Aristokrat

Sice se jmenuje Silnic král, jenže na královském trůně v hierarchii H-D sedí Electra Glide. Král zapadlejších silniček? To by mohlo být. Ale je to vlastně jedno, Road King pluje světem s aristokratickou majestátností.

Rouďas je „žrádlo" i v jindy nezajímavé černé barvě. Nový model poznáte podle jiných světel, chráničů brašen a řídítek

VERDIKT

H-D FLHRC Road King Classic	
Motor	7/10
Podvozek	7/10
Brzdy	7/10
Ovladatelnost	6/10
Město	6/10
Cestování	9/10
Sport	3/10
Výkon/Cena	4/10

Digitální displej nově umí i otáčky a zařazený kvalt

Brašny jsou vlastně kufry potažené kůží

Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: Ivo Helikar, autor

Road King, to je klasika všech klasik, krásná velká motorka, nádherně udělaná do posledního detailu. Pokud máte rádi festovní věci, musíte mít rádi Rouďase. Každý šroubek váží o kilo víc, než by Japonec uznal za vhodné, ale tak je to u H-D správně. Železo, chrom, a všeho hodně. Dokonce i v jinak naprosto nezáživné černé pastva pro oči. A v modelovém ročníku 2014, čili s inovacemi v rámci projektu Rushmore, i velmi příjemné svezení.

Vstřícnější k jezdci

Na předchozí verzi Road Kinga mám parádní vzpomínky plné pohody Orlických hor a podzimního sluníčka, takže už dopředu jsem se navzdory podstatně horšímu počasí (naštěstí jen mrholilo) těšil na příjemně strávené chvíle v sedle, které snad už nemůže být pohodlnější. A to není ani nijak zvlášť měkké, tak možná i proto. Onehdy jsem se na Road Kingovi cítil takový nicotný, bylo znát, že to je motorka pro velké kluky, jenže tentokrát jsem do něj doslova zapadl a nechtěl z něj slézt. Příčinu jsem měl hned – já jsem nevyrostl, změnil se Rouďas. Nikde jsem se to sice oficiálně nedočetl, ale okamžitě jsem poznal jiná řídítka, která jsou vyšší a víc natažená k řidiči, takže už jsem se k nim nemusel předklánět jak k lištové sekačce, ale naopak jsem seděl přesně tak, jak si to od motorky tohoto typu představuji. K pocitu absolutního pohodlí mi po čase vadila (u mě tradiční záležitost) jen zadní část kolébkové řadičky, při delší jízdě jsem si nemohl trochu víc pokrčit nohy.

O chlup lepší sezení má i spolujezdec, kterému méně překáží jinak tvarované padáky chránící pevné brašny. To je jedno z mnoha vylepšení v rámci projektu Rushmore, což byl čtyřletý proces, během něhož, velice stručně řečeno, zástupci značky po celém světě sbírali od zákazníků i jiných motorkářů poznatky a na jejich základě vylepšovali stávající modely. Na Road Kingovi toho moc k měnění není, je to vlastně hrozně jednoduchá motorka, to na Glidách toho bylo opravdu hodně (viz test Ultra Limited v ČMN 23/2013), nicméně zásahy vstříc uživatelské přívětivosti jsou citelné. Elegantnější přední blatník je jen blbina, duální halogenový světlomet už funkční záležitost, a nejvíce toho poznáte na ovladačích – ukazováčkem levé ruky přepínáte funkce digitálního displeje uprostřed tachometru se změněnou grafikou (konečně se dozvíte i zařazený kvalt a otáčky či dojezd jako na Softailech), palcem potom aktivujete naprosto intuitivní tempomat. Jinak je to harleyácká klasika, samovypínací blinkry, bezklíčkové zapalko s alarmem…

Neviditelná překvapení

Spousta neviditelných, nicméně pro jízdu významných vylepšení proběhla uvnitř. A dost možná za to mohla právě nová silnější a citlivější přední vidlice, že se mi téměř čtyřmetrákový kolos vodil ještě lehčeji, než jsem si pamatoval z dřívějška. Jestli máte z téhle motorky strach, hoďte ho za hlavu. Respekt samozřejmě rozumně uvažující jedinec má, nicméně jízdy na třetitřídkách, po městě či otáčení ve stísněných prostorách jsou i díky pevnějšímu podvozku v pohodě zvládnutelné i pro jezdce kategorie ultralight.

Jediným okamžikem při běžné jízdě, kdy potřebujete opravdu dobré svaly, je brzdění – byl jsem zaskočen, jak skvěle Road King kotví. To je totiž další z rushmorovitých změn, brzdová soustava Reflex, která v nízkých rychlostech funguje odděleně a ve vyšších se přední a zadní kolo propojí a elektronika chytře rozděluje potřebný tlak. Nechápete, jak dokáže brzdit takováhle kráva, musíte za brzdy (obě naráz) sice vzít, jsou dost tvrdé, ale pak stojíte na fleku. Radši si předtím

---

▶ TEST | Yamaha BW´s 125

Kouzlo jednoduchosti

E. T. Mimozemšťan? Číslo 5 žije? Někde v těchto filmech zřejmě designéři našli inspiraci pro vzhled tohoto navýsost jednoduchého a hlavně příjemně cenově dostupného skútru od Yamahy.

Jan Rameš, honzis@cmn.cz
foto: David M. Bodlák

Na obrázku na mě BW´s vždy působil jako úplně normální skútr, ovšem když jsem si ho před testem prohlédl naživo, pusa se mi roztáhla do širokého úsměvu. Robůtek! Kdo je nucen se svými ratolestmi sledovat šílené současné animované seriály, pochopí, proč jsem do výčtu inspirací musel přidat Transformers. Vždyť se na něj podívejte, velké oči, samá trubka, do prostoru vytrčená jednoduchá přístrojovka (zvenku to nevypadá, ale za řídítky vás to trkne do očí) nad jednoduchými trubkovými řídítky… Ten skútr je vtipný, ještě ani nevyjel. Značně mi vzhledově připomíná padesátkového Zoomera od Hondy, další takovou specialitku.

Komfort a kultivovanost

Pod kapotou samozřejmě žerty končí. Tohle je Yamaha, takže na techniku musí být spoleh. Čtyřventilový čtyřtakt se vzduchovým chlazením je krmený vstřikováním, čili ranní starty nebudou problém ani po letech provozu a spotřeba je tradičně velmi nízká. S maximálkou pod hranicí 90 km/h to není žádná dálniční střela, nicméně osmdesát dokáže jet kdykoli, a víc od městského skútru žádat nemusíte. Zásadní předností čtyřdobého jednoválce je jeho kultivovanost, tichý, klidný a měkký chod, tak vzdálené od drnčení a hrubosti čínských pseudokonkurentů.

Naprosto odlišný je také podvozek, který snad jen Japonci dokáží na skútrech udělat komfortní. Odpružení je příjemně měkké, takže nevadí ani použití malých koleček, která jindy bývají označována za viníka drncavého projevu. Tady akorát využijete jejich výhody, skvělé obratnosti v městském provozu.

Součástí osobnosti tohoto stroje je netradičně pojatá brzdová soustava, která sice funguje stejně jako třeba na Xenteru, ovšem zde je odhalena a dokáže člověku zamotat hlavu. Tak až budete pátrat po tom, proč od pravé páčky vede lanko k levé, kde je nádobka na brzdovou kapalinu k přednímu třmenu (zadek je lankem ovládaný buben), tak vězte, že levou páčkou brzdíte vše, zatímco pravou jen předek, protože tím lankem zprava taháte jen za brzdový pístek nalevo. Jak říkám, součást osobnosti…

Tachometr, palivoměr a pár kontrolek, víc nepotřebujete

Praktický uličník

Přestože vypadá velký a hřmotný, je BW´s určený spíše pro menší piloty. Řídítka jsou natažena dozadu a jezdec si připadá jako na Vespě, kde se také sedí skoro nad zadním kolem. Je to velmi odlišná pozice od jiných skútrů, které vás často nutí sedět na předním okraji sedátka, tam byste však sedět nechtěli, je tam víčko od nádrže, další z vtipných detailů tohoto stroje (mě aspoň tankování do rozkroku rozesmálo).

Komfortní podvozek a kultivovaný motor potěší při každodenním provozu

Ani z praktického hlediska není BW´s nijak ošizený. Jednoduchá přístrojová deska je skvěle přehledná a nabízí i palivoměr, nechybí háček na tašku před koleny, spínací skříňka má uzávěr proti lapkům a umožňuje otevřít podsedlový prostor i při zapnutém motoru. Právě podsedlák pro mě byl největším překvapením. Očekával jsem místo

zkontrolujte ve výborných, vibrací zcela prostých zrcátkách, že za vámi nikdo nejede, když to budete chtít vyzkoušet.

Nový motor dostal i menší airbox

Síly pořád dost

Poslední velkou změnou je samotná pohonná jednotka, legendární Twin Cam, zde ve variantě 103 kubických palců a nově s označením High-Output. Najdete tu nový airbox, který motoru zajišťuje lepší dýchání a vaší pravé noze více místa než ten starý, a jiné vačky, to vše kvůli nižším emisím a spotřebě plus silnějšímu nízkému a střednímu otáčkovému pásmu. Také výrobce říká, že nyní jsou Touringy nejlépe akcelerujícími hádéčky na pátý kvalt mezi 60 a 80 mph, čili zhruba mezi 95 a 130 km/h po evropském.

Samozřejmě nechybí pohodový mód, kdy si motor jen tak bublá to svoje „kadle-kadle“, v tom jsem se na Road Kingu pohyboval nejčastěji. Na pětku tachometrových 60 při 1500 otáčkách, na okreskách klidně 80, protože kam bych pospíchal… Takové normální, ještě pohodové tempíčko je mezi 90 a 110, zrovna jako na potvoru mi jinak velmi účinné plexi dělalo kolem stovky trochu turbulence a zajímavé je, že při 150 byl klid. Dobrá zpráva pro spěchající a špatná pro vaši peněženku, když vás lapnou, že těch sto pade můžete jet furt. Motor to dává s prstem v nose, vždyť při dálničním limitu se převaluje lehce nad třítisícovou hranicí a má ještě spoustu otáček jako rezervu.

Plný plyn totiž můžete dát v osmnácti stovkách, to už je motor v plné síle, a kdo drží nad dva tisíce, jede velmi svižně. Skutečně jen málokdy jsem se dostal ke třem a půl, v nichž je maximum krouťáku, tam motor znovu praští do kovadliny, a když jsem chtěl vědět, kolik vlastně točí, musel jsem na dálnici dát trojku a plný plyn – omezovač přišel až ve 130 km/h a 5600 otáčkách! Důvodů, proč na Road Kingu používat převodovku, skutečně moc není. Přesně jak čekáte od motorky, která se sama nazývá králem silnic. Oprávněně.

Motocykl do testu zapůjčila firma H-D Central Eastern Europe.

TECHNICKÉ ÚDAJE

H-D FLHRC Road King Classic

Objem	**1690 cm³**
Výkon	**64 kW/87 k@5010**
Točivý moment	**138 Nm@3500**
Hmotnost	**371 kg** (provozní)
Cena	**23 062 Eur** (cca 635 000 Kč)

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený dvouválec V45° Twin Cam 103, DOHC/4, vrtání × zdvih 98,4 × 111,1 mm, kompresní poměr 9,7:1, vstřikování ESFPI, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řemenem

Podvozek: ocelový trubkový rám, vpředu teleskopická vidlice ∅ 49 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice se dvěma vzduchem nastavitelnými tlumiči, brzdy propojené s ABS vpředu 2 kotouče, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč, čtyřpístkový třmen, pneu Dunlop vpředu 130/90B16, vzadu 180/65B16, lité ráfky

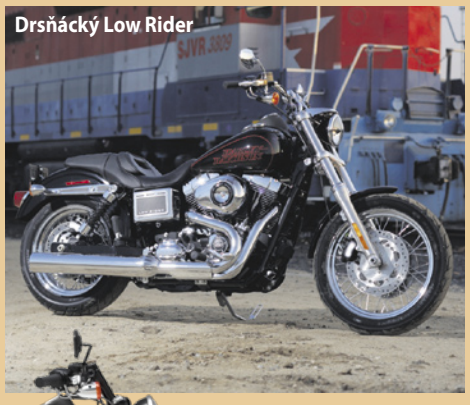
Parametry: délka 2450 mm, sedlo 715 mm, rozvor 1625 mm, úhel řízení 26°, stopa 170 mm, světlá výška 135 mm, nádrž 22,7 l, olejová náplň 3,8 l, udávaná spotřeba 5,6 l/100 km

Pevnější podvozek, silné brzdy, výkonný motor...
Při jízdě poznáte změny z projektu Rushmore okamžitě

Tři nové Harleye

Orel z Milwaukee zřejmě nemá po pozdně letním představení nových Touringů z projektu Rushmore a podzimní premiéře malých modelů Street dost, a tak si na první březnový pátek připravil premiéru dalších tří novinek. Dvě jsou z řady Dyna, jedna patří mezi Sportstery.

Doposud označení SuperLow znamenalo malou 883 s velmi nízko položeným sedlem, teď přichází **SuperLow 1200T**. Jak název napovídá, má větší ze sportsterovských motorů, a původ písmene T na konci hledejme v turistice. Tenhle Sportík totiž dostal velké plexi, pohodlně se tvářící dvojsedlo a pevné brašny, a je to nejlehčí a nejlevnější (od 12 281 eur, čili cca 335 tisíc kaček) cestovní motocykl v nabídce H-D.


Drsňácký Low Rider

Street Bob SE

Jméno **Low Rider** a vlastně i celou filozofii si výrobce vypůjčil od modelu, který se v nabídce objevil už v roce 1977, a přišel s naprosto jednoduchým neokázalým strojem. Jak říkají tiskové materiály, tento motocykl „nestál o to být naleštěný v garáži, ale byl postaven pro drsnou jízdu bez limitů“. Stotrojka motor, dva kotouče vpředu, výfuk 2-1, tlumiče nastavené na celodenní pohodlí, tohle vypadá na stroj velice ryzího charakteru.

Nejlevnější cesťák od H-D se jmenuje SuperLow 1200T

Poslední z novinek je **Street Bob Special Edition**. Většinou se SE verze od originálů liší drobnostmi, tenhle Silniční Bobek ale svůj základní model připomíná jen vzdáleně. Na vině jsou především řídítka, ape-hangers byla vyměněna za rovná dragsterová řídítka a stroj dostal úplně jiný výraz. Ten ještě dále prohlubuje dvojsedlo Bad lander, velmi efektní litá pětipaprsková kola, dvoubarevný metalický lak a černě lakovaný Twin Cam 103. **jr**

Dvě velké oči, pár plastů a trubky kolem dokola. BW´s je opravdu nezaměnitelný

maximálně na svačinu, a místo toho se objevil velký prostor schopný bez problémů pojmout integrálku. Navíc je sedlo na pružině, takže se po odjištění samo otevře.

A tak to má BW´s se vším. Je to minimalisticky pojatý skútřík, plný vtipných detailů, s jen bezpodmínečně nutným počtem plastů a bytelně se tvářící trubkovou konstrukcí, takže člověk nemá strach ho za něco chytit. Městský uličník poněkud extravagantního vzhledu, ale za pěkné peníze a s kvalitou značky Yamaha.

Skútr do testu zapůjčila firma Yamaha Motor Middle Europe.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha BW´s 125

Objem	**125 cm³**
Výkon	**6,7 kW/9,1 k@7500**
Točivý moment	**9,6 Nm@6000**
Hmotnost	**121 kg** (provozní)
Cena	**59 990 Kč**

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený jednoválec, OHC/4, vrtání × zdvih 52,4 × 57,9 mm, kompresní poměr 10:1, vstřikování, elektrický startér, variátor

Podvozek: ocelový trubkový rám, vpředu teleskopická vidlice, zdvih 78 mm, vzadu kyvná vidlice se dvěma tlumiči, zdvih 71 mm, propojené brzdy vpředu kotouč ∅ 189 mm, jednopístkový třmen, vzadu buben ∅ 150 mm, pneu vpředu 120/70-12, vzadu 130/70-12, lité ráfky

Parametry: délka 1910 mm, šířka 715 mm, výška 1110 mm, sedlo 780 mm, rozvor 1290 mm, světlá výška 130 mm, nádrž 6 l, max. rychlost 87 km/h

VERDIKT

Yamaha BW´s 125

Motor	**6/10**
Podvozek	**7/10**
Brzdy	**6/10**
Ovladatelnost	**7/10**
Praktičnost	**6/10**
Výkon/Cena	**7/10**

V PŘÍŠTÍCH ČMN

Yamaha svou dvouválcovou MT-07 pořádně motá konkurenci hlavu. Za cenovkou pouhých 130 tisíc ale nečekejte žádnou zradu, nýbrž opravdu hodně muziky. Žádný div, že se na ni u dealerů dělají pořadníky! Stoupnete si taky do fronty?
Napište nám na e-mail **redakce@cmn.cz** nebo na **www.facebook.com/cmn.cz**

inzerce