

TEST | MV Agusta Brutale 990R/1090RR

Dva modely,
dva přístupy

Přátelštější
chování

Pořád ale drsné
streetfightery



Stejně, akorát jiné

Brutale je tak trochu jako minisukně. Zakrývá to podstatné, ale přitom je dost provokativní, aby vzbuzovala zvědavost a touhu. Modely 990R/1090R mají být z 85 % nové, přičemž některé změny nesou pečeť vlastníka Harley-Davidson. Je to dobře?



Alan Cathcart
překlad a úprava:
L. Záruba

foto: Stefano Gadda

Ozdkoušet obě novinky jsem měl možnost na testovacím okruhu Pirelli ve Vizzole, ale také v reálném světě, na silničkách v kopcích a údolích řeky Ticino. V Itálii jsou tyhle krásky mimořádně oblíbené, ale vidět Brutale v Česku je stále ještě tak trochu svátek. A přitom se těchto streetfighterů od zahájení výroby v roce 2001 do konce roku 2009 vyrobilo celkem 15 400 kusů.

Co je nového

V podstatě lze říct, že obě varianty, 990R i 1090RR, jsou daleko

kultivovanější, podstatně vylepšené verze původních surových a drsných hovad. Ale nemějte obavy, nejsou „soft“, nejsou vykastrované a přeměněné na politicky korektní čtyřválcové pseudostreetfightery. Srdcem obou variant je stále brutální motor s radiálním uspořádáním ventilů, u ultrahbité 990R o objemu 998 cm³ (dříve 982 cm³), u silnější, drsnější varianty 1090RR má motor ve skutečnosti stále stejný objem – 1078 cm³. Změněn byl ale rozvor na 1438 mm, což je o 28 mm více než u předchozích modelů. Ale i tak jsou to stále poměrně krátké, kompaktní motoroky, u kterých je vaše tělo zaparkované prakticky nad předním kolem.

Nové Brutale mají také mnohem lepší, prostornější jízdní pozici, i když přední stupáčky jsou

stále trochu moc vysoko a hlavně, nemajíce náslapných gum, jsou poměrně smekavé. Sedíte víc v motorce než na motorce, jako tomu bylo dříve, ale máte nyní mnohem více prostoru pro spolujezdcu. O 10 cm širší jsou jednodílná říditka a větší je i palivová nádrž na 23 litrů, což je o čtyři litry víc než dříve.

Co změny přinesly

Plně nastavitelné 50mm upside-downy Marzocchi a zadní tlumiče Sachs jsou nastavené měkčeji než u předchozích Brutale, čímž se kvalita jízdy poměrně výrazně zlepšila. Motoroka už neskáče na každém hrubě a lépe pobírá i ty nejhorší rány. MV je nyní naprosto stabilní a předvídatelná, a to i pod fantastickým brzdícím účinkem čtyřdestičkových radiálních monoblokových

Bremb u větší 1090RR, brzd, jaké obvykle nacházíte na továrních superbicích v mistrovství světa. Brzdí prostě famózně, ale zároveň už nejsou tak strašlivě jedovaté, a to ani za mokra.

Konzervativnější geometrie řízení nových Brutale zklidnila řízení, aniž by ale Brutale přišla o svoji ultraovladatelnost. Stačí jen pomyslet na změnu směru a Brutale už to udělá za vás. Devětsetdevadesátka nemá tlumič řízení, její větší sestra ano. Rotační a multinastavitelný – napočítal jsem 26 kliknutí!

Nastartujte motor...

...a hned je tu zklamání. Očekáváte typické, melodické, kouzelné výtí výfuků, jenže místo toho si nová Brutale přikulhá do života téměř omluvně, zvukový doprovod je asi tak atraktivní jako u Hond. Ale nebojte se – je to jen důsledek použití nových elektronických výfukových ventilů ve výfuku, které na neutrálu zůstávají prakticky uzavřené. To vám umožní ohřát motor a nasadit helmu v neděli brzy ráno, aniž byste rušili sousedy, ale pak stačí poprvé motor vytočit na 2000 otáček a výfukový ventil otevře normální režim, akustika se obnoví včetně kompletního rejstříku Tamburiniho výfukových varhan.

► MOTOR: CELÝ SPODEK NOVÝ

Pokud je Massimo Tamburini Michelanilem světa motocyklů, pak mladý inženýr MV, **Andrea Goggi**, je jeho dvorní architekt. On je tím mužem, který motorkám MV Agusta dal klenot, řadový čtyřválcový vstříkovaný motor s radiálním uspořádáním ventilů a rozvodem DOHC.

„Na tomto evolučním motoru jsme začali pracovat v roce 2007,“ říká Andrea, „ale teď je všechno ve spodku motoru úplně nové, díky zástavbě vyvažovacího hřídele. Pro motocykl typu Brutale to znamená velký přínos, který popravdě už dávno potřeboval. Také alternátor Mitsubishi je úplně nový, a je to velmi sofistikovaný komponent. Myslím, že hodně jemnosti chodu nového motoru je právě díky němu. Navíc jsme použili dva pryžové silentbloky, jeden na vyvažovací hřídeli, druhý na hřídeli alternátoru, aby vyhlazovaly torzní vibrace. A věřte mi, je to obrovské zlepšení, jak hlukové, tak co do sametovosti běhu motoru.“

Obě verze mají nyní stejný 55mm zdvih a jen 3 mm rozdíl ve vrtání, proto radiální hlava válců mohla zůstat stejná, stejně jako vačkové hřídele, velikost ventilů i kované písty z Japonska.



Nové vstříkování - máme za to, že elektronika od Magnetti Marelli je nejlepší dostupná na trhu, jsou to stejně jako my Italoové, a navíc jsme s nimi velmi úzce spojeni. Ale zjistili jsme, že bychom mohli výrazně zlepšit kvalitu reakce na plyn použitím vstříkovačů Mikuni, než s dosud používanými vstříkovači Marelli, což je téměř deset let stará konstrukce, protože škrťací klapky v jednotce Mikuni jsou uloženy ve valivých ložiskách. Politicky to vůbec nebylo snadné, spolupracovat jak s Mikuni, tak s Magnetti Marelli, ale podařilo se to a výsledek nás velmi těší.“

inzerce



AKCE 2010

Ke každému 4l balení motocyklového oleje spray na řetězy 0,4 l zdarma.

5100 4T 10W/30 4L, 5100 4T 10W/40 4L, 5100 4T 10W/50 4L, 5100 4T 15W/50 4L, 7100 4T 10W/40 4L, 7100 4T 20W/50 4L, 7100 4T 10W/60 4L, 300V 4T F.L 5W/40 4L, 300V 4T F.L 10W/40 4L, 300V 4T F.L 15W/50 4L, 5000 4T 10W/40 4L, 3000 4T 20W/50 4L, 710 2T 4L, 800 2T OFF ROAD 4L, QUAD 4T 10W/40 4L, POWER QUAD 4T 10W/40 4L

www.motul.cz

Motoservis Deyl - MOTUL ČR, e-mail: info@motul.cz, tel.: 244 911 934, adresa: Vídeňská 361, 252 42 Vestec u Prahy

Akce platí u všech autorizovaných dealerů.



MV Agusta Brutale 990R/1090RR

MINIROZHovor



► PŘÍBĚH SVĚTLOMETU

Nové Brutale vstoupí do historie jako dvě úplně poslední motorky, které osobně dělal sám velký Massimo Tamburini, tenhle Michelangelo motocyklů, než odešel za dosud ne úplně vyjasněných okolností do důchodu krátce poté, co MV Agustu přebral H-D. A byl to on, kdo do nich prosadil vyvažovací hřídele a říditka dal na gumy, čímž kompletně vyžehlil veškeré vysokofrekvenční brnění. Brutale je jeho poslední dítě, ale ne úplně celé. Například přední světlomet je nápad ředitele Claudia Castiglioniho, který mimochodem nyní vede svůj vývojový tým daleko důrazněji než dříve, včetně aktivního testování všech novinek, změn a úprav na motorkách. Jednoho dne přišel k Tamburinimu a řekl mu, že chce vidět něco jako přední světlomet z Porsche 993. Jeden mu poslal, pak si s ním chvíli hráli chlapi ve vývojovém oddělení CRC, až přišli s konečnou verzí.



Tenhle ventil se do Brutale dostal z Milwaukee, Harley tímto aktivním elektromagnetickým systémem vybavuje své V-twiny už čtyři roky. Tlumí s ním hluk těch svých tlustoprůů v městském provozu, aby o to více pohládl uši na otevřené silnici. Zároveň je díky tomuto systému hladší a kontrolovanější nástup výkonu. Větší 1090RR s ním táhne silně a tvrdě už od volnoběhu, bez děr a propadů až do 12 000 otáček, kdy zasáhne omezovač. Maximum točivého momentu 115 Nm je v 8000, ale 80 Nm máte k dispozici už při pouhých 4000 otáčkách.

mapy a nově je nyní Brutale vybavena i osmistupňovou kontrolou trakce, podobnou, jako mají konkurenční Aprilia a Ducati.

Méně výkonná, ale zase o dost racionálnější 990R se podle mého názoru blíží ideální raketě na každodenní ježdění. Její motor je jen nepatrně méně výkonný a ve skutečně reálném světě je, myslím, 990R lepší, všestrannější stroj, navíc s užitečnou úsporou 80 000 Kč.

Která je lepší?

To lepší z obou světů nabízí větší z obou nových Brutale. Je stejně nadřazená na otáčky jako její menší sestra, ale její podstatně větší zátaha z většího vrtání znamená wheelie na všechny tři dolní kvality. Na výběr máte dvě motorové

TECHNICKÉ ÚDAJE

MV Agusta Brutale 990R/1090RR

Objem	998/1078 cm ³
Výkon	102 kW/139 k@10 600 106 kW/144 k@10 300
Točivý moment	106 Nm@8000 112 Nm@8100
Hmotnost	190 kg (bez náplní)
Maximální rychlost	265 km/h
Cena	399 900/479 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 76/79 × 55 mm, kompresní poměr 13:1, vstříkávání Magneti Marelli S5M s hrdly Mikuni, šestistupňová převodovka, vícemelová antihopgová spojka, elektrický startér, sekundární převod řetězem

Podvozek: příhradový ocelový rám svařený se šroubovanou hliníkovou zadní částí, vpředu USD vidlice Marzocchi Ø 50 mm, zdvih 130 mm, vzadu hliníková jednostranná kyvná vidlice s tlumičem Sachs, zdvih 120 mm, obojí plně nastavitelné (1090RR vzadu komprese rychlá/pomalá), brzdy Brembo vpředu 2 kotouče Ø 310/320 mm, radiální (1090 RR jednodílné) čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 210 mm, čtyřpístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, hliníkové (1090RR kované) ráfky 3,50"/6,00"

Rozměry: délka 2093 mm, šířka 760 mm, sedlo 830 mm, rozvor 1438 mm, stopa 103,5 mm, světelná výška 150 mm, nádrž 23 l

Podvozek mají oba modely stejný, ale 1090RR umí do zatáčky lépe zabrzdit a ze zatáčky svižněji vystřelit. Maximálka 265 km/h je na naháči šilenost



Itálie. Design je důležitý i u přístrojovky



Větší 1090RR má brzdy jako tovární superbike



Není tak ultimativní, ale o to příjemnější a hlavně o 80 000 Kč levnější. Menší 990R je racionálnější volba

Japonský Jarda Šíma



Ohno Hiroshi cestovatel

Minulý týden zažila Vrbovka vzácnou návštěvu. Místní servis Yamahy navštívil japonský cestovatel Ohno Hiroshi na okufrované YBR125. A my si s ním pokecali.

Ohno, jak dlouho jsi na cestě?

Vyrážel jsem z japonského Kobé 29. 5., takže teď jedu sedmý týden.

Kolik jsi od té doby najel kilometrů?

Teď mám něco kolem devatenácti tisíc kilometrů. Jel jsem přes Rusko, Nordkapp, Dánsko, Německo a teď jsem u vás. Dneska budu spát na japonské ambasádě.

Líbí se ti v Čechách?

Jo, máte krásnou přírodu a architekturu. A i lidi jsou tu fajn.

A kam dál?

Mam všude po Evropě kamarády motorkáře, teď mířím do Rakouska, podívám se do Mattighofenu na továrnu KTM, pak pojedou do Švýcarska a do Belgie, kde mám dalšího kamaráda. Z Belgie přes Francii do Portugalska a letadlem domů.

Tohle asi není tvoje první dlouhá cesta?

Nééé. Jsem v důchodu, celý život jsem pracoval v telekomunikační společnosti a teď si konečně užívám. V Evropě jsem na motorce poctvtvé. Taký jsem projel

Ameriku, Austrálii a Asii. Vlastně teď jsem po deváté na takhle dlouhé cestě a vždycky najedu kolem patnácti tisíc kilometrů.

Ale teď už máš devatenáct.

Jo, tentokrát to bude asi delší. Myslím, že až dorazím do Portugalska, budu mít najeto přes 25 tisíc. Dorazit bych měl někdy v září.

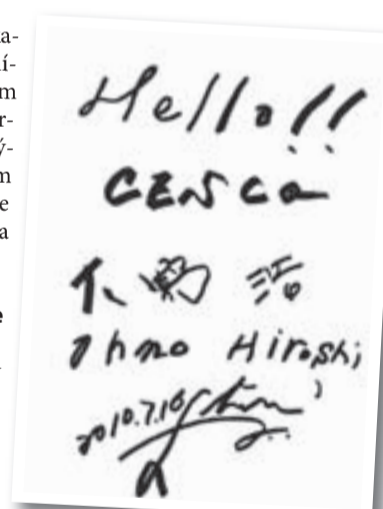
Malá Yamaha není zrovna cesták, měl jsi po cestě nějaké problémy?

Mimo výměn spotřebních kousků, jako jsou destičky a olej, ne. Sem tam musím dotáhnout řetěz, ale jinak celou cestu v pohodě. Jezdím pomalu a užívám si to.

Moc díky za rozhovor a za redakci přejeme šťastnou cestu a návrat domů.

Taky díky. A až budete mít cestu do Japonska, zastavte se :).

Zpovídal Martin Houška



LS2 HELMETS

V nabídce španělské firmy LS2 naleznete špičkové helmy pro sportovní, silniční, krosové i enduro motocykly, čtyřkolky, skútry, a další.

Materiály: Polykarbon nebo FiberGlass (sklolaminát).

Přes 70 prodejních míst po celé ČR a SR.

Více informací najdete na: www.LS2HELMETS.CZ



HLEDÁME NOVÉ PRODEJCE
VÝHODNÉ PODMÍNKY
VOLEJTE 311577222



Výklopná
Delta Edition
Nejprodávanejší model roku 2009
cena jen: 3.190 Kč (včetně DPH)