

Monstrózní záležitost



Každá značka má svůj zásadní model a pro novodobou historii Ducati je to Monster. Ten prvních dvacet let své existence strávil (až na pár excesů) se vzduchem chlazeným motorem, letos ovšem mění strategii a přichází s našlapaným vodníkem Testastretta. Změní to i jeho osobnost?



Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: Michal Rádek,
autor

Vůbec vývojovému oddělení Ducati ten úkol, přijít s novým Monsterem, nezávidím. Občas se totiž hned na první pokus povede vskutku geniální dílo, které jako by ani nešlo vylepšit. Jenže nic ne-

vydrží věčně, a tak nastává otázka, co dál? Buď úplně něco jiného, takže lidé potom frňají, že to starší bylo lepší, nebo inovovat stávající, a lidé opět frňají, že to starší bylo lepší. Přitom to starší už si nikdo nekupuje, protože je to staré. Patová situace.

V Ducati s první zmiňovanou situací nemají dobré zkušenosti, po úžasném 916 Massima Tamburiniho přišel Pierre Terblanche s naprosto odlišnou vizí ve tvaru 999 a byl to propadák. Následu-

jící 1098 už se opět pevně držela tvarů 916, jenže i když je krásná, stejně pořád bude brána za „novou 916“.

Monster z pera Miguela Galluzziho je podobný případ jako 916, také dílo, jehož tvary budou jednou na předních stránkách učebnic motocyklového designu. Opravdu jen drobnouk facelift, takové cizelování detailů na přelomu milénia ještě prošlo bez negativních poznámek, ovšem druhá generace v roce 2008 už zvedla

(tradiční) vlnu kritiky od staromilců. „Příliš moderní,“ znělo z jejich úst a člověk by se neubrnil dojmů, že by stačilo jen ponechat kulaté světlo a byl by klid, a to u jakéhokoli naháče (vzpomeňme třeba na Horneta).

Chce se prát

Třetí generace je z mého pohledu ještě zásadnější proměnou. Nepřináší dramatické změny designu, když ji postavíte vedle svého předchůdce, skoro byste na první pohled zdálky a bez brýlí nepoznali rozdíl, to první a druhá generace se lišily setsakramentsky. Jde však o to, jak je celá ta motorika postavena. První devítistovka, to byl velmi spartánský bajk, postavený prakticky a jednoduše – kola, USD vidlice, sice hliníková, ale tvarově naprosto obyčejná kyvka, vzduchem chlazený motor, příhradový rám, kulaté světlo, nádrž a sedlo. Hotovo. Dokonce i přístrojovce stačil akorát rychloměr a pár kontrolky. Sportovní městský naháč.

Fabrika Monstery nové éry představila loni na podzim rovnou v jejích největších motorizacích, s dvanáctistovkou. Možná aby bylo hned na první pohled jasné, že odtud je všechno jinak. V první generaci sice už pár vodou chlazených motorů bylo, jenže to byly verze S4 pro úchylníky. Odtud je vodník standardem, vzduchem chlazeným Desmodue definitivně odzvonilo (promiňte, musím si utřít klávesnici, kapou mi slzy) a to, jak je Monster nyní koncipovaný, nemá s původní jednoduchostí moc společného. Tahle motorika je připravena poprat se o přední příčky mezi muscle biky, což doposud žádný běžný Monster se vzduchem chlazeným motorem nezvládl. Teď se dvanáctistovka směle může měřit se stroji typu KTM 1290 Super Duke R či Kawasaki Z1000, je to zvíře prošípané elektronikou, s hi-tech podvozkovými komponenty a superbikovým motorem explozivního charakteru. Jako kdybyste zkřížili předchozí generace Monstera (vzhled a způsob sezení) a Streetfightera (sportovní až brutální naléhavost).

Pohodlné sezení

Co mě velmi potěšilo, že nejen na první pohled, nýbrž hlavně i na první pocit je to pořád Monster. Je to takový důvěrně známý feeling,

přestože za chvíli zjistíte, že ergonomie je dost jiná. Dříve jste byli výrazně nataženi přes malou nádrž, nyní je bandaska větší a příjemně široká řídítka o značných 40 mm výš a o stejnou vzdálenost blíže k řidiči! To je opravdu hodně a posaz je podobný jakémukoli jinému naháči. Má to také zásadní vliv na celý charakter jízdy, ale o tom později. Když už jsme nakousli ergonomii, musíme ji dokončit.

Nejdřív ta horší zpráva, a tou jsou stupačky. Jejich pozice je v naprostém pořádku, za mokra klouzající gumový povrch už méně a úplně nejvíce mě štválo, že jsou opět na společném držáku se stupačkami spolujezdce a prostě se to tam zase celé všechno dohromady plete. Jako na 696, 796 i první 1100. Na 1100^{EVO} dali konstruktéři zadní stupačky zvlášť a byl klid, proč jen to nepřevzali i pro 1200? Naopak velkou pochvalu dostává Ducati za sedlo, tohle je nejlepší, jaké kdy na Monsterech bylo. A dokonce výškové stavitelné! Standardní poloha je ta

prvky ani zrcátka (mimochodem pěkně na prd) netrkly, podle přístrojovky poznáte hned, že sedíte na něčem docista jiném než doposud. Jako informační rozhraní tady slouží barevný TFT displej vycházející z Panigale a na každý ze tří motorových režimů nabízí dokonce vlastní vzhled! Na Urban třeba postrádá otáčkoměr... Bohužel ve všech případech postrádá i palivoměr, což by se u sportovního naháče dalo přejít, a nenajdete ani ukazatel zařazeného kvaltu, který by naopak byl potřeba velice. Až na tyhle dvě věci je míra ochoty motocyklu prásknout na sebe cokoliv jednoduše maximální.

Přes režimy přejdeme zvolna k tomu, co staromilce dráždí na téhle třetí generaci nejvíce – k motoru. Testastretta 11° má svůj původ v superbiku 1198, a přestože ten už před dvěma roky nahradila Panigale, v Ducati zjistili, že je tenhle z pohledu značky klasický dvouválec po drobných úpravách (zejména to 11stupňové překrytí časování ventilů) skvělý pro každodenní používání a zvesela jej cpou do Multistrady, Diavela a nyní i Monstera. Tyhle verze už mají elektronický plyn a tím pádem i možnost ladit odezvu motoru do zmiňovaných jízdních módů, které mění také nastavení ABS a kontro-



Prdelka působí velmi odlehčeně



Monster vodou chlazený motor docela umně maskuje, rozhodně to není píšť na oko jako u starých S4

vyšší, snížení bohužel nejde úplně bezbolestně, musíte sundat čtyři mezikusy, odšroubovat boční plastíčky a přehodit vpředu jednu tyčku. Záležitost na pár minut, jen pak řešíte, kam s těmi díly, takže výšku sedla si musíte rozmyslet doma.

Roztrojená osobnost

Pokud by vás ergonomie, ovládání

ly trakce. Nejměkčí je 100koňový Urban s maximální kontrolou všeho, Touring nabídne plný výkon se středně ostrou reakcí a posunutými zásahy ABS i DTC, a nejostřejší je Sport s okamžitou reakcí a nejméně aktivními pomocnicími proti vaší nešikovnosti.

Rychle a tvrdě

Jiný posaz je tisíckrát lepší ve měs-

► TEST | Drysdale V8-1000

Australská cesta

Austrálie je svérázný kontinent se svéráznými lidmi. Problémy neexistují, jsou to jen příležitosti. Dnes 54letý Ian Drysdale o tom ví své, přesně před 20 lety začal pracovat na silničním motocyklu s motorem V8 o objemu 750 cm³. Nyní představuje plnohodnotný litr, kterého vyrobí pouze pět kusů – a my máme jeho test!

Alan Cathcart
překlad a úprava: Jan Rameš,
honzis@cmn.cz
foto: Stephen Piper

O Ianovi, konstruktéru s tisícem a jedním neotřelým nápadem, jsme na stránkách ČMN psali již několikrát. Kromě vé-osmiček ve třech verzích stojí také za projektem Dryvtech 2x2x2, což je dvoudobé enduro s pohonem i zatáčením obou kol. Mecha-

nickou labuť australského národního baletu předělával na dálkové ovládání. Vyrábí litrový dvouválec Carberry-Enfield V2 s válci z RE Bullet na vlastních karterech. Dohlížel na výrobu a montáž motorových brzd ve vývojových centrech GM/Holden a Ford Australia, pomáhal stavět větrný tunel na Melbournejské univerzitě. Čtyři typy motorů, pohánějící čínské ATV Linhai, pocházejí z jeho dílny, stejně jako čtyřstovkový trívá-

lec pro káfač Vento opět z Číny. Pod jménem Godzilla zase najdeme velký dvouválcový osmi-ventilový OHV vzducháč V50° se spoustou konstrukčních vychytávek včetně přípravy na kompresor. Víze všeho druhu a jejich úspěšná realizace, to je Ian.

Poctivých 150 koní

Stejně jako u 750, i na litrovém motoru vážícím 86 kg je použito množství dílů z běžných moto-

cyklů, nejčastěji z Yamah a po nejvíce z FZR600. Z té jsou hlavně, vačky přední řady válců (do zadní dělal Ian vlastní), písty i ventily. Z FZR1000 je olejová pumpa a spojka, z YZF750 převodovka, er-jednička dodala přední vidli, kola a brzdy... Kartery, válce či klikovka jsou vlastní, ojnice dělají Ianovi na míru v Kalifornii.

Proti sedmpade, která měla nevalných 115 koní při 14 200 otáčkách, je litr podstatně sil-



Dobrá ovladatelnost překvapí, výkon potěší a charakter vé-osmičky fascinuje



Nezaměnitelný design je stejný jako u starší 750

Unikátní zadní zavěšení stlačuje tlumič z obou stran



nější, poctivých 150 koní při 12 200. Motor prý v pohodě točí 15 tisíc, pro můj test byl omezo-vač nastaven na 14 200. Tenhle test byl vůbec výjimečný – hotový Drysdale V8 měl premiéru v roce 1997 a já byl prvním člověkem mimo fabriku, který ho mohl otesto-

vat. V případě tohoto litru jsem ovšem byl vůbec prvním člověkem, který na hotové motorce jezdil po silnici a následně i závodním okruhu! Motorika

tě, kam se v nízkých točkách klidnější Testastretta také hodí víc, a přirozená pozice přijde vhod i na zakroucených okresech. Námi testovaný model S potěší luxusními tlumiči Öhlins, které však na české poměry a mou asijskou váhu potřebují výrazně změkčit, standard je spíše okruhový. Holt je to motorka stavěná na tvrdou sportovní jízdu, a ne na drkotání po středních Čechách, které v počtu děr na běžný kilometr hned tak něco netrumpfne. Takhle se Monster se mnou trochu pral, navíc rotující hmoty velkého motoru a široká zadní guma způsobují, že ovladatelnost není tak lehoučká jako třeba u malého Streetfightera 848 nebo u Hypermotarda, i stará jedenáctka mi přišla posluš-

TECHNICKÉ ÚDAJE

Ducati Monster 1200S

Objem	1198 cm³
Výkon	106,6 kW/145 k@8750
Točivý moment	125 Nm@7250
Hmotnost	209 kg (provozní)
Cena	15 890 Eur (cca 435 000 Kč)

Motor: Testastretta 11° - čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V90°, DOHC/4 desmo, vrtání × zdvih 106 × 67,9 mm, kompresní poměr 12,5:1, vstříkávání Continental s hrdly Mikuni Ø 43 mm, elektronický plyn, tři motorové módy (Sport, Touring, Urban), osmistupňová kontrola trakce DTC, elektrický startér, mokrá antihoppingová spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový příhradový rám, vpředu USD vidlice Öhlins Ø 48 mm, zdvih 130 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s tlumičem Öhlins, zdvih 152 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy Brembo s vypínatelným ABS Bosch 9MP vpředu 2 kotouče Ø 330 mm, čtyřpístkové radiální třmeny Monobloc M50, vzadu kotouč Ø 245 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Diablo Rosso II vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, lité ráfky 3,50"/6,00"

Rozměry: délka 2156 mm, výška 1117 mm, sedlo 785/810 mm, rozvor 1511 mm, úhel řízení 24,3°, stopa 93,2 mm, nádrž 17,5 l, užitečná hmotnost 179 kg, max. rychlost 255 km/h

VERDIKT	
Ducati Monster 1200S	
Motor	8/10
Podvozek	7/10
Brzdy	8/10
Ovladatelnost	6/10
Město	6/10
Cestování	6/10
Sport	7/10
Výkon/Cena	5/10

už přitom měla svého majitele, 57letého železničního inženýra Andrewa Lezalu z Velké Británie, který se do V8 zbláznil již při své první návštěvě Austrálie v roce 1999 a s vývojem litru Ianovi trochu pomáhal. Další stroj si Ian vyrobí pro sebe, třetí pro jednoho svého obchodního partnera, a dva zbudou na běžný prodej. Má někdo zájem?

Soundtrack V8

Už jsem trochu věděl, do čeho jdu, přeci jen tohle byl již čtvrtý Drysdale, na kterém jsem kdy jel. Rám, vážící bez kyvky z Kawy ZZ-R1100 rozumných 11 kilo, je stejný, stejně jako originální zadní odpružení, podobné tomu z Yamahy OW60 Kennhyho Robertse z roku 1982. Aby bylo možné udržet krátký rozvor, je zadní Öhlins umístěn napříč pod kyvkou a stlačují ho z obou stran hliníkové pravoúhlé díly přepákování, za které tahají tyčky uchycené na kyvce. Zní to složitě, ale je to docela jednoduchý systém. Na 750 byl hodně tvrdý začátek odpru-

Verzi S poznáte podle Öhlinsů, jiných kol a lepších brzd



Barevný TFT displej má pro každý motorový mód jiný vzhled



nější. A koneckonců, podstatně lehčeji se vodí i Monster 821, představený začátkem léta, jehož exkluzivní test z domovské Boloně jsme vám přinesli v čísle 14. Skvělé za jakýchkoli podmínek jsou brzdy. Proti standardnímu modelu mají větší kotouče a lepší třmeny, tahle kombinace 330 mm/Brembo Monobloc M50/radiální pumpa/ABS Bosch je prostě famózní.

Fakt síla!

Kromě odlišného podvozku má esko také vyšší výkon, výrobcem udává 145 proti 135 koním, ale tady musím naprášit, že nás Ducati poněkud lakuje. V techničáku, kam se zapisují skutečné hodnoty zjištěné při homologaci, totiž najdeme 101 kW alias 137 koní a i hmotnost o 2 kg vyšší než avizovanou. Na druhou stranu opravdu nemůžu říct, že by Monsteru koně chyběly, to se mi spíš chvilami zastesklo po klasickém lanku místo ride-by-wire. Veliký dvouválec funguje i na vyšší kvalty klidně od dvou a půl tisíc, o tisíc výš už přichází síla. Ale fakt jako síla, motor zařve do výfuků (ty hlukové zkoušky bych chtěl vidět na vlast-

ní oči, haha) a na jednu máte pocit, že do vás zezadu narazila rozjetá lokomotiva. Starý 1100^{EVO} uměl zatáhnout pěkně, ale proti tomuhle je to čajíček. Než otevřete klapy naplno, měli byste se ujistit, že máte motorku narovnanou a povrch vozovky že není moc hrbolatý, akcelerace je velmi intenzivní a ve vyšších točkách starý Desmodue nemá s řádním Testastretty společného vůbec nic! Snad jen občasné nedořazení nebo překvapivě nízkou spotřebu, když nejedete pořad jako mentálové.

Ovšem Testastretta neumí jezdit výrazně rychleji, ona umí jezdit také pomaleji, což překvapí ještě víc. To stará jedenáctka opravdu neměla ve svém repertoáru, dlouhatánský převod znamenal, že jste na pět tisíc fičeli skoro sto padesát a vůbec vám to nepřišlo. I proto, že posaz byl dosti sportovní a malíčký štítek chránil proti větru skvěle. Na novince při čtyřech tisících jedete 110 a jak sedíte vzpřímeně, tak už máte pocit, že se něco děje. Fouká tu jako na kterémkoli jiném naháči, chybí ta nenucenost starého modelu, zase o to intenzivnější zážitky máte. A přesně tohle nový Monster 1200S je – továrna na intenzivní zážitky v poměrně praktickém balení se vzhledem a jménem jedné nahaté legendy.

Motocykl do testu zapůjčila firma Moto Italia.

► **V PŘÍŠTÍCH ČMN**

KTM pokračuje ve svém útoku na silnici. Ucelenou nabídku naháčů již má, teď přicházejí na řadu supersporty, kde byla doposud akorát velká RC8. Honzis jede do Rakouska otestovat novou střelu pro teenagery, RC 125. Dali byste ji přednost před Yamahou YZF-R125 a Hondou CBR125R?

Pište na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz

TECHNICKÉ ÚDAJE

Drysdale V8-1000

Objem	998 cm³
Výkon	110 kW/150 k@12 200 (na zadním kole)
Hmotnost	210 kg (bez paliva)
Cena	až 100 000 AUD (cca 1 900 000 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený, napříč uložený osmiválec V90°, DOHC/4, vrtání × zdvih 62 × 41,3 mm, kompresní poměr 10,5:1, vstříkávání MoTeC M84 s hrdly Keihin Ø 39 mm, elektrický startér, mokrá vícelamelová spojka, šestistupňová vyjímatelná převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: příhradový ocelový rám, vpředu USD vidlice Kayaba Ø 43 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s napříč uloženým tlumičem Öhlins s přepákováním, obojí plně nastavitelné, brzdy vpředu 2 kotouče Yamaha Ø 320 mm, čtyřpístkové radiální třmeny Sumitomo, vzadu kotouč Ø 220 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Diablo Supercorsa vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/50ZR17, lité ráfky Yamaha 3,50"/6,00"

Rozměry: rozvor 1415 mm, úhel řízení 24°, stopa 108 mm, statické rozložení hmotnosti 53/47 %, max. rychlost přes 270 km/h



ZÁŽITEK S KAŽDÝM KILOMETREM.

Necestujeme jen abychom dojeli do cíle, ale pro zážitek z jízdy. S modelem R 1200 RT si z každého kilometru odnesete krásnou vzpomínku. Nový motor typu boxer s nízkou spotřebou miluje dlouhé trasy, na kterých budete mít plný přehled díky palubnímu počítači. A můžete se nechat hýčkat volitelnými doplňky, jako je rychlořazení či centrální zamykání. Klid v duši vám zajistí bezpečnostní funkce jako volitelný asistenční systém Dynamic ESA či reflektory pro denní svícení. Dynamický design tohoto modelu zvýrazňují tři elegantní barevné kombinace – modrý metalický lak Quartz, šedý matový metalický lak Callisto a metalický lak Ebony. To vše dohromady udělá z každého výletu nezapomenutelný zážitek: i když ztratíte přehled o najetých kilometrech, vždy se můžete spolehnout na maximální radost z jízdy. Další informace viz bmw-motorrad.com/r1200rt.

NOVÉ BMW R 1200 RT. DOKONALÝ CESTÁK.

Brno Renocar renocar.com	České Budějovice ACR auto bmwacrauto.cz	Hradec Králové Stratos auto bmwhk.cz	Ostrava Cartec bmwcartec.cz	Praha Invelt invelt.com	Praha Stratos auto bmwprosek.cz
---------------------------------------	--	---	--	--------------------------------------	--

inzerce



Nový Ducati Monster 821. Esenciální Monster.

Již od 9 990,- EUR*

Sportovní výkony, italský design a unikátní osobitost: nový Monster 821. Prostě Monster.

K dostání již v srpnu 2014 u všech autorizovaných dealerů Ducati v ČR.

Informace o cenách jednotlivých modelů, testovacích jízďách a kontakty na autorizované dealery v ČR hledejte na www.ducati-czech.cz

*doporučená maloobchodní cena včetně DPH 21%. Cena v Kč se řídí kurzem CNB střed v den fakturace motocyklu koncovému uživateli. Změna vyhrazena.