

Argentinský tvůrce, italský design, japonský motor

Italská Cagiva si počátkem milénia nechtěla nechat ujet vlak a představila naháče vybavené motory V2, litrového a šestpade Raptora. Oba modely spojuje jméno jejich designéra, Argentince Miguela Angela Galluziho, mimo jiné tvůrce prvních modelů Ducati Monster.

Ivo Helikar, ivo@cmn.cz
foto: archiv



Nejprve byl v roce 1999 u Cagivy představen litrový Raptor, dokonce ve dvou verzích, jako celkem normální naháč a V-Raptor (o rok později Xtra Raptor) coby extravagantní ztělesnění filmového Větrlece. Na mnichovském Intermotu 2000 přišlo i jeho lidovější provedení, Raptor 650. Obě varianty poháněly motory Suzuki, litr z modelu TL, šestsetpadesátku z malého SV.

S motory Suzuki

Šestsetpadesátka je objemově většímu předchůdci hodně podobná. Největším rozdílem snad byl černý podklad barvy rychloměru. Úpravou však prošlo i uchycení zadní kývačky. I když v obou modelech tlouklo vidlicové srdce stejné japonské značky, motor z SV650 byl rozměrově delší, ale i menší, což pomohlo lepšímu rozložení hmotnosti. Geometrie litru a šestsetpadesátky byla stejná, jen u menší verze se přední vidlice Marzocchi nedala kvůli ceně seřizovat a u zadního tlumiče Sachs se dalo nastavit jen předpětí pružiny. Také posaz obou Raptorů byl podobně sportovní.

Zatímco litrový agregát Suzuki TL1000S byl osazen vstříkov-

ním, motor z SV650 disponoval dvěma karburátory Mikuni (od roku 2005 vstříkováním), oba modely byly vybaveny šestistupňovou převodovkou. Proti silniční kapotované Suzuki TL1000S byl u velkého Raptora po úpravě snížen výkon ze 124 koní na 106, ale díky kratším převodům to není příliš k poznání, na motocyklu se projevují ty správné italské vlastnosti, jede jako blesk a nejlépe se cítí ve vyšších otáčkách na úzkých a zakroucených horských silnicích.

Raptor 1000 vs. Ducati Monster S4

Ve své době byl porovnáván s jinými, do jisté míry příbuznými italskými dvouválci, Ducati Monster 900 nebo ještě spíš kapalinou chlazené Ducati Monster S4. I když výbava nebyla na stejné úrovni, Cagiva to doháněla výrazně lepší cenou.

Shoda mezi Raptorem 1000 a Ducati S4 panuje v mnoha bodech, počínaje stejným rozvorem 1440 mm, obutím, příhradovým ocelovým trubkovým rámem, vstříkováním, přední vidlicí USD, v hmotnos-

ti byl rozdíl 1 kg ve prospěch Cagivy, ve výkonu +5 koní rovněž pro Raptora, ale v točivém momentu si 2 Nm připisovala zase Ducati. Rozdíl v ceně byl už od začátku výraznější, Raptor stál o téměř 60 tisíc méně, a protože hodnota ojetiny klesala rychleji, stal se Raptor jedním z cenově nejdostupnějších litrů na trhu s ojetými motocykly.

Nádrž velkého Raptora je na rozdíl od S4 z plastu. Japonský motor je proti Ducati trochu jemnější, ovšem superbiková nervozita se v něm nezapře. Zatímco na rovných úsecích a v rychlosti jsou oba modely srovnatelné a zdá se, jako byste na Raptoru prožívali trochu více klidu, Ducati má lehce navrch v nižších otáčkách a reaguje rychleji.

Raptor 650 vs. Suzuki SV650

U Raptora 650 vás ihned napadne srovnání s oblíbenou Suzuki SV650, ale zapomínat by se nemělo ani na o něco starší Ducati Monster 600 z dílny stejného konstruktéra. Brzdy Brembo najdete u Raptora 650 stejné jako u litru, tedy vepředu dvojitou ko-

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Cagiva Raptor 1000 (650)	
Objem	996 (645) cm³
Výkon	78 kW / 106 k @ 8500 (63,5 kW / 72,8 k @ 9000)
Točivý moment	90 Nm @ 7000 (63,5 Nm @ 7400)
Výška sedla	770 (770) mm
Hmotnost (bez náplní)	192 (180) kg
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený vidlicový dvouválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 98 × 66 mm (81 × 62,5) mm, kompresní poměr 11,3 (11,5):1, elektronické vstříkování (2 karburátory/vstříkování od r. 2005), elektrický startér, elektronické zapalování, vícelamelová spojka v oleji, šestistupňová převodovka, sekundární převod O-kroužkovým řetězem	
Podvozek: příhradový rám z ocelových trubek, vpředu vidlice USD, vzadu kyvná vidlice s jedním tlumičem, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 298 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17 (160/60ZR17)	
Parametry: rozvor 1440 mm, nádrž 18 (19) l, množství oleje v motoru 3,5 (2,7) l, specifikace oleje 10W-40	

točovou o průměru 298 mm se čtyřpístkovými třmeny, vzadu pak dvoupístkový brzdící kotouč 220 mm. Dokonce se svého času povídalo, že se Raptor 650 dokáže vyrovnat za cenu o 35 % nižší většímu Monsteru 900.

Posaz na malém Raptoru je proti Suzuki sportovnější, italská krev se zde nezapře, ale na druhou stranu, spolujezdec tu najde méně pohodlí a také zadní stupáčky jsou hodně vysoko. Motocykl je sice schopen absolvovat delší výlet, není to však v žádném

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: Raptor 1000 1999–2006

Raptor 650 2000–2006

Cena: od 50 000 Kč

► HODNOCENÍ

Motor

Jízda, ovladatelnost

Výbava

Kvalita, zpracování

Výkon/Cena

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

► SERVISNÍ ÚDAJE

Prohlídka a výměna oleje každých 6000 / 12 000 km, ventilové vůle sání 0,10–0,20 mm, výfuk 0,20–0,30 mm.

► Z BAZARU STR. 11

- Cagiva Raptor 1000, '06, dohoda na ceně jistá. 77000Kč. 725006145
- Cagiva Raptor 1000, '00. 69000Kč. 777166901
- Cagiva Raptor 1000, '00. 58000Kč. 736108249

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

Moto Guzzi Nevada 750. Klasika nestárne, napadne vás okamžitě při pohledu na tohle vzduchem chlazené věčko z Mandella. Máte ho?
Napište nám své zkušenosti na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz

případě cestovní model. Poznáte to i na dvou zdvihnutých koncovkách výfuku, umístění postranních kufrů by bylo obtížné. Raptor 650 je jako dělaný pro zábavu v klikatých horských zatáčkách. Tady strážlivému esvěčku trochu uniká, kratší celkový převod zlepšil také v porovnání s SV akceleraci, spojka pracuje lehce a brzdy jsou díky menší hmotnosti proti Raptoru 1000 bezchybné. Výhody SV650 hledejte jinde, například v praktické stránce, Raptor nemá žádný pořádně využitelný prostor

pod sedlem a postranní stojánek také není nejpovedenější.

Právě spojení italské a japonské techniky a jejího vzájemného porovnávání je nejčastějším námětem majitelů: „Raptor je velice povedená motorka, se kterou se velmi rychle sžijete a padne perfektně do ruky i větší postavám. A navíc, je jich opravdu málo.“ A tak lze oba Raptory doporučit hlavně individualistům. Ovšem nejvíc těm, kteří nepreferují delší cestování, ale chtějí si se svým miláčkem užít hodně zábavy. ■



Cagiva Raptor 650



Cagiva Raptor 1000

► TECHNICKÁ PORADNA

Opakovaně nefukční zapalovací svíčka

Dotazy do Poradny zasílejte na poradna@cmn.cz nebo přes www.bikes.cz/otazky, kde najdete i všechny v ČMN dosud vyšlé poradny.

Poslední tři sezony řeším problém s nefukční zapalovací svíčkou na pravém válci u TDM 850, r. v. '98. Používám klasické svíčky NGK předepsané hodnoty. Závada se opakuje jednou ročně, a to vždy při studeném startu – motor nastartuje jen na jeden válec. Po demontáži svíčky nedá ani jiskru, výměna za

novou a motor běží úplně normálně. Měřil jsem odpor zap. cívký i fajfky, vše ok. Svíčka není nějak zanesená a má najeto kolem 6 tisíc km. Pepino

Tuhle závadu lze snadno zrealizovat i u nové motorky a nových svíček. Stačí několik studených startů po sobě bez zahřátí motoru. Doba do selhání svíčky může být různá, ale při režimech, kdy svíčka nedosáhne své samočisticí teploty, dříve nebo později přijde. Vliv na to může

mít i bohatost směsi (sytič). Není kvůli tomu nutné dávat hned novou svíčku. Stačí dát elektrody svíčky na chvíli vypálit nad plynový hořák a svíčka bude zase funkční.

Co je ještě vhodné udělat:

- vyvarovat se opakovaných studených startů
- zkontrolovat bohatost volnoběhu,
- zkusit prohodit fajfky, zda se problém nepřestěhuje na druhý válec.

Marek, foto: archiv

PORADNA na www.bikes.cz/otazky



MOTO-PNEU | www.moto-pneu.cz | prodej@moto-pneu.cz | mob: +420 602 251 800

www.**MOTO-PNEU.cz**
pneu online

PNEU

PRODEJ & SERVIS

skvělé ceny pneumatik pro motocykly a čtyřkolky

navštivte náš E-SHOP
www.moto-pneu.cz

ATV-PNEU.eu
PNEU PRO ČTYŘKOLKY & ATV & QUAD.

www.**PNEU-MOTO.cz**
PNEU ONLINE