

TEST | KTM RC8 R

Větší objem,
větší výkonSpousta místa
pro pilotaNastavitelný podvozek,
řídítka, stupačky...

Opravdu Ready to Race!



TECHNICKÉ ÚDAJE

KTM RC8 R

Objem	1195 cm ³
Výkon	125 kW/170 k@10 250
Točivý moment	123 Nm@8000
Hmotnost	182 kg (bez paliva)
Cena	557 000 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V75°, DOHC/4, vrtání × zdvih 105 × 69 mm, kompresní poměr 13,5:1, vstříkávání Keihin 52 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: chrommolybdenový příhradový rám, vpředu USD vidlice WP Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem WP, zdvih 120 mm, obojí plně nastavitelné (vzadu také rychlá/pomalá komprese a výška), brzdy Brembo vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové dvoudestíkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, lité ráfky 3,50"/6,00"

Rozměry: sedlo 805/825 mm, rozvor 1425 mm, statické rozložení hmotnosti 54/46 %, úhel řízení 23,3°, stopa 97 mm, světlá výška 110 mm, nádrž 16,5 l (3,5 l rezervy)



Líbí se vám osobitě tvarovaný superbike KTM RC8, ale zdá se vám pořád málo ultimativní? Pro opravdové okruhové střelce je tady verze R s ještě větším výkonem.



Alan Cathcart
překlad a úprava:
Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: Gary Freeman

Standardní RC8 přišla na trh v roce 2008, erko je loňskou novinkou. „Když jsme vyvíjeli RC8, plán byl udělat perfektní silniční, nikoli závodní motorku,“ říká šéf vývoje KTM Phillipp Habsburg, „což by se mohlo zdát trochu v rozporu s naším heslem Ready to Race, ale naším cílem bylo dokázat, že umíme dělat i motorky pro běžný provoz při zachování kvality KTM. Ale od počátku byla v plánu i závodní verze, a RC8 R už je čistě Ready to Race!“

Větší objem, více koní

Motor RC8, 75stupňový V-twin, vychází z původní devětsetpadesátky z pera Luise Gensera, se kterou KTM v roce 2002 vyhrála Dakar (ještě než byly velké dvouválce zakázány). Přes objemové varianty 999, známé

z modelu Super Duke, velkých SM apod. se dostal až na objem 1148 cm³ v modelu RC8 a nyní ve variantě R dává dokonce 1195 cm³. Důvod je jasný, maximálně využít povoleného limitu 1200 cm³ pro superbiky a supersmotoky. Přestože se KTM ani letos neplánuje zúčastnit WSBK, v národních šampionátech, jež jsou navzdory názvu superbiky pohříchu více štokovými, si nevede vůbec špatně – loni v premiérové sezoně si Stefan Nebel vyjel post superbikového vicemistra v prestižním německém mistráku IDM!

Oproti standardní verzi bylo zvětšeno vrtání o 2 mm na 105 mm, zdvih zůstal na hodnotě 69 mm, identická je i klikovka a kartery. Nové jsou ultra nízké tříkroužkové písty Mahle, které kmitají na silnějších ojnicích a dávají motoru kompresi značnější než na RC8. Jiné jsou i vačky – zdvih je stejný, delší však doba otevření ventilů a časování dokonce nastavitelné! Zůstává mazání se suchou skříní a tře-

mi olejovými pumpami, stejně jako dvojice vyvažováků a výfuk pod motorem, výhodné řešení z pohledu centralizace hmoty. Větší je chladič, to aby dokázal udržet ve správné teplotě stádo 170 koní a 123 newtonmetrů, což je výrazně více než hodnoty 155 k/120 Nm u standardu. A to KTM nabízí ještě závodní kit, který přidá 10 koní a 15 Nm. Anebo si rovnou můžete koupit erko ve stokusových limitovaných edicích Red Bull nebo Akrapovic...

Elektronika s rezervou

Elektronika zůstává stejná, řídicí jednotka Keihin umí otevírat klapky při brždění, což zabráňuje rozskákání zadního kola a doplňuje to funkce antihoppingové spojky, která by jinak přidávala na hmotnosti.

Sací hrdla mají překvapivě pořád stejný průměr 52 mm, což už u standardu nebylo mnoho, natož pak na převrtném motoru. „Stojí nás to trochu výkonu ve vršku, ale dali jsme přednost lepšímu průběhu výkonu a krouláku,“ říká vedoucí projektu RC8/R Wolfgang Felber. Když bude potřeba, dají prý větší ventily, větší sací hrdla, druhý vstříkovač na válec a bude koní víc než dost.

Ergonomie na míru

Jízdní pozice je velice prostorná, což se na tak náročné trati, jako je portugalské Portimao, kde jsem RC8 R testoval, jen hodí – můžete se přesouvat, jak je libo, a buď si lehat na řídítka, abyste na horizontech udrželi předeek na zemi, nebo naopak při prudkém brždění zatěžovat zadek. Sedlo je překvapivě nízké, takže se cí-

títe součástí motorky, ale můžete si jej, stejně jako stupačky, zvednout o 20 mm, do toho si nastavit řídítka, ruční i nožní páčky, prostě všechno tak, aby vám motorka stoprocentně sedla.

Kátéemka v modelu RC8 přišla s úplně novou ergonomií, kdy porušila pravidlo, že superbike musí mít řídítka co nejnižší a sedlo co nejvyšší, a výsledkem je motorka, která vás neunaví, ani když jedete dlouho a tvrdě. Dobře, po 80 kolech jsem se necítil úplně jako rybička, ale z některých rivalů bych už ani ne-

slezl. „Je důležité cítit se na motorce pohodlně, protože to ti dává jistotu, nesmíš se cítit omezen při pohybu,“ vysvětluje mi Felber, jenž mi také připomněl, jak mi před rokem říkal, že v RC8 chtěli mít kombinaci výkonu Ducati 1098 a šasi Honda CBR600RR. „A tady máme ještě víc koní,“ zakončuje.

Podvozek na entou

Onu pohodu za řídítky, pozitivně dopadající na ovladatelnost, oceníte pokaždé, když lámete erko do složitých zákrut

portugalského okruhu. A oceníte tady i o kilo lehčí kovaná kola Marchesini (menší neodpružené hmoty a gyroskopický efekt), které ještě zlepšují chování podvozku, jehož základem zůstává lehoučké příhradové rámy (7,5 g!), podle Felbera to nejlepší řešení. Zkrácením offsetu brýlí, a tím prodloužením stopy (z 91 na 97 mm) se ještě zvýšila stabilita už tak povedeného šáska, takže ani v brutálním dlouhatánském pravém nájezdu na cílovku, co se jezdí na rozmořtanou čtyřku, se předeek netlačil ven ani se nevnítila řídítka.

Ovladatelnost podvozku je přímo fantastická. I pod plným plynem můžete motorku poslat za roh a ona tam pojede. A nastavitelnost podvozku WP je té-

► „DO WSBK NEPŮJDEME“



Stefan Pierer, prezident KTM

KTM plánuje letos na podzim spustit výrobu sportovních stopětadvacítek a dvoustovek ve spolupráci s indickým Bajajem, do dvou let by měly přijít i dvěstěpadesátky a třístovky. Z těchto modelů vzejde sportovní RC2. V prototypové fázi je supermono RC4 s motorem 690 a na vrcholu řad RC je testovaná RC8 R. Jaká bude její sportovní budoucnost?

CMN Na RC8 R skončil Stefan Nebel loni druhý v prestižním

německém superbikovém šampionátu IDM, takže na národní úrovni je to rozhodně konkurenceschopná motorka. Co dál, půjdete do mistrovství světa?

Pro tuto sezonu máme jediný cíl, a to vyhrát IDM s finální vývojevou verzí superbiku RC8 R. Co bude dál, se uvidí. U WSBK záleží na tom, jak se změní regule, protože v současnosti jsou pro továrnu naší velikosti příliš nákladné. Neprodáváme tolik silničních strojů, aby se nám vyplatilo investovat 12-15 milionů eur do účasti v této sérii. To raději tyto peníze vložíme do účasti v americké AMA nebo německém IDM.

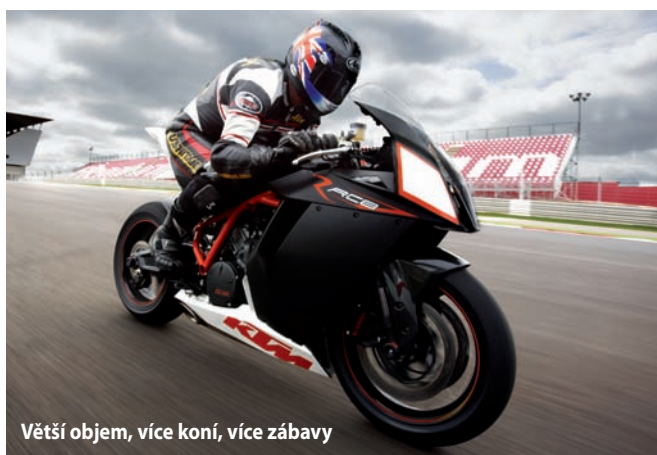
CMN Stejně, nevyvíjíte ještě silnější motor? Ve vstříkovaní máte velkou rezervu, větší sání, dva vstříkovače na válec...

Vyvíjeli jsme, ale v současnosti je to u ledu, stejně jako všechny ostatní aktivity týkající se závod-

ních prototypů, včetně motorky pro 125GP. Pro nadcházejících pár let se soustředíme na kategorii, kde můžete použít víceméně standardní stroj a vyhrávat na něm. To znamená motokros, rallye, enduro a superbiky na národní úrovni, nikoli mistrovství světa.

CMN A co pohár FIM Superstock 1000, který se jede při WSBK? Ten není tak nákladný.

Ale to je soutěž s největší konkurencí! Máte-li již stroj vyvinutý do absolutních detailů, teprve potom se tam můžete přihlásit, jinak totálně pohoříte. (Tým GoEleven, který tuto třídu jezdí, je soukromý – pozn. překl.) V našem případě, kdy naše závodní provedení má ještě stále určité rezervy, o nichž víme a pracujeme na nich, je lepší jít do národních superbiků, kde máme ještě dost místa na technické změny, které můžeme následně aplikovat v sériové výrobě. Až si budeme jisti, pak třeba...



Větší objem, více koní, více zábavy

KTM RC8 R

měř nekonečná. Přední 43mm vidle (prototyp měl 48mm, ale byly zbytečně těžké) nabízejí standardně předpětí-odskok-kompresi, ale podívejte na zadní centrálu: výšku měníte excentrem v rozmezí 12mm, kompresi nastavujete rychlou a pomalou (rychlou na žehlení hrbolů, pomalou na brždění a akceleraci), do toho ještě komprese i odskok jsou konstrukčně odděleny, takže se při ladění navzájem neovlivňují...

Lineárně, ale nekompromisně Tím největším bonusem při jízdě je ale přeci jen motor. Na výjezdech z vinglů opravdu poznáte, že máte pod sebou něco trochu jiného. Přidaná síla nepřichází náhle, ale cítíte, jak je jí prostě víc než u standardní RC8. I nadále zůstává krásně lineární průběh, i díky krásně naprogramované stříkačce, od 4000 až do omezovače v 10 700 necítíte žádné díry a nárazy, jen neutuchající záťah. Tato jemná charak-

Největším bonusem při jízdě je ale přeci jen motor. Na výjezdech z vinglů opravdu poznáte, že máte pod sebou něco trochu jiného

teristika u RC8 způsobovala, že člověk neměl tak dramatický pocit jako na Ducati, které tradičně kolem 5000 otáček mívají trochu díru, a potom se zdá nástup výkonu silnější. U erka však na nedostatek zážitků trpět nebudete, způsob, jakým se rve dopředu, je opravdu impresivní. Zadní Pirelli Diablo Supercorsa má sakramentsky těžký život.

Také brždění se stane vaší oblíbenou činností. Předek je jako přiřehlený do asfaltu (statické rozložení hmotnosti je extrémních 54/46 %), což vás nutí kotvit pozdě a až do půlky zatáčky, a monobloková Bremba, kte-

rá nahrazují dvoudílná použitá u standardní RC8, jasně ukazují, proč platí za nejlepší brzdy současnosti. Do toho ta chytrá elektronika, zabraňující rozskákání zadku... Cool!

Premiový superbike

Chybičky se na RC8 R hledají těžko. Snad jen ta plně digitální přístrojovka – sice se příjemně ovládá z řídítka, ale jinak je to spíš vítězství designu nad funkcí. Jediná pořádně čitelná věc je tachometr, otáčkoměr nad ním již méně a ten zbytek kolem, darmo mluvit. Je tady tolik údajů, že nevíte, kam dřív koukat a co vlast-

ně znamenají. Laptimer na 99 kol je fajn, ale jinak stále chybí dvě věci, které by u takhle vybaveného budíku být mohly – palivoměr a hlavně ukazatel zařazeného kvaltu.

Na druhou stranu je tady ale spousta příjemných detailů. Zadní kolo vyměníte během chvilky díky speciální ose (fajn na endurance závody), počítá se dokonce se spolujezdcem, pro něhož jsou připraveny rychle a snadno odnímatelné stupačky a sedátko a stejně rychle jdou sundat i zrcátka a držák značky, jsou tady elegantní padáčky na nádrži... Navíc je RC8 R vážně kvalitně udělaná.

Nejbližším konkurentem KTM RC8 R je Ducati 1198 S. Podobná cenovka, stejný výkon, Ducati boduje kontrolou trakce, kátéemka uživatelskou přívětivostí a ovladatelností. Ducati je skvěle náradí, nejsem si ale jist, v čí prospěch by přímé srovnání těchto dvou premiových dvou-
válcových superbiků dopadlo. ■



Kromě téhle klasiky můžete erko mít i v Red Bull a Akrapovič edicích

Ergonomicky je RC8 R úplně jiná než konkurenční stroje. Pohodovější



MINIROZHOVOR



Martin Heřmanský
regionální ředitel
Harley-Davidson pro střední
a východní Evropu

CMN Kdy a jak jste se dostal k motorkám a práci mezi nimi?

K motorkám jsem se profesionálně dostal v polovině loňského roku, kdy jsem zvítězil v národním výběrovém řízení na nově vzniklou pozici v rámci H-D Europe. Předtím jsem měl 10letou zkušenost v automobilovém průmyslu na zastoupení prestižních automobilových značek a následně jsem sedm let vedl česko-britskou obchodní firmu v ČR.

CMN Je u vás práce spojením příjemného s užitečným?

Podle mého si nemohu přát více, pracuji pro nejlepšího výrobce motocyklů na světě, pro skutečnou legendu. Kromě příjemna a užitku je ale ve hře ještě jeden faktor - zodpovědnost. H-D Europe má v regionu střední a východní Evropy a díky svému potenciálu

velká očekávání a neméně velká očekávání mají naši zákazníci vůči značce H-D a naší dealerské síti. Jsem nesmírně rád, že zejména v ČR byla v minulosti vybudována dealerská síť na profesionálních a kvalitních základech.

CMN Plánujete jako novopečený importér H-D nějaké novinky pro zákazníky?

H-D Czech Republic není úplně tak novopečený importér, svoji činnost zahájil již v srpnu loňského roku. Letos máme pro zákazníky novinek hned několik. Před dvěma měsíci byl na trh uveden zcela nový model Sportster Forty-Eight. Dále si tímto dovoluji pozvat vaše čtenáře na 29. 4. do Olympie v Brně a 1. 5. do OC Letňany v Praze, kam v rámci evropského turné přivezeme Demo truck se zhruba 25 motocykly modelové řady 2010 k bezplatnému otestování. Další novinky zajisté přijdou s uvedením modelové řady 2011 v druhé polovině tohoto roku.

zpovídá Martin Houška

inzerce





Více, než byste od svého chopperu očekávali ...
Právě to přináší Honda VT1300CX. Vychutnejte si jízdu na tomto drsně krásném radikálním stroji, který svým designem působí spíše jako na objednávku postavený než sériový model. Je unikátní a unikátně si jeho charisma užijete i vy.



ALFAMOTO Tel.: 544 218 818 Brno • AUTOELEGANCE Tel.: 541 228 649 Brno-Řečkovice • MOTOMO Tel.: 519 322 046 Břeclav • MS MOTORS Tel.: 387 412 310 České Budějovice • FOMI Tel.: 558 654 246 Frýdek-Místek • NOKAMOTO Tel.: 495 406 170 Hradec Králové-Stěžery • ACURA Tel.: 474 629 321 Chomutov • EWK Tel.: 461 639 013 Janov u Litomyšle • MOTOSPORT K Tel.: 321 716 151 Kolín • ASCOT MB Tel.: 326 709 030 Mladá Boleslav • RACING TEAM H.J.M. Tel.: 257 711 177 Lety u Dobřichovic • AUTOPROFI Tel.: 485 150 005 Liberec • Autoprodej DUKLA Tel.: 466 310 271 Pardubice • AUTOCENTRUM JAN ŠMUCLER Tel.: 371 005 254 Plzeň • AUTO JAROV Tel.: 251 002 222 Praha 3 • MCH Tel.: 274 818 595 Praha 10 • DEYL & ŠULC Tel.: 775 623 262 Vestec u Prahy • MOTORSPORT TUNING Tel.: 385 731 055 Týn nad Vltavou • AUTOCENTRUM BEK Tel.: 475 212 023 Ústí nad Labem • MORAVAMOTORS Tel.: 571 633 157 Valašské Meziříčí 3 • MOTOGARANT Tel.: 577 616 406 Zlín