

TEST | Ducati 848^{EVO} vs. Triumph Daytona 675

Ring volný, druhé kolo!

Tyhle dvě motorky nemají nic společného s mainstreamem. Tríválcovou 675 až letos začal dělat i někdo jiný než Triumph a 848^{EVO} se nevejde do žádné světově uznávané sportovní kategorie. A přesto jsou to jedny z nejlepších supersportovních motorek, které navíc mají z minula u nás nevyřízené účty.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: Jakub Nič,
Ivo Helikar

V roce 2010 jsme totiž provedli velký srovnávací test tří supersportů – Ducati 848, Hondy CBR600RR a Triumphu Daytona 675. A slíbili jsme si, že ho zopakujeme s novou 848^{EVO} a že z něj rovnou vyřadíme CBR, protože je úplně jiná, mnohem měkčí a cestovnější proti okruhově zaměřeným evropským strojům. Tenkrát to o prsa vyhrál Triumph, když Ducati zradily hlavně mizerné brzdy. EVO ale přineslo vylepšení v téměř všech oblastech, které jsme kritizovali. Dokáže tedy strhnout vítězství na svoji stranu?

Nic pro bábovky

Dopředu se sluší říct, že na to, abyste si tyhle motorky koupili,

musíte být buď pořádně mišuge, nebo mít za barákem okruh, nebo nejlépe obojí. Jestli si myslíte, že se na nich občas trochu sportovněji sklouznete, jednou dvakrát za rok se svezete s agenturou na závodní dráze a jinak se budete kochat krásami vlasti, tak si to myslíte špatně. Tohle jsou motorky stavěné podle jasné doktríny „okruh nebo nic“ a jakmile před nimi řeknete slovo pohodlí, zablikají výhrůžně směrovkami. Jedna víc, jedna míň, ale obě se na vás budou koukat, jako že jste spadli z višně.

Na Triumphu to ještě, se zatáčími všemi svaly v těle, jde. On je nepohodlný „jenom“ svou jezdeckou pozicí. Sedlo tvrdé tak, že pochybujete, že pod potahem je něco jiného než dřevo, a řídká kdesi u země vám ukáží, do jakých groteskních úhlů se člověk dokáže poskládat. No dobře, trochu přeháním, ale každopádně ergonomie je hodně okruhová. Řídká jsou ale docela blízko a tím

celá motorka působí neuvěřitelně kompaktním dojmem. Je tak kratičká... a taky pořádně vysoká.

Ducati je proti Daytoně „sedím-na-elektrickém-býkovi“ obdobou středověkého skřípce. Sedlo sice vykazuje známky polstrovaní a říditka možná nejsou tak nízko, ovšem zato pořádně daleko. Rozdíl je také v nastavení podvozku: jestli Triumph při nasazení aspoň trochu zareaguje, osm-čtyři-osma se dál tváří, že nic nevezde, tedy aspoň v případě mých trapných 60 kilo. Prostě mě odmítala vzít na vědomí, potvora, a já si vzpomněl na dětství, kdy jsem radši chodil v paneláku po schodech pěšky, protože výtah mě neregistroval, choval se jako prázdň a mě vždycky někdo přivolal...

Doufám, že tímto jsem odradil všechny zhyčkané poseroutky, kteří po Ducati i Triumphu koukají jako po masírci ega, a další písmenka už budou určena těm, kdo mají za garáží skládku orvaných slicků, na předloktí tetování Racing Forever a tykají si s traťáky nejen českých okruhů. A svůj rychlý životní styl žijí i na veřejných komunikacích.

Hlídejte si povrch

Obě testované motorky, u nichž po designové stránce veškerou zajímavost (Triumph) a krásu (Ducati) zabírá černá barva, v případě 848^{EVO} dokonce matná (cvičebnice pro začínající kriminalisty: otisky prstů snadno, rychle a čitelně), spojovala ještě jedna věc: stejné pneumatiky. Polozávodní Supercorsy SP, nafoukané na tlaky, které jsou známé spíše z okruhů než ze silnice. Ty ještě více zvýrazňují sportovní charakter obou podvozků, na špičatém profilu oba stroje zatáčejí neuvěřitelně, stačí jen naznačit a ležíte na uchu. Ale chce je to nejdřív zahrát. Speciálně u Ducati, když se sejdu okolnosti a musíte vyrazit v dešti a teplotě kolem dvanácti celsíků někam zakroucenými rozbitými okreskami, občas hýžděmi štípáte trojku drát.



Pokud jezdíte pořád na doraz, jděte do Ducati, ta vážně letí jak urvaný vagon. Ve spodním pásmu je naopak jednoznačným králem Triumph

Trochu hračkárna, ale zobrazuje úplně všechno včetně kvaltu a spotřeby



Ve svém živlu

Chtělo by se říct, že se karta obrací, když najedete na dobrý asfalt, ale – neobrací. Jen se síly vyrovnají. Ducati v tu chvíli ožije, jako když malému děcku řeknete, že zítra strávíte celý den v bazénu plném čokolády (nebo u otevřené ledničky plné párků, záleží na tom, co máte za juniora), a začne dávat smysl. A to tak mocně, že vám bude ke štěstí stačit úsek několika na sebe navazujících zákrut, které budete ve dvouhodinových seancích pilotovat jak mozkou zbavení.

Jenže se nedá říci, že by byla lepší než Triumph, jemuž je talent proletět vingl kosmickou rychlostí bez náznaků nevole úplně stejně vlastní jako osm-čtyři-os-

miče. U Ducny navíc hrozí nebezpečí, že zjistíte, že je podvozkově mnohem rychlejší, než na co si sami troufáte – Daytona je taky, ale tam to není tak očividné, tam se dostaví pocit, že jedete kudlu, o chvilku dříve. Dokud ale na Ducati neletíte s kolenem po zemi, tak ji jízda moc nebaví a dává vám najevo, že jste poserové. A tak tlačíte na pilu, dokud sebou buď neprásknete, nebo to naopak nedostanete do ruky tak, že vám nikdo nestačí. Na Daytoně jste díky jejímu podvozku rychlí hned, osm-čtyři-osmě musíte přijít na kloub, ale pak se z vás stane postrach.

S podvozkem a sportovní jízdou souvisí jedna zásadní věc, kvůli které hlavně to minule Du-

Čistě sportovní
– žádné pohodlí

Triumph přežije
i horší silnici

Ducati změny
prospěly

Malá hbitá motorka s neuvěřitelně
silným tríválcem, to je Daytona



EVO je jednoznačně lepší než
předchozí 848, ale pořád motorka,
ktehou musíte dostat do ruky



cati projela – brzdy. A EVO má co? Jasnačka, monobloky! Konečně... Absolutně nechápu, proč je ta motorka neměla už od začátku, ale možná se Italové báli, že by neprodali tolik 1198. Loni, kdy už velká sestra prakticky končila, už to zřejmě bylo jedno, a tak je tam bouchli. Lidičky, to je vám změna, z toho by se vám chtělo ronit slzy štěstí. Tahle Bremba jsou absolutní top cajk, který si na motorku můžete dát, a ani bych se nedivil, kdybyste do roka odpravili dvoje destičky. Protože to prostě kotví tak, že si nemůžete pomoci a schválně necháváte brždění na poslední chvíli a jdete do toho pěkně na drsnáka, abyste si ten účinek užili. Nissiny na Daytoně jsou taky pěkné náradíčko a přijdou mi při silničním použití s Bremby naprosto srovnatelné, možná jen o fous méně citlivé, ovšem že Daytona brzdí dobře, to se ví a tam vás to nepřekvapí, ale když po letech sednete na 848 a konečně tam je to, po čem jste prahli už od jejího uvedení na trh, jste z toho bez sebe nadšením.

Ty správné otáčky
Naopak se nedá říci, že byste už

TECHNICKÉ ÚDAJE

Triumph Daytona 675

Objem	675 cm ³
Výkon	94 kW/128 k@12 600
Točivý moment	73 Nm@11 750
Hmotnost	186 kg (provozní)
Cena	11 190 Eur (cca 285 000 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený tríválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 74 × 52,3 mm, kompresní poměr 12,65:1, vstřikování Ø 44 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, olejová náplň 3,5 l, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový příhradový rám, vpředu USD vidlice Kayaba Ø 41 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s nastavitelným čepem a tlumičem Kayaba, zdvih 130 mm, obojí plně nastavitelné (rychlá/pomalá komprese vpředu i vzadu), úhel řízení 23,9°, stopa 89,1 mm, brzdy Nissin vpředu 2 kotouče Ø 308 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu Pirelli Diablo Supercorsa SP vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité hliníkové ráfky 3,50"/5,50"

Rozměry: délka 2010 mm, šířka 700 mm, výška 1120 mm, sedlo 830 mm, rozvor 1395 mm, statické rozložení hmotnosti 52/48 %, nádrž 17,4 l

TECHNICKÉ ÚDAJE

Ducati 848^{EVO}

Objem	849,4 cm ³
Výkon	103 kW/140 k@10 500
Točivý moment	98 Nm@9750
Hmotnost	194 kg (provozní)
Cena	14 170 Eur (cca 355 000 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V90°, DOHC/4 desmo, vrtání × zdvih 94 × 61,2 mm, kompresní poměr 13,2:1, vstřikování Marelli s eliptickými hrdly ekvivalent Ø 60 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, vícemelová spojka v olejové lázni, sekundární převod řetězem

Podvozek: příhradový ocelový rám, vpředu USD vidlice Showa Ø 43 mm, zdvih 127 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s tlumičem Showa, zdvih 120 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy Brembo vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové radiální monoblokové třmeny, vzadu kotouč Ø 245 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Diablo Supercorsa SP vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráfky 3,50"/5,50"

Rozměry: délka 2100 mm, výška 1100 mm, sedlo 830 mm, rozvor 1430 mm, úhel řízení 24,5°, nádrž 15,5 l

dříve nějak zvlášť toužili po větším stádu koní. Jestli jich teď má 848^{EVO} o šest více než starý model, mohlo by vám být asi buřt, přeci jen 134 nebo 140... Jak jsme ale ráčili zjistit, ony se ty změny na motoru docela i projeví. Dohledal jsem si záznamy z minulého testu, kdy jsme zkoušeli akceleraci ze 100 km/h na trojku a na šestku, a tenkrát to bylo tak, že na šestku obě motorky pružně zrychlovaly nastejno, ale na trojku Triumph uletěl, protože už měl kvalit hodně roztočený a Ducati ještě neby-

► JEŠTĚ SPORTOVNĚJŠÍ SESTRÍČKY



Daytona 675R

Pokud toho na silnici naježdíte méně než na okruhu nebo prostě jen máte rádi dobré věci a nemáte problém si za ně připlatit, měli byste vědět, že k Daytoně i 848^{EVO} existují ještě **speciální okruhové verze**.

Tyhle budíky známe aktuálně
z většiny boloňských strojů



**Na Daytoně jste díky jejímu
podvozku rychlí hned, osm-čtyři-
-osmě musíte přijít na kloub, ale
pak se z vás stane postrach**

la úplně v tom svém optimálním pásmu. Tentokrát bylo ale všechno jinak.

Italové nejenže přidali koně ve vrchu, ale zvedli i otáčky a celkově motor upravili. Řekl bych, že teď už tak dobře nezvládá ty úplně nízké točky, dva tisíce sice umí, ale s hodně lehkou rukou, a jeho totální proměna přichází ve 4000, kde se z nervózního škubala řetězem stane lehoučce běžící raketa. A zdálo se mi též, že díra ve středních otáčkách (ach ty homologace), která mohla za to minulé fiasko při zkoušce zrychlení na trojku, už také není tak výrazná. A test to jen potvrdil.

Na šestku Triumph jednoznačně zmizel a nechal nebohé EVO, ať se nejdřív prokouše otáčkami. Protože Brit profitoval ze svého kratšího převodu, tou dobou už točil asi pět tisíc, zatímco Ducati se převalovala lehce nad trojkou a spíš jen tak zívala. Jenže sladký pocit vítězství v první zkoušce mu pořádně zhořkl v nasávacím otvoru, neboť ze stejné rychlosti na trojku to bylo úplně naopak. Motorky vyrazily nastejno, ovšem v době, kdy pilot na Triumphu už měl dotočeno a řadil čtyřku, u Ducati teprve trojka šla do finále a přicházel ten hlavní nápor výkonu. A to se pak Daytona nechytala.

Pokud jezdíte pořád na doraz a chcete co největší výkon, jděte do Ducati, ta vážně letí jak urvaný vagon. Je to ale něco za něco a ve spodním pásmu je zase jednoznačným králem Triumph. Na tom vás nepřestane fascinovat, jak může takhle malý motor vyvinout takový točivý moment v otáčkách, kdy čtyřválec ještě spinkají a dvouválec mají epileptické záchvaty. To je to kouzlo tří válců, a nejde jen o srovnání s osm-čtyři-osmou, mně ten mo-

tor přijde vespuď (do nějakých čtyř-pěti tisíc) silnější než cokoliv jiného sportovního. Nemám to ověřené, ale vůbec bych se nedivil, kdyby si to v tomhle rozmezí dokázal rozdat i s litry, které se sice pyšní vysokými výkony, ale také váží dobře o patnáct kilo víc a mají delší převody.

Nejraději rychle

Jak to ve finále dopadlo? Ducati sice na 848 pořádně zamakala (motor, brzdy a konečně tlumič řízení), ale i tentokrát musíme zvednout praporky ve prospěch Triumphu. Protože ten umí jezdit i pomalu a po špatných silnicích a je tak všestrannější. Řečeno jinak, co je na Ducati pruda, to Triumph zvládne tak, že vás to sice nebaví, ale taky vás to nijak nedrásí.

Pokud bychom se však bavili čistě o sportovní jízdě a nejlépe okruhové, najdete v obou strojích špičkové partnery pro své adrenalinové kratochvíle. Vlastně mě nenapadá moc motorek, které by na tohle byly lepší, takže to klidně můžu říct i tak, že jestli jezdíte rádi ostře a často se svezete na závodní dráze, za-uvažujte o Triumphu Daytona 675 nebo Ducati 848^{EVO} (nebo o GSX-R750). Litry jsou už moc velký závazek, který ne každý zvládne, a šestistovky pro stejnou dynamiku musíte držet pod krkem, což se vám také pokadě nechce. V tomto režimu je to, díky pozitivním změnám u Ducati, plichta: Triumph je levnější a hbitější, Ducati víc jede a složí se na ni i větší člověk. Klidně se rozhodněte podle barvy, obě motorky se vyrábějí i v jiných, než jsou ty děsné černé... ■

**Motocykly do testu zapůjčily
firmy Moto Italia a Triumph
Praha.**



848^{EVO} Corse SE

je něco jinak, a to „něco“ je quickshifter, větší 330mm kotouče, zadní tlumič Öhlins a hlavně kontrola trakce DTC. Já bych si připlatil...