

Bajk pro chlapiska



Griso není nové. Dokonce ani v této speciální edici, jež je pro letošek nabízena v černo-stříbrné barevné kombinaci Black Devil místo té božské zelené Verde Tenni s hnědým sedlem. Stačí vám však pár kilometrů, abyste poznali, že máte co do činění s výjimečně charismatickým strojem.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: David M. Bodlák

Testovací sezona je prakticky za námi a kdybych měl říci motocykl, který mi za letošek uvízl v paměti nejsilněji, musel bych pořádně zavzpomínat, co by přežilo Moto Guzzi Griso 8V Special Edition. A to jsem ho neměl ani na pravidelný týdenní redakční test, nýbrž jsem si jej doslova vybrečel na panu Pištěkovi z A Spiritu, abych si ho mohl půjčit na dva dny. Byla to letos jediná motorka, na které jsem odolal vábení časové úspory dálnice, a vychutnal si dosyta okresky i za cenu toho, že příjdu pozdě na středeční poradu a budu stát na hanbě. Já, technomaniak na entou, jsem si užíval každický kilometr na těžké, zvláště tvarované motorce se vzduchem chlazeným dvouválcem, která neměla ani ABS,

ani kontrolu trakce, prostě nic. Jen dvě kola, motor a řídítka. Ta nejčistší esence motocyklu, které je těžké nepodlehout.

Všechno široké

První Grisa se na trh dostala koncem roku 2005, což už je pěkných pár pátků. Osmiventil OHC s radiálními brzdami a ještě více kontroverzní výfukovou koncovkou přišel v roce 2008 a posunul „Krysu“ na vyšší level. V roce 2010 ke standardnímu modelu (stará jedenáctka OHV i menší osmpade mezi tím z nabídky vypadly) přibyla speciální edice s drátěnými koly a v zelené metle s hnědým sedlem, ze které člověk s citem pro design prostě musí učůřávat blahem. Tu letos nahradilo barevné provedení, které vidíte na obrázcích – sice není tak nehorázně sexy, ale pořád bych si milerád připlatil desítku oproti obyčejnému Grisu na litých kolech. Podle mě drátáky báječně podtrhují onen zcela svébytný design, který se ani za těch sedm let neokoukal. Tohle se bude dě-

lat ještě dlouho a až nadejde čas faceliftu, přijde totálně překo-paná motorka, neboť takovýto vzhled jenom „lehce retušovat“ nejde.

Na Grisu nepřestanu milovat ten posaz. Širokánské sedlo, pohodlné i po velké kilometrové dávce, vám při stání na místě roztáhne nohy, ale za jízdy je super. Stupačky jsou jednoznačně sportovně umístěny a řídítka jsou tak široká, že snad jiná sériovka širší nemá. Jste mírně předklonění přes plochou nádrž

lemovanou tlustými rámovými trubkami a máte pocit, že byste takhle vydrželi jet celý den bez jediné zastávky, a v docela slušném tempu.

Podmanivá akcelerace

Akorát by se na to hodil nějaký malý štítek, neboť Griso samo o sobě hrozně nerado jezdí pomalu, ovšem při rychlostech nad 140 km/h už na něm zase dost fouká. Maximálka přes 230 km/h už je o hodně vypracovaných svalech, které se jinak

na Grisu hodí hlavně při manipulaci na místě. Za jízdy je to překvapivě skvěle ovladatelný stroj, z kterého sice jeho váhu cítíte (a působí na vás uklidňujícím dojmem), nicméně ta nejde proti vám, nýbrž si nechá novou trajektorii vnútit nečekaně snadno.

Osmiventilový agregát prošel od svého vzniku drobnými zásahy s velkým efektem. Pamatuji si jej jako neotesance s dírou ve středních otáčkách a kopancem v šesti tisících. Dnešní Griso 8V je úplně jiný. Krásně zatahuje od nějakých dvou tisíc („gumový“ charakter věček Guzzi zasvěcení znají a oceňují) a je jen na vás, kam až ho chcete pustit. Ve třech tisících už fičí obstojně, ale vsadím se, že to vám stačit nebude. Já jsem totálně ulítl na následujícím postupu: po městě šedesát (já vím, já vím...) na pětiku na dva a půl, u cedule plyn, mohutná akcelerace do čtyř a půl tisíce, za šest a dotočit opět na 4500 a 130 km/h. To mě za celou dobu neomrzelo, takovouhle hutnou akceleraci na relativně málo toček umí jen velkoobjemový dvouvál, toho krouťáku je prostě moc! Po pár pokusech zjistíte, že točit motor do omezovače v osmi tisících sice můžete a výkon nevadne, ale pro svižnou jízdu vám bohatě stačí do pěti, a aspoň jedete za šest, a ne za osm.

Převodovka je sice příjemná s delším, nicméně přesným chodem, a ke spokojenosti jí stačí, abyste při řazení jen trošičku lízli spojku, ovšem vzhledem k charakteru motoru ji moc proháňet nebudete.

To správné koření

Nejlépe se Griso pochopitelně cítí v zatáčkovitých úsecích, kde skvěle prezentuje svou sportovní a trochu tvrdohlavou náuru. Podélně uložený živelný motor vnáší do podvozku mírnou dávku neklidu, který je ale tím správným kořením k jízdě plné emocí. Pokud chcete strojově přesnou a ničím nerušenou plavbu zatáčkou, kupte si BMW, jestliže naopak hledáte zážitky a pocit, že žijete, berte Griso. Také radiálně uchycené brzdy, prostě všech elektronických pomocníků, vyžadují rozhodný přístup, žádné šudlání, prostě za ně vezměte a držte se. Těž na páku zadní brzdy je třeba pořádně šlápnout. Pak je zpomalení nečekaně účinné.

Ve chvílích volna si můžete hrát s parádní přístrojovkou (typický znak Moto Guzzi) sestávající z krásného ručičkové-

ho otáčkoměru a velkánského LCD displeje. Ovládání je z levého řídítka, nabízených údajů neuvěřitelně moc, já tradičně volil průměrnou spotřebu.

Továrna na emoce

Griso od Moto Guzzi mě už při prvním svezení okouzlo a i nyní po letech, v sedle SE, to byl pořádně silný zážitek. Tahle motorka je tak podmanivá... Sportovnější, než byste řekli, a pohodlnější, než byste se odvážili doufat. Na podsedlovce jsou úchyty na pavouka, a když namontujete nějaký hezký malý štítek nad světlo, máte pod sebou praktického cestovatele s kardanem.

Tahle motorka prostě dokáže pořád nadchnout a nepotřebuje na to žádnou složitou elektroniku. Na Grisu máte všechno jen ve svých rukách a musíte se naučit mu vládnout, pak se vám odmění zážitky, které jinde nenajdete. Tohle je pravá motorka pro chlapy, žádné hářej! ■

Motocykl do testu zapůjčila firma A Spirit.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Moto Guzzi Griso 8V SE

Objem	1151 cm³
Výkon	81 kW/110 k@7500
Točivý moment	110 Nm@6000
Hmotnost	244 kg (provozní)
Cena	309 900 Kč

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený, podélně uložený dvouválec V90°, OHC/4, vrtání × zdvih 95 × 81,2 mm, kompresní poměr 11:1, vstřikování Weber-Marelli Ø 50 mm, elektrický startér, suchá spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod kardanem CA.C.R.

Podvozek: ocelový trubkový rám, vpředu USD vidlice Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 110 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy Brembo vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 282 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, vyplétané ráfky 3,50"/5,50"

Parametry: délka 2260 mm, šířka 840 mm, výška 1070 mm, sedlo 800 mm, rozvor 1545 mm, úhel řízení 26°, stopa 108 mm, nádrž 17,2 l (3,3 l rezerva)

VERDIKT

Moto Guzzi Griso 8V SE

Motor	7/10
Podvozek	6/10
Brzdy	6/10
Ovladatelnost	6/10
Město	6/10
Cestování	7/10
Sport	7/10
Výkon/Cena	6/10



Tolik emocí při jízdě jako Griso vám nenabídne ani lecjaký Harley