

TEST | Harley-Davidson FLHTC Electra Glide Classic vs. Moto Guzzi Norge GT 8V



Pro individualisty

Připadají vám všechny cestovně laděné sériovky tak nějak stejné, na jedno brdo? Máte rádi hltání kilometrů po silnici a chtěli byste něco speciálního? Pak by vás mohly zajímat právě tyto dva stroje. Nesmrtelná a majestátná Electra Glide nebo stylově pojaté GT jménem Norge.



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

Tedyť zapomeňte na svět vy-laděných sametových šes-tiválců, TFT displejů, na-klápěcích xenonů a také vodou chlazených motorů. Tohle je úplně jiná liga. V době moder-ních technologií jsou právě tyhle dva stroje ještě stále těmi čisto-krevnými zástupci opravdových motocyklů, jak jsme je znali dřív. Syrové a stylové motorky s velký-mi, vzduchem chlazenými věčky a pořádným charisma. Jasně, pro každého tohle není, ale pokud se chcete odlišit, mít doma v gara-ži něco, co jen tak někdo nemá, a k tomu máte výše zmíněné am-bice, věřím, že právě tyhle dva stroje máte v hledáčku.

Legenda vs. mladá krev

Electra Glide je mezi mo-tocykly opravdová legenda. Vždyť první model s tímto označením vyjel před neuvě-řitelnými 46 lety a dlouhá léta se na těchto korábech opti-ky nic nezměnilo. Ovšem po roce 2005 se v Milwau-kee pustili do pořádného la-dění a převratem byl pak rok 2008, kdy tyto velké touringy dostaly zbrusu nové a vylep-šené podvozky. V modelech 2011 bylo na výběr mezi tes-tovaným Classicem a daleko

luxusnější verzí Ultra Limited (od 2012 už je v nabídce zpát-ky Ultra Classic), kde už snad chybí k plné dokonalosti jen steward, akorát finanční roz-díl je opravdu veliký.

Zato Moto Guzzi se svým ces-tovním modelem Norge přišla nedávno, přesněji v roce 2006. Jako základ tohoto stroje po-sloužil osvědčený naháč Brevi 1100 a až do minulého roku ho MG nabízela ve třech verzích dle výbavy. Pro letošní sezonu se ale v Mandellu del Lario rozhodli udělat jeden jediný model, vyba-vený tím nejlepším z dosavad-ních nabízených verzí a s lehký-mi designovými i konstrukčními zásahy. Ten dostal jméno Norge GT 8V.

Každý po svém

Přestože obě motorky mají hod-ně podobné zaměření – příjem-ně hltání kilometrů, obě na to

jdou po svém. Glajda rozhodně nezapře své kořeny v Americe, kde mají hodně rovných a neko-nečně dlouhých úseků (kromě ji-ného, samozřejmě). Proto tolika pohodlí v prostorném a odvětra-ném sedle, obrovský větrný štít a vychytávky jako kvalitní rádio nebo tempomat.

Norge je Ital každým coulem. Nadržený hltáč alpských prů-smyků, připravený i na nějaké to horší počasí – k dispozici jsou třístupňově vyhřívané hefty (pa-radoxně tenčí než ty nevyhřívá-né na Harleyi). A i když už vi-dím, jak se bude někdo ušklibat, že Guzzi může být všechno, jen ne sportovní motorka, tak vás ujišťuji, že zrovna tahle strojov-na, ač s dvojicí objemných kuf-rů, výškově stavitelným plexi a komfortním sedlem, sportov-ního ducha má, a s pocitem, že jste se fakt vyřádili, vás doveze pohodlně do cíle.



Tady je skrytá stránka Guzzi. S Harykem tohle nejde...

Co se do nich vejde...

Co se zavazadlového prostoru týče, nečekají vás ani u jedno-ho stroje žádné infarktové stavy, kam se všemi těmi věcmi, které s sebou na delší výlet nutně po-třebujete. V tomhle směru je na tom mnohem lépe H-D, přes-tože se na první pohled mohou jeho hranaté boční kufry jevit jako méně objemné (důležité je zvolit správný postup plnění). Ovšem horní top case, z něhož čouhá anténa a zevnitř je vy-stlán měkkou podložkou a ne-chybí ani kapsička na doklady, skýtá opravdu královský prostor. Vůbec, kufry na Harleyi na mě pocitově působí tak, že bych do nich s klidem narval, co by se do nich vešlo, a skoro neřešil, kolik to váží. Je to dáno tím, že jsou na motorce napevno, a ne jako u Guzzi odnímatelné. Navíc guz-

zácké kufry (MG nabízí top case pouze jako doplňkové příslušen-ství) i jejich držáky jsou komplet z plastu, a pokud je narvete, že jdou tak tak zavřít, budete celou cestu kontrolovat, jestli tam ješ-tě jsou. Je to ale spíš pocitovka, a i když jsem spolehlivě přesáhl váhový limit, kufry to bez jaké-koliv újmy přežily.

Pořád ve střehu

Už od pohledu máte co do čině-ní s velkými a těžkými strojov-nami. Hlavně v Milwaukee se na šetření hmotnosti nikdy moc ne-hrálo. Naštěstí jakmile se rozje-dete, je vše ok, na čemž má zá-sluhu především dobré vyvážení obou strojů. Váhu sice trochu cí-títe, ale nijak zvlášť vám to neka-zí dobrý den.

Horší je to s manipulací na místě, které se u motorek nikdy

VERDIKT

H-D Electra Glide Classic vs. Moto Guzzi Norge GT 8V

Motor	7/8
Podvozek	7/8
Brzdy	7/8
Ovladatelnost	5/7
Město	3/6
Cestování	9/8
Sport	5/8
Výkon/Cena	5/7

nevynhnete. Norge se netřeba to-lik bát, je to pořád taková ta kla-sická vysoká motorka s široký-mi řídítky, a tak se s ní i přes její nezanedbatelnou váhu dá vcelku dobře manipulovat. Ovšem Glaj-da, co se týče tlačení a manipu-lace na místě, nedej bože, že by vám to upadlo na zem, je hoto-vou noční můrou každého Hon-zise a i my středoevropských

► PRCKŮV POHLED

Za poslední roky jsem se dostal do fáze „všechno vím, všechno znám a všude jsem byl dvakrát“, a tak vyhledávám zážitky a různé výzvy. Má tělesná konstituce, kdy se doma neobejdu bez schůd-ků, jakmile potřebuji do vrchních částí skříní, a osobní váha mě detekuje akorát s přidaným závažím, mi těch výzev přináší po-žehnaně. A takový čtyřmetrový Haryk, to je pro mě jako dě-laně!

Zásadní rada – vozit s sebou průzkumníka, který vám v cíli cesty vyhledá místo na parkování. Tu chybu, že pojedete někam, odkud se nedá druhou stranou vyjet, uděláte jen jednou. Na bezklíčkové zapalko a automaticky vypínané blinkry si zvykne-te rychle, na těžkopádné ovládání při manipulaci na místě nako-nec také, holt těžká kapota přide-laná na těžkých vidlicích vedou-cích těžké přední kolo. . . Se slzou v oku jsem vzpomínal na verzi **Ultra Classic**, která má deflektory na kapotě a kryty nohou, což vý-razně řeší turbulence a strhávání nohou ze stupaček při dálničním tempu, naopak pozitivně rozrušen jsem byl z motoru. **Twin Cam 103** je se starou zdechlou šestadevadesátkou neporovnatelný.

Pro Guzziny mám **velkou slabost**, Stelvio je snad moje nejoblí-benější cestovní enduro, ale tentokrát u mě nepochodila. Kdy-bych předtím nejedl hodně na Harleyi (protože David nechtěl z Norge zaboha slézt), tak by to určitě bylo jinak, ale přesednutí z Electry neproběhlo bez komentářů. Najednou bylo všechno div-ně, všechno vysoké (kde mám zase ty schůdky, sakryši!) a lehké, a úplně nejdívnější pocit jsem měl ze sedla, které je tak měkké,

že mi úplně odřízlo vnímání podvozku. Normálně jsem zastavil a kontroloval, jestli není měkké kolo, protože jsem měl pocit jak na enduru s proraženým drapákem. David jen nechápně krou-til hlavou, co to vyvádím, on s tím dával bezmála kolínko. Když jsem po několika dnech převážel Norge z Brna po dálnici, tak to ze začátku bylo stejné, ale než jsem dojel do Prahy, zjistil jsem, že to je vlastně docela **dost příjemná motorka**. Jen to ovláda-ní plexi dvěma čudlíky působí mírně domorobo. Takže rada Hon-ziny Ramešowské: kdo chce na Norge jezdit, neměl by předtím Harleye dráždit.

Honzis



Velké, praktické i zábavné

Starší koncepce motorů nezaostává

Dostatek zavazadlového prostoru i ABS už v základu

Dostatek zavazadlového prostoru nabízejí oba stroje. Mít Norge ještě top case, bylo by to za plný počet bodů



U Glajdy je dobré si před jízdou nastudovat, kde jaký údaj hledat. A těch čudlíků...



rozměrů si musíme dát pozor. Jakmile jste jednou odsouzeni k tlačení, musíte posbírat všechny síly, a stejně vám nemusejí stačit. To když třeba uděláte takovou blbost jako já a sjedete z hlavní na polňačku s cílem dát si trochu relaxu za lesíkem u rybníku. Mírný svah, trochu kameení a jste v háji. Musíte si sakra dávat pozor, kam s touhle motorkou jedete a kde s ní hodláte zastavit. Naštěstí stojánek má takový chytrý zámek, ale s větší vůlí, takže věci neznalí mají pocit, že Glajda padá. U Guzzi vás tohle vzrůšo nepotká a jako bonus máte navíc hlavní stojan.

Co se týče ovládacích prvků, H-D vyžaduje trochu cviku. Na první pohled je totiž pracoviště řidiče pěknou nástěnnou sbírkou analogových budíků (palivoměr, teplota oleje v motoru, teplota okolního vzduchu, voltáž akumulátoru, otáčkoměr, rychloměr), doplněné spoustou přepínačů (blinkry, světla, přídavné rádia...) a působí to dojmem, že nevíte, co dřív. To u Guzzi je to klasika, a i když kombinovaná přístrojovka těch funkcí zvládá ve finále dvakrát tolik, je to rozhodně přehlednější. Co si ale určitě získalo mé sympatie v kokpitu Harleye, byla číselná kontrolka zobrazující zařazení nejvyššího kvaltu – zdánlivě přehlednější detail, ale na jízdou příjemná vychytávka.

Statný ukrajovač kilometrů
Vzduchem chlazená věčka dáváji oběma strojům jistý punc individuality. Ale nemyslete si, ty motory jsou moderní a fungují naprosto výtečně. Zvláště 1,7litrový Twin Cam s označením 103 mě opravdu příjemně překvapil. Také si konstruktéři u téhle poslední generace pohráli se vstříkováním i s elektronikou, takže jde o hodně povedenou pohonnou jednotku, která se jen tak něčeho nezalekne. Na volnoběh

se cítíte velké vibrace, o té šile-né kovové ráně při zařazení jedničky pomocí kolébkové řadičky ani nemluvě (další rychlosti tam už padají jako po másle), ale jinak si motor v klidném jízdním režimu pěkně ševelí. Zároveň nutno podotknout, že jak na místě při rázném škádlení plynové rukojeti, tak i za jízdy vzbuzuje tenhle dvouválec svým duněním opravdu velký respekt, a to nejen pro okolí, ale především pro samotného jezdce.

Po městě si vystačíte na nižší kvalty s nějakými 1500 až 2000 otáčkami. Pro šestku jsou hraniční otáčky okolo 2000, kdy se na tachu drží ručka na 90 km/h. Jakmile ale vezmete pořádně za plyn, dostaví se i přes těžký váhový handicap přesahující 400 kg (!) překvapivě slušné zrychlení. Chybějící koně totiž Harley dohání masitým krouťákem, a jde mu to dobře. Vzhledem k revidovanému podvozku a statné konstrukci se pak nemusíte bát ani rychlého tempa. Motorka je totiž až neuvěřitelně stabilní a stejně jako rovinky si budete užívat i zatáčky, kde drží přesně zvolenou stopu. A ty velké, pohodlné a od vibrací odizolované plotny i la stupačky začnete brousit až při velkém náklonu, kam se ale za běžného tempa dostanete jen zřídkakdy.

Mimochodem, kdyby vás zajímalo, kolik takový okapatovaný Harley dokáže mazat, tak z kopce se ručka tachometru zastavila na 190 km/h a běžně není problém udržet rychlost okolo 180 km/h. Akorát za velkým štítem dost fouká, takže pokud jste na tom s výškou jako já, budete se muset sehnout až k říditkům a připravit se na to, že nohy vám v rychlejším tempu bude brát vítr. Tady si Honzis nemohl vynachválit deflektory na dražší verzi, a přestože jsem na ní nejel, dávám mu i bez vlastní zkušenosti za pravdu.

Totální návykovka

Agregát Moto Guzzi dostal skromnější objem 1,2 litru, ale zato má víc koní, díky kterým je motorka o poznání živější. A ta přesná, sametová převodovka... Sólo se svezete na prsto báječně a záťah motoru není ani na těžší stroj určený především k cestování vůbec špatný. Hlavně když se soustředíte na nejsilnější pásmo krouťáku, které leží lehce pod šesti tisíci otáček. To jsou pak výjezdy za doprovodu nádherné zvukové kulisy doslova návykové. Dokonce se Guzzi nebrání ani vyšším otáčkám, a když ji podržíte, ve dvou dokáže letět i 210 km/h. Tohle ale zmiňuji víceméně jen proto, abyste si uvědomili, že ač na to ty motorky moc nevypadají, máte hodně velkou rezervu na předjždění i svižnější jízdu.

Podvozkově jsou oba stroje vyladěné na cestování, takže čekaňte měkčí odpružení, které dodá vaši zadnici dostatek komfortu. V rámci cestování v jednom i s plně naloženými zavazadly si jízdu opravdu vychutnáte, horší je to ale, když vezmete na výlet třeba svoji drahou polovičku (a to moje žena váží jen pár kil). Pak mi přišlo u obou plně naložených motorek ještě se spolujezdcem odpružení až příliš měkké. U Guzziny potom musíte přenastavit předpě-

Kombinovaná přístrojovka Norge umí vše potřebné



tí pružin, na H-D přifouknout zadní tlumiče.

Slušný akční radius

Na každé motorce jsem ujel pár stovek kilometrů, takže jsem se mohl zaměřit na reálnou spotřebu. Chytrý počítač u Norge sice dokáže vyhodnotit tuto veličinu i za jízdy, ale výsledek mých počtů se značně lišil. Zatímco display mě většinu cesty chlácholil velmi slušným průměrem okolo 5 až 5,5 l/100km, po 280 ujetých kilometrech jsem nakonec napočítal 7,45l. Analogový budík na H-D žádné průměry nepočítá, dle polohy ručky akorát odhadujete stav paliva v nádrži, a vzhledem k velkému objemu i původu jsem čekal opravdu velkou žízeň. Jaké ale bylo mé překvapení, když mi po 300 kilometrech vyšla spotřeba 6,02l na sto a při dalším tankování po stokilometrovém dojezdu do redakce pak dokonce 4,95 l/100 km/h!

A to jsem, vážení, Haryka fakt nešetřil. Můžete si tedy být jisti, že na těchto strojích vás časté návštěvy benzínek nečekají, což je při dálkových přesunech hodně příjemné.

Oba stroje, jak už je v této kategorii zcela běžnou věcí, nabízejí v základní výbavě ABS. Hlavně u H-D tohoto šikovného pomocníka dost oceňuji. Brzdy sice fungují velice dobře, když si uvědomíte, že i s vámi v sedle musí krotit kolem půl tuny a víc, ale jak je ta motorka obrovská, neměl jsem tak úplně dokonalý přehled o tom, co se pode mnou děje. Když pak potřebujete zabrzdit, místo citlivého škádlení brzdové páčky za to můžete pořádně vzít a nemusí-

te se bát, že byste se někde na mokru s tímhle kolosem vyváleli. To Guzzi je v tomhle směru daleko citlivější. O dávkování brzdné síly i toho, co se pod vámi děje, máte přehled daleko větší, a logicky si tak můžete dovolit mnohem sportovnější jízdu.

Umět si vybrat

Jízdní vlastnosti Electra Glidy se s příchodem nových podvozků prý diametrálně změnily. Nemožu porovnávat, protože jsem na žádné starší Elektře nikdy nejel,

ale fakt je, že svezení na Harleyi, od kterého jsem očekával spíše neovladatelnou a těžkopádnou jízdu, mě mile zaskočilo. S tak velkou motorkou a takhle pěkně se po-vozit, to jsem tedy popravdě nečekal. O blbinkách, kdy se zapnutým tempomatem můžete řídit-neřídit ze zadní sedačky s opřenými zády a muzikou na plné kule řvoucí z repráků, ani nemluvě.

Pokud mám ale vybrat vítěze dnešního testu, je mi v tuto chvíli mnohem bližší Norge, a to především proto, že je to pro mě jedna velká zábava. Motorka je dost pohodlná, a když chcete, můžete se svést opravdu sportovně a ještě ten krásný zvuk... Takové povedené spojení příjemného s užitečným. Takže v tuto chvíli to za mě vyhrává Norge. Ale kdo ví, jak by tento souboj dopadl za pár let. Obě motorky totiž dělají čest svému jménu a rozhodně ani jedna není špatnou volbou. Jen musíte vědět, které z předností, jež oba stroje nabízí, jsou pro vás ty pravé. ■

Motocykly do testu zapůjčily firmy Harley-Davidson Czech Republic a A Spirit.

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Harley-Davidson FLHTC Electra Glide Classic	
Objem	1690 cm³
Výkon	neudán
Točivý moment	134 Nm@3500
Hmotnost	413 kg (provozní)
Cena	od cca 603 000 Kč
Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený dvouválec V45°, OHV/2, vrtání × zdvih 98,4 × 111,1 mm, kompresní poměr 9,5 : 1, vstříkování ESPFI, elektronicky řízené přívěry výfuků, zdvojený tlumič výfuku, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod ozubeným řemenem s kevlarovými vlákny	
Podvozek: ocelový rám „touring 2008“, vpředu teleskopická vidlice, vzadu ocelová kyvka se dvěma postranními tlumiči, brzdy Brembo s ABS vpředu 2 kotouče Ø 292 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 292 mm, čtyřpístkový třmen, pneu vpředu Dunlop 130/80B17, vzadu 180/65B16, litá hliníková kola Fang	
Rozměry: délka 2515 mm, sedlo 740 mm, rozvor 1625 mm, úhel řízení 26°, stopa 170 mm, světla výška 150 mm, nádrž 22,7 l, olejová náplň 3,8 l	

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Moto Guzzi Norge GT 8V	
Objem	1151 cm³
Výkon	75 kW/102 k@7000
Točivý moment	104 Nm@5500
Hmotnost	274 kg (provozní)
Cena	314 900 Kč
Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený, podélně uložený dvouválec V90°, OHV/4, vrtání × zdvih 95 × 81,2 mm, kompresní poměr 11 : 1, vstříkování Magneti Marelli Ø 50 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, suchá spojka, sekundární převod kardanem	
Podvozek: ocelový dvojitý páteřový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 45 mm, nastavitelné předpětí pružin, zdvih 170 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice, zdvih 155 mm, nastavitelné předpětí pružiny (hydraulicky) a odskok, brzdy Brembo s ABS Continental vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 282 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráfky 3,50"/5,50"	
Rozměry: délka 2195 mm, šířka 870 mm, výška 1430–1480 mm (nastavitelné plexi), sedlo 810 mm, rozvor 1495 mm, nádrž 23 l (4 l rezerva)	

inzerce

Pode mnou se Glajda tak trochu ztrácí, ale motorka je to opravdu veliká



Guzzi je ve všech směrech svižnější a mrštnější. Jakmile si na ni zvyknete, nebudete chtít ze sedla dolů



DIAG4

— B I K E —

Diagnostický přístroj pro motocykly

BMW

HARLEY-DAVIDSON

BUELL KTM

Vánoční akce

Více info na www.diag4bike.cz



ATAL Tábor
Tel.: 381 410 121
atal@atal.cz, www.atal.cz

