TEST | MV Agusta F4 RR

Italská královna: 201 koní!

Tak kdo tady má nejvíc kobyl? Kawa udává s náporovým sáním 210, ovšem bez náporu, na brzdě nebo v nižších rychlostech má Ninja psaných 147,1 kW, tedy 200,1 koně. Nejsilnějším litrovým superbikem dneška tedy je – tramtadadá – nová MV Agusta F4 RR!

Poprvé na MV Agustě: odpružení Öhlins

Kontrola trakce se konečně přepíná na řídítku

Alan Cathcart
překlad a úprava:
Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: Stefano Gadda

Kdo se v MV Agustách nevyzná, ten zřejmě nepochopí, proč píšeme o motorce, kterou už všichni znají dobrých patnáct let. První ef-čtyřka totiž byla představena už v roce 1997! To je neobyčejně dlouhý život pro jeden typ motocyklu a až absurdně dlouhý život pro motocykl sportovní, kde se jeden čas nosila dvouletá pauza mezi plastickými operacemi. Tohle je jednostopý ekvivalent Porsche 911 – to také bezpečně poznáte, ať máte před sebou model 1980, nebo 2010.

Jenže stejně jako ta děvětsetjedenáctka, i ta MV Agusta je ve své prozatím poslední inkarnaci úplně jiná, než byla ta první. To vám řekne každý, kdo na obou strojích ujel aspoň metr. Tahle F4 RR je totiž i hodně jiná proti „nové“ ef-čtyřce představené už před dvěma lety. Design od Adriana Mortona je sice stejný (postavte proti sobě původní F4 a tuhle novou a zjistíte, že ač vypadá vlastně pořád stejně, nezůstal kámen na kameni, novinka je mnohem dynamičtější), nicméně motor je úplně jiná liga. Předchozí model ještě vycházel z litru představeného v roce 2005, u novinky nezůstal kámen na kameni, změnilo se i vrtání a zdvih a výkon narostl o hodně zajímavých 15 koní. A poznáte je hned.

Road jede, Sport letí

Oficiální novinářské představení sice proběhlo na okruhu Adria, ale mně se podařilo domluvit si svezení na testovací trati Pirelli ve Vizzola Ticino, která má na rozdíl od Adrie, kde nezařadíte víc než čtyřku, kromě technických úseků i dlouhou rovinku, dobrou pro otestování avizovaného zvýšení výkonu.

Neuběhlo ani deset minut a už jsem věděl, že mám tu čest s výrazně jinou motorkou. Nárůst výkonu je citelný od prvního momentu a poznáte vylepšení i v jeho elektronické kontrole. Rozjezd je i díky lehoučce jdoucí antihoppingové spojce sametový a od nějakých 4000 otáček začne motor pořádně tahat, celkem hladce a relativně lineárně až do agresivně zasahujícího omezovače (v dnešní době systémů ride-by-wire už jsme si odvykli). Krouťák ve středním pásmu je lépe rozložen než dříve a řazení je také již „japonské“. Jen škoda, že MV nenabízí quickshifter, neboť převody jsou tak těsně za sebou, že řadíte opravdu neustále. Udávané rychlosti bezmála 300 km/h jsem sice nedosáhl, nicméně 250 tam bylo hned a motor táhnul pořád jako čert.

Tak, tohle platilo, když jsem měl zvolený mód Road. Mód S jako Sport (přepínání na levém řídítku je mnohem snazší než to dřívější na přístrojovce, ale pořád nic moc pohotového) udělá z erera něco jako dvoukolové zvíře. S touhle mapou byste nechtěli jet domů za mokra, s touhle mapou totiž kolikrát nebudete chtít jezdit ani za sucha. Maximální hodnoty sice zůstávají nedotčeny, ovšem už odspodu je motor výrazně živější, a co přijde po překročení 9000 otáček, kdy se zvednou sací trumpetky TSS a přidá se do činnosti druhý vstřikovač na každém válci, to je skutečně projev mentálně chorého mozku! Vítejte na raketoplánu F4 RR, pevně se držte a nic si nedělejte z toho, že prostě nestíháte řadit, jak je nárůst výkonu brutální. Tohle je mazec!

Všechna váha vpředu

Přestože elektronika nemá žádný anti-wheelie program, ef-čtyřka se na výjezdech z vinglů na zadní nijak zvlášť neplaší. Zřejmě za to může ta spousta váhy na předním kole a vysoké sedlo, přestože se nedá říci, že by jízdní pozice byla extrémní. Naopak je, v rámci Tamburinim stvořených strojů (ačkoli tohle už není Tamburiniho, nýbrž Mortona), docela prostorná a cítíte se víc součástí stroje, než že byste seděli na něm, jak to je u mé staré F4 750. Hodně jsem si oblíbil i krásné a jednoduše

TECHNICKÉ ÚDAJE

MV Agusta F4 RR

Objem	**998 cm³**
Výkon	**147,7 kW/201 k@13 400**
Točivý moment	**114 Nm@9200**
Hmotnost	**192 kg** (bez náplní)
Cena	**530 000 Kč**

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 79 × 50,9 mm, kompresní poměr 13,4:1, vstřikování Magneti Marelli IAW 7BM s hrdly Mikuni a variabilní délkou sání Torque Shift System, elektrický startér, antihoppingová spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: kombinovaný rám – ocelový příhradový s hliníkovými pláty, vpředu USD vidlice Öhlins NIX ∅ 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s nastavitelným čepem a tlumičem Öhlins TTX36, zdvih 120 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy Brembo vpředu 2 kotouče ∅ 320 mm, čtyřpístkové čtyřdestičkové radiální monoblokové třmeny, vzadu kotouč ∅ 210 mm, čtyřpístkový třmen, pneu Pirelli Diablo Supercorsa vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, kované hliníkové ráfky 3,50“/6,00“

Rozměry: délka 2100 mm, šířka 750 mm, sedlo 830 mm, rozvor 1430 mm, statické rozložení hmotnosti 52/48 %, úhel řízení 23,5° (nastavitelný +/- jeden stupeň), stopa 100,4 mm, světlá výška 115 mm, nádrž 17 l, max. rychlost 297,6 km/h

MV Agusta F4 RR

Vyvinuta ještě u H-D | **Nejsilnější litrový superbike** | **Kráska pro drsné hochy**

Nárůst výkonu poznáte hned a nejlépe takto

nastavitelné stupačky – i v nejnižší poloze, příjemné pro mé dlouhé nohy, jsem jimi pořád neškrtal o zem, a že grip Pirellek Diablo Supercorsa umožňoval veselé náklony…

Zpátky k té váze na předním kole – klidně byste řekli, že rozložení hmotnosti je ještě extrémnější než těch 52/48 %, jak udává výrobce. Částečně kvůli tomu, jak neuvěřitelně předek ve vinglu drží jak přibitý, za což pochopitelně mohou i vůbec poprvé na MV Agustě namontované Öhlinsy (komprese vlevo, odskok vpravo), a částečně kvůli tomu, jak snadno se odlehčí záď při brždění a začne malovat milostná psaníčka po asfaltu. Ono když máte brzdovou soustavu, za kterou by se nestyděl ani tovární superbike… Antihopping naštěstí funguje skvěle, takže můžete podřazovat i bez meziplynů, což si ovšem nenecháte ujít, neboť zvuk ze čtveřice hranatých koncovek (to byl výmysl Claudia Castiglioniho) je, inu, italský.

Pro tvrdou jízdu

Naučte se ale při brždění používat i zadek (možná proto má ef-čtyřka i vzadu čtyřpístek!), čímž omezíte přesun hmotnosti kupředu, a motorka se stane výrazně stabilnější. Jak potom zatáčí, to je paráda – kovaná kola šetřící kilo proti normálním litým jsou znát. A kdyby vám ostrá geometrie pořád připadala moc konzervativní, můžete si ji změnit nastavitelnými mističkami v krku řízení, plus je tady poprvé nastavitelný čep kyvky nahoru/dolů v rozmezí 3 mm. To je určitě dobře, neboť jednostranná kyvka s excentrickým napínákem je sice tahák pro oči, ale pro citlivé nastavení podvozku na závody je to vždycky noční můra, jak vám potvrdí majitelé Ducatek nebo třeba Hond RC30/45. Dopnete si řetěz a setup je v háji…

Ef-čtyřce se v náklonu tak líbí, že se jí nechce moc zvedat a vysloveně fušku dá, když ji potřebujete přehodit ze strany na stranu v šikaně. Nepomáhá tomu ani fakt, že již zmiňované stupačky mají hodně kluzký povrch, kuličky na jejich koncích by definitivně potřebovaly zásah pilníkem. V základním nastavení je tahle motorka vysloveně stroj pro drsné jezdce, nějaké flákání na ni nefunguje, musíte jet tvrdě. Paradoxně při simulovaném běžném silničním provozu se jevila jako mnohem lehčeji ovladatelná a citlivější než má stará F4.

Osmkrát proti highsideru

Kvalita zpracování je zcela odpovídající vysoké ceně, i když se neubráníte dojmu, že kromě výfuků a přístrojovky jsou to všechno komponenty, které jste už někde viděli – prostě mainstream. Ale už jsme si spíš za ta léta zvykli a z letargie nás nevyvedou ani krásná kola.

Řeč byla o přístrojovce – vypadá krásně a když zapnete klíček a rozjede se barevná hudba, cvrnkli byste si do gatí, jaká je to krása. Jenže za jízdy z ní nepřečtete skoro nic, jak je font hubený, což je trochu horší zpráva. Dokonce i při nastavování úrovně kontroly trakce na místě brejlíte jak důchodci. U té máte na výběr osm úrovní (vlastně devět, protože jde i vypnout) a na vyšší čísla zasahuje opravdu hodně brzo, což bude hlavně volba na mokro. Na takovou trojku ale už je to paráda a necítil jsem ani žádné zavádění v motoru, ani ztrátu gripu. Dobrá práce.

Zpátky ve hře

Nová F4 RR vrací MV Agustu seriózně do hry o nejlepší superbike současnosti. Má své slabší, ale také hodně silné stránky. Mezi ty patří jednoznačně nový motor, s jehož hladem po otáčkách dokáže držet krok akorát současný leader třídy, BMW S 1000 RR. Bavorák je ale výrazně levnější a nabízí vychytanější elektroniku, stejně tak Aprilia RSV4. F4 RR má lepší spodek i střed otáček než Kawa ZX-10R, s níž sdílí maximální výkon, ale zase není ani omylem tak obratná a hbitá jako KTM RC8 R nebo Aprilia. Je ale zcela neoddiskutovatelně vzrušující při jízdě a, co si budeme vyprávět, i jen při tom, když se na ni díváte. Tohle je MV Agusta F4 ve své vrcholné formě. ■

Tohle je prostě pořád klasa...

Erero se dělá v matné bílé a této červené – škoda, že chybí klasická červenostříbrná kombinace

▶ MV AGUSTA JDE DO WSBK – S TÝMEM ALSTARE!

Scassa už ví, jak se na MV Agustě vyhrává

Na konci listopadu jsme zveřejnili zprávu, že belgický tým **Alstare**, jenž od roku 1999 zajišťoval účast továrny Suzuki v MS superbiků, končí svou činnost. Tak tahle zpráva už neplatí, protože v těchto dnech by měla být podepsána smlouva mezi majitelem týmu Francisem Battou a italskou značkou **MV Agusta** zastoupenou viceprezidentem Massimem Bordim a tým Alstare by měl sloužit jako závodní vývojové oddělení i oficiální závodní tým MV!

V první řadě se plánuje letošní **nasazení tříválce F3 675** v supersportech v několika závodech počínaje Monzou, a od sezony 2013 by měla značka mít čtyři zástupce – dva v supersportech a dva v superbikách. Jeden pilot už je jasný nyní: **28letý Luca Scassa**, jenž se závoděním na MV Agustách má své zkušenosti. V roce 2006 vyhrál na F4 312 italské superstocky a dva závody evropské série FIM Superstock (celkově třetí), o rok později jel AMA Superbike (třikrát v Top 10, ocenění Nováček roku) a ve 2008 vyhrál italské superbiky. Loni seděl poprvé na supersportu (Yamaha) a bylo z toho celkové páté místo a tři vítězství, takže Luca je rozhodně slibným jezdcem do budoucna.

Situace ale momentálně není úplně růžová: nejenže **kontrakt ještě není uzavřen** (a v Itálii je možné všechno), ale Batta má plné ruce práce s další věcí. „S MV Agustou jsme vedli nezávazná jednání hned poté, co mi Suzuki oznámila, že končí svou účast ve WSBK," říká 64letý Belgičan, „ovšem dostihnout Massima na seriózní setkání bylo prostě nemožné. Bez perspektivy jsem byl nucen udělat zásadní rozhodnutí a tím bylo rozpustit excelentní závodní tým, který jsem dlouhá léta skládal dohromady." Takže Francis se nyní snaží **dostat zpátky co nejvíce svých lidí**, ovšem spousta z nich už má svá místa u konkurenčních týmů…

inzerce

▶ KOMPLETNĚ NOVÝ MOTOR

Se svým dlouhozdvihovým předchůdcem, představeným v roce 2005 jakožto nástupcem původní sedmsetpadesátky z roku 1997, má nová Corsacorta společný akorát čtyřválcový layout a radiální uspořádání ventilů – nic víc!

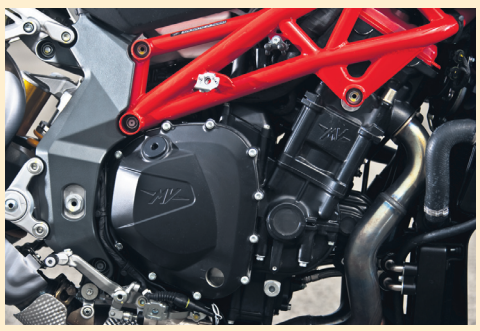
Protože vývoj začal v době, kdy MV Agusta patřila Harley-Davidsonu, nepřekvapí, že šéfem R&D týmu byl Američan. Jenže to byla shoda náhod, neboť **Brian Gillen** sice Američan je, ovšem do MV Agusty přišel v říjnu 2008, dva měsíce po převzetí Harleyem, a to prosím ze Španělska, kde šéfoval oddělení vývoje čtyřtaktů u Gas Gasu! V současnosti je u MV **zodpovědný za vývoj** všech čtyřválcových modelů, F4 RR nevyjímaje.

Na motoru Corsacorta se začalo „vyšívat" v říjnu 2009, a to tak říkajíc na čistém listu papíru. „Záměrem bylo udělat **nejvýkonnější litrový čtyřválec** na trhu," říká Brian, „a na to jsme měli totálně volné ruce – nebyl žádný seznam dílů, které se bezpodmínečně musejí použít z předchozího motoru, jak to bývá. Abychom získali koně, potřebovali jsme zvýšit otáčky, snížit vnitřní tření a udělat pevnější klikovku. Tak jsme sáhli po kratším zdvihu a větším vrtání, a přitom blok válců zůstal stejně široký jako dříve, takže jsme se v pohodě vešli do původních kapot."

Poměr vrtání a zdvihu se změnil ze 76 x 55 mm (jako Fireblade nebo desítka Ninja) na 79 x 50,9 mm – větší díru má akorát BMW, a to o milimetr. To snížilo střední pístovou rychlost z 24,7 na 22,7 m/s, což je vždycky **dobrá zpráva pro výdrž motoru**. Design karterů a centrální pohon vaček zůstal zachován, těžší klika s kovanými nitridovanými čepy a zcela předělanými setrváky je komplet nová, stejně jako ocelové ojnice (delší navzdory kratšímu zdvihu!), blok válců od Mahle nebo italské namísto doposud montovaných japonských pístů.

Spalovací prostory jsou obráběné místo běžně používaných litých, což je výrazně přesnější, a rozdíly mezi válci tak jsou jen minimální. Na všechny ventily je **nově použit titan** (dříve jen sací) a došlo i ke zvětšení jejich průměrů a většímu rozevření jejich úhlů, což dále podpořilo výhody radiálního proti paralelnímu uspořádání – do válce dostanete více vzduchu. Poprvé je na MV Agustě použito **dvou vstřikovačů na válec**, naopak proměnná délka sání TSS, kterou italská značka uvedla jako první na světě do série v roce 2005, je stálice.

Nárůst výkonu je značný proti předchozím 186 koním při 12 400 otáčkách. Omezovač je nastaven na konzervativních 13 700, ačkoli Gillen mi potvrdil, že **na okruhu dávali 14 250** a pohoda. Vzhledem k tomu, že závodní Aprilia RSV4 Maxe Biaggiho má vrtání 78 mm a točí patnáct tisíc a že superbike BMW má vrtání 80 mm a točí 15 200, dá se předpokládat, že v závodní verzi by F4 RR mohla kroutit také kolem patnácti. A kde jsou otáčky, jsou i koně. Uvidíme, co s tím v Alstare (viz druhý boxík) dokáží udělat.


Motor v italské motorce dělal Američan, co přišel do MV ze Španělska...