



Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	400 Kč
Páčka brzdy	1500 Kč
Páčka spojky	1600 Kč
Píst	3000 Kč
Přední blatník	3100 Kč

Kvalitní striptýz

Hodně mašin s malým objemem je dost ošizených na komponentech. Těch je za prvé míň než u velkých strojů a za druhé jde většinou o technicky vyžilé součástky, které - najít na skládce - děláš, že je nevidíš. U Planetu je to ale jinak a madu dílů ti budou závidět i piloti o hodně větších strojů.



V roce 1996 se v Itálii objevilo pár nahatých motocyklů Cagiva s označením N1, jejichž sláva nepřekročila státní hranice a právě proto skoro nikdo neví, že šlo o předchůdce modelu Planet. Ten se v nabídce značky vyloupl o sezonu později a drtiči malých kubatur mohli žasnout nad pravděpodobně nejradikálnějším naháčem se stopěťadvácou pod nádrží. Na to, jak je Planet technicky vyspělou dvácou, s ním továrna neměla zas moc práce. Stačilo vzít sportovní Mito, sundat z něj kapoty a bylo hotovo. Tedy ne úplně, v Cagivě ještě upravili převodovku (místo sedmikvattu Mita EV šestikvatt), nasadili širší a vyšší řídítka, uložení stupáček šlo níž a podvozek dostal pohodlnější nastavení. Po pár letech existence se ale

motocykl komusi znelíbil a nekompromisně šel z kola ven, a to i přesto, že jeho design měla na svědomí taková kapacita jako Miguel Angel Galluzzi, tvůrce legendární Ducati Monster.

Technická data

Cagiva Planet 125

motor	dvoudobý kapalinou chlazený jednoválec
objem	124,6 cm ³
vrtání x zdvih	56x50,6 mm
výkon 20 kW (27,5 k)/10500 ot./min.	
točivý moment 22 Nm/10000 ot./min.	
kompresní poměr	7,4:1
plnění motoru	karburátor Dell'Orto Ø 28 mm
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy vpředu	1 kotouč Ø 320 mm, čtyřpístkový třmen
vzadu	1 kotouč Ø 230 mm, jednopístkový třmen
rozvor	1375 mm
výška sedla	775 mm
hmotnost	125 kg (suchá)
nádrž	12,5 l
cena	55 - 90 tisíc Kč (r.v. 99 - 02)

Servisní údaje

U motorky není zrovna nejšťastnějším řešením umístění startéru, který je hned za předním kolem a tím pádem schytává všechen sajrát z první ruky. Je dobré ho sem tam vyčistit, hlavně po ježdění v dešti. Při dodržování základních servisních intervalů a používání kvalitního plně syntetického oleje (pro oddělené mazání) bude motor fungovat zhruba 40 tisíc kilometrů. Pak se s velkou pravděpodobností nevyhneš nákupu nového pístu a novému nikasilu (cena kolem 2 - 3 tisíc). Když bude situace horší, připrav si dalších zhruba pět tisíc za novou značkovou ojniční sadu. V případě, že motorka nepojede ve středním pásmu, hledej nejdřív závadu v přívěře a její správné funkci. Když se naopak nebude chtít dváca točit ve vrchu, zkus jako první novou svíčku. Ta by měla do válce přijít každých pět tisíc kilometrů, stejně jako olej do převodovky a v tu samou dobu bys měl výfuk i s přívěrou podrobit procesu dekarbonizace. Vzhledem k tomu, že motor přišel z Mita, seženeš na něj celou řadu „rychlých“ součástek, od závodního výfuku až třeba po kit na 160 kubíků.

Z Planetu Raptor

Všichni příznivci malého naháče tak posmutněle chodili světem a radost jim udělala až výstava Intermot 2002. Tam se bez větší slávy na stánku Cagivy objevil už ne Planet, ale Raptor 125, který se na pohled lišil pouze jiným výfukem. Jeho koncovka už nevypadala jako chromované lýtko Arnolda Schwarzeneggera, ale jako běžný tlumič sportovní stopětadvácý. Kromě toho se změnilo i sedlo, barevné kombinace (nejviditelnější změnou je rám a kyvka v černé barvě), baterka a podvozek se sportovnějším naladěním. To hlavní naštěstí zůstalo - dvoudobý jednoválec s elektronicky řízenou přívěrou ve výfuku (systém CTS), tuhý hliníkový rám, obrácená přední vidlice, centrální Sachs a velkokotouč se čtyřpístem Brembo. Za zmínku stojí, že stejnou brzdu, i když ve dvojitěm podání, můžeš najít na ducaticích superbicích devadesátých let. Italské desmokrátovství kopíruje i nápad odklopné nádrže (vejde se pod ni otevřená helma), která vpředu drží díky přezce a kterou první použil naháč Monster 900. Planet se prodával v několika verzích, z nichž některé měly rýč pod motorem a ostatní se

lišily výkonem motoru. Zavřená varianta dává legálních patnáct koní, zatímco otevřený Planet vyžene z motoru 27 a půl dvoudobé kobyly.

Nečekaná stabilita

Mezi Evropou a Japonskem je zásadní rozpor v pojetí naháčů. Zatímco většina naked biků na starém kontinentu vznikne oholením superbiku, což s sebou nese výhodu v podobě vyzkoušených tuhých rámu, Japonci, znudění pěstováním rýže, zhusta vymýšlejí rámy nové. Jejich motorky jsou sice většinou pohodlnější a snazší na řízení, ale základní myšlenka streetfighterů mizí spolu s prvním zakroucením často používané ocelové kolébky. A přesně tohle tě na Planetu/Raptoru nikdy nepotká. Hliníkové šasi původně z Mita je totiž tak pevným kusem materiálu, že zvládne fungovat i po namontování čtyřdobého jednoválce a následně bez větších úprav vítězit ve třídě Supermono. Rám malého Planetu je ultrapevný a bylo to cítit hned na prvních metrech. Z motorky jsem měl pocit, jako kdybych seděl na jedoucím kusu hliníku a něco tak stabilního jsem dlouho neřídil.

Dva prsty stačí

Sportovním zážitkům a jistotě v zatáčkách pomáhá také pérování, obrácená vidlice Marzocchi je s ohledem na velikost agregátu opravdu masivní a její nastavení tě nutí vyhledávat kvalitní asfalt, kde si jí užiješ nejvíce. Jak je motorka pevná, tak je lehká, díky absenci kapot váží o pár kilo míň než Mito, které je už samo o sobě slušným Somálcem. Stroj jezdí všude jako po kolejích a vzhledem k jeho předimenzovanosti a síle agregátu ho nikde nedostaneš ani na dohled jeho hranicím. Stejně tak brzdy. Velký plovoucí kotouč a čtyřpístek Brembo jsou na takové úrovni, že se po stisku potřebném k zastavení většiny stopětadvácítek zarazíš přirozením o nádrž a helmou o tachometr. Na veškeré decelerační operace stačí dva prsty a když si budeš navíc dopomáhat zadní brzdou, zastavíš tak rychle, že téměř kdokoli za tebou se ti pravděpodobně zanoří do podsedáku.

Pozice jak na Monsteru

I když jsem původně čekal, že Planet bude líná patnáctikoňová zdechlina,



příjemně mě překvapil, když jsem se mohl projet na otevřené verzi s plným výkonem. Skoro třicet koní s lehkou motorkou mává tak, že by k breku donutila nejednoho pilota většího čtyřtaktu. Motor ze sebe dokáže něco málo dostat i ve spodních a středních otáčkách, takže se s motorkou dá plynule rozjet nebo jen tak zevlovat po městě. Přechod do pásma, kde se začínají odehrávat asi ty největší detonace, které je sériová dváca schopná předvést, je plynulý a výkon nenabíhá skokově jako u některých krosek. Oblast, kde se odehrává to nejzajímavější z planetární produkce, není moc rozsáhlá (jak to tak u dvoutaktů bývá) a škoda, že naháč nezdědil sedmírychlostní převodovku po Mitech EV. Šestikvart je sice dobře odstupňovaný a motor se dá nahoře v pohodě držet, ale rychlost navíc by dovolila ježdění ještě agresivnější. I tak se ale dá při využívání převodovky a nejvyšších otáček sprážit na silnicích kdeco a pomáhat tomu i poměrně sportovní pozice. Podobně jako u Monsterů sedíš

v mírném předklonu a stupačky jsou na naháče hodně nahoře a vzadu, takže vytvářejí dost místa pro náklon. Co mi ale chybělo, je otáčkoměr, bile podbarvené tacho je sice pěkným ukazatelem, ale spíš bych chtěl vědět, jestli už nemám řadit, než jestli náhodou nejedu víc, než dovoluje nějaká značka.

Pověst motocyklu

- asi nejostřejší nahatá 125 všech dob
- Planet vznikl oholením Mita 125
- design má na svědomí stejný konstruktér, který „namaloval“ Ducati Monster
- s motorem otevřeným na plný výkon ujedeš o hodně silnějším motorkám
- přední brzda je shodná s tou, kterou používaly sportovní Ducati v půlce devadesátých let
- při nákupu si dej pozor, jestli funguje výfuková přívěra
- k motoru jsou dostupné kity, které z Planetu udělají neskutečnou raketu