí, odskok	předpětí, odskok	předpětí, odskok, komprese	předpětí, odskok
BRZDY & GUMY				
Přední brzda	2x 320mm disk, 4pístek	2x 310mm disk, 4pístek	2x 320mm disk, 4pístek	2x 320mm disk, 4pístek
Zadní brzda	220mm disk, 2pístek	256mm disk, 2pístek	220mm disk, 2pístek	245mm disk, 2pístek
Přední guma	120/70 ZR17	120/70 ZR17	120/70 ZR17	120/70 ZR17
Zadní guma	190/50 ZR17	180/55 ZR17	180/55 ZR17	190/50 ZR17
ŽIVOT S NÍ				
Nádrž	18 litrů	17 litrů	18 litrů	18 litrů
Barvy	černá, modrobílá, stříbrná	černá, bílá, zelená (met.)	černá, bílá, oranžová	bílá, černá, stříbrná
Maximální rychlost	257 km/h	227 km/h	243 km/h	256 km/h
0-96 km/h	3,23 s	2,93 s	3,21 s	3,11 s
¼ míle s pevným startem	11,33 s @ 126,5 mph	11,14 s @ 123,5 mph	11,23 s @ 123,8 mph	11,03 s @ 129,3 mph
Otevřený plný plyn 64-193 km/h	18,10 s	13,05 s	14,90 s	16,65 s
Výkon	122 bhp @ 9800 rpm	114,2 bhp @ 9600 rpm	112,2 bhp @ 9400 rpm	130,7 bhp @ 11 400 rpm
Točivý moment	95,3 Nm @ 8500 rpm	93,1 Nm @ 7200 rpm	91,7 Nm @ 7900 rpm	92,7 Nm @ 9300 rpm
Kontakt	www.aprilia.cz	moto.honda.cz	www.triumphmotorcycles.cz	www.yamaha-motor.cz
Plusy	Rychlá, zábavná, zlobivá – je každým coulem tak bohatá a vášnivá, jak byste doufali, že bude, ale pod tím vším je schovaná překvapivě využitelná mašina	Jednoduchá jízda. Jednoduchá manipulace, přirozeně vyvážené řízení, lineární síla a blízké nízké řízení dává neustálý pohon bez ohledu na rychlost nebo zařazený rychlostní stupeň	Ohromný výkon ve spodním poli otáčkoměru, skvělý zvuk. Taky je nejucelenější a pěkně mazaný. Je to, jako kdyby byla celá motorka pěkně postavená do latě. Každý její kousek jde za stejným cílem a odvádí stejnou práci	Pekelně rychlá. Rozhodně když jede rovně. Pohon maximálního výkonu je návykový a bere dech. Na standardní výfuky má úžasný zvuk
Minusy	Trochu kratší řízení by jí určitě prospělo. Vzhledově asi taky nesedne každému. Spotřeba a malý rejď jsou bídné	Nemá tu prudkost, ten typický charakter, kterého mají Triumph nebo Aprilia plno. Tlumení není připraveno na pořádný dovádění, jak by jeden čekal	Není tiustý, ale... trochu zaválitý jo. Postrádá špetku rozumu nebo užitečných znalostí. Převodovka je jak z traktoru – frustrující. A ani záznam z tratě, co se vydrže na čas týče, není zrovna nejlepší	Motor se svým obrovským egem vystavuje šeky, které pneumatiky ani světlá výška rozhodně nemůžou splatit. Motor stále (relativně) postrádá nadšení ve středním rozsahu



Verdikt

» Tak to je opravdu zapeklité. Ne proto, že by si ty motorky byly tak podobné – ve skutečnosti je problém v tom, že všechny čtyři motorky představují rozdílný pohled na to, co by se za označení litrový naháč dalo schovat. Takže než se rozhodnete, která je ta nejlepší, musíte se rozhodnout, co od ní sami chcete.

Jestli prostě toužíte po tupé raketě, pak je vaší jedničkou FZ1. Zdá se, jako by se Yamaha snažila vytvořit repliku, něco jako „streetfighter sestrojený na koleně“. Pěkně dáte motor superbiku na dobrý podvozek, postaráte se o to, aby to vypadalo dostatečně cool, ale už se moc nestaráte o to, aby se na tom dobře jelo. Je to prostomyslný, masožravý nakopávač hippiků s chlu-patejma prackama.

Původní tovární streetfighter Speed Triple je podle očekávání aktualizovaný, ale co se týče jízdy, moc se toho nezměnilo. A to je dobře, protože to znamená, že jízda na něm je naprostá radost s uspokojivou spolehlivostí všeho. Výfuk má nezapomenutelný zvuk, pohon je lehký a má příjemný podvozek. Je to dobrý mix všeho možného, opravdový kouzelník. Jestli je jeho vzhled retro, nebo zastaralý, to už závisí na tom, co pro vás tahle značka znamená.

CB1000R rozhodně retro není, určitě ne co se vzhledu týče. Ale není to ani svlečený Fireblade. Je pohodlné, přátelské, přívětivé. Pořád je dost rychlé, zapálené a extrémně schopné, ale ze všech čtyř mašin je to bez diskuze ta nejsnadnější cesta k vlastnictví kousku ze žánru supernaháčů. Obzvlášť když si člověk uvědomí, že na něm visí ta výborná cenovka. Honda a skoro nejlevnější? To se nevidí každý den.

Ale motorka, která zvládá skloubit autenticitu, individualitu a povahu nejlépe, je Aprilia Tuono. Třetí rok po sobě vyhrává náš velký test naháčů, a to bez úprav. To znamená, že vítězí přesně ze stejných důvodů jako před třemi lety: nejen díky svému výkonu a manipulaci, ale proto, že je naprosto schopné – hladké a civilizované, když zrovna chcete, aby takové bylo. Dokonce má i nejvíc úchytů na pavouky. Možná že to není ten nejnovější výstřelek, možná že je postaveno na základech jiné motorky a ne celé od prvního do posledního šroubku, ale pořád působí osobitě. Je nejlepší ze všech, protože bylo sestrojeno tak blízko RSV, takže nepůsobí jako slabý výrobek a není třeba, aby vás výrobce nějak zvlášť pobízel ve výběru naháče. Což znamená, že na něj můžete být pyšní. A to se hodně počítá.

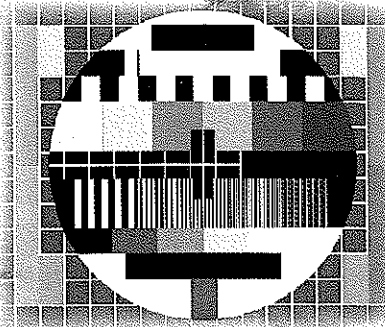
Druhý názor

Yamaha je nejostřejší, nejrychlejší, nejagresivnější. Je to rváč v naší partě. Jestli vám tenhle postoj a chování vyhovuje, pak je to pro vás ta pravá. Ale taky je na naháče trochu moc nadupaná.

Triumph a Aprilia se chovají odlišně: Triple je pevnější, vyrovnanější silniční motorka s oblíbeným zvukem, stylem a image. A Tuono působí jako ostrý sporták. Tím taky je. Obě mají skvělé motory, s oběma se cítíte dobře a ani jedna z nich nemá problémy s manipulací. Těžko na nich hledám rozdíly.

Honda je nejnovější, nejvíce sexy a má výhodnou cenu. Taky se nejlépe řídí, protože pobrala všechno z účelných kouzel starého Horneta 900, jeho rovnováhu a důvtipnou přitažlivost. Ale všechno je to představeno v úžasné zkonstruované a nádherně zpracované novém ohozu. I když nemá stálou prudkost těch ostatních, fantasticky lineárním výkonem, absolutně přesnou převodovkou je na silnici překonává. Tlumení má takové možnosti nastavení, že si ho můžete seřídit přesně podle svého gusta, čímž se váš vztah k ní jen prohlubuje. Dokonce i ta zvláštní barva vypadá na denním světle lépe. Já bych koupil Hondu. MA

Real World



107 NA FÉROVKU

V minulém editoriale se Jenda trochu opřel do televize. A nebylo to úplně marné. Článek, který vysvětlí, co se vlastně před tou Novou dělo...

112 ADVENTURA

Druhý díl motorkářského dobrodružství bandy z Liberce. Pokud se chcete vydat trochu netradičně na cestu jižní Evropou, tohle je přesně pro vás.

108

ARAI V BARCELONE

Japonská továrna na přilby představovala nový top model a tak se náš obřík vydal do prosluněného Španělska.

110 PŘESTAVBA

Jako vždycky bude tahákem jedna libová přestavba, ale Somik tentokrát zabrousil i někam jinam. Koukněte, obdivujte, přejte si.

