

TEST | 2011 Victory Cross Roads/Cross Country

Vzhled ctí minulost,
ale nesetrvává v ní

Nejnižší sedlo ve
třídě touring

Ved'mě dááál, cesto máááá...

Take Me Home, Country Roads...



Cross Country má velkou
pevnou kapotáž...



... a pevné kufry vzadu



Vystoupit z davu je jedna věc, ale něco úplně jiného je vystoupit z davu se stylem a půvabem tak, aby se dav otáčel a nemohl odtrhnout oči. Jako to udělala Victory se svými novými modely Cross Roads a Cross Country.



Alan Cathcart
překlad a úprava:
Láďa Záruba
redakce@cmn.cz

foto: Gold and Goose

Vezměte si například Triumph Speed Triple. Toho si určitě všimnete, o tom žádná, ale pravděpodobně ho nenazvete přímo krásným. Ovšem štíhlý design nového dua Victory ve stylu Art Deco (viz přední světlomety nebo smyslné plynoucí linie zádi) není jen neokoukaný, on je zároveň i elegantní. Skoro jako nějaká pozemská jachta.

Výzva H-D

Obě novinky byly představeny v Americe už před rokem, když se začaly vyrábět v továrně Polarisu ve Spirit Lake v Iowě (kde, ale mimochodem pracuje 55% žen) ale nyní se pomalu dostáva-

jí i do ostatních částí světa, a sice jako modely roku 2011. Tahle světová expanze Victory má jeden důležitý cíl – společně s modelem Vision a existující řadou cruiserů nahradit prodejní čísla, ztracená kvůli pokračujícímu kolapsu amerického motocyklového trhu. Ovšem pakliže Vision míří do segmentu luxusní turistiky, obě nové „Crossky“, jejichž vývoj trval 3,5 roku, během něhož bylo natestováno čtvrt milionu mil, mají na starosti útok na takzvaný Soft Bag segment (Cross Roads) a stále více populární, ale také dražší Hard Bag sektor (model Cross Country).

Obě nové Victory znamenají výraznou výzvu pro jinou významnou americkou značku, Harley-Davidson, konkrétně pro dobře zavedené modely Road King a Street Glide, klíčové modely z Milwaukee. A Victory vytáhla do tohoto boje s párem

v podstatě univerzálních motorů a zaznamenala tak vpád do území mainstreamových cruiserů. Sama značka uvádí, že Cross Roads má o 18% větší výkon než Road King, o 52% větší komfort (vztaženo na zdvih zadního kola) a o 26% větší úložné prostory.

Vycházejí z Visionu

Na začátku byl úspěch. „Victory ogrilovala potenciální zákazníky, ptala se lidí, co by chtěli mít, poslouchala, s čím jsou spokojeni nebo naopak zklamáni na motorkách, na kterých právě jezdili, ať už jakékoliv značky,“ řekl nám o vývoji ředitel Victory Mark Blackwell. „Zjistili jsme, že zákazníci v cestovním sektoru mají velmi specifické nároky. Chťejí styl kombinovaný s komfortem, výrazný, distingovaný vzhled, nízké sedlo, uvolněnou jízdní polohu, chťejí mít nohy natažené vpředu a také chťejí vidět motor – samozřejmě žebrované věčko pro nezaměnitelně americký vzhled,“ vysvětluje designový ředitel Polarisu, Greg Brew. „Když už jsme věděli co, rozhodli jsme se podat to světu maximálně zajímavým a moderním způsobem. Dokonce i když se vám třeba vzhled našich motorů nelíbí, musíte přiznat, že jde o velmi výrazný, nezaměnitelný



Ultra nízké sedlo a velikánské
nášlapy jsou shodné pro oba modely

motocykl, který ctí minulost, ale nesetrvává v ní.“

Obě novinky mechanicky vycházejí z modelu Vision, ze kterého jsou přímo odvozené. Změněný je ovšem výrazný design Visionu, modely Cross jsou plně elegantních stylistických detailů, jako zadní světlo ve tvaru písmene V (V jako Victory), které vypadá moc dobře nejen v noci, ale i za denního světla. Není moc motorů, které vypadají tak dobře jako nové modely Cross, když jedou směrem od vás.

Co je stejné

Oba modely mají stejnou základní platformu s obřím 50stupňo-

vým věčkem, pevně uloženým v rámu, které slouží zároveň jako nosný prvek hliníkového rámu. Ten je o 25% lehčí než ocelový rám cruiseru Vegas a je vyroben technologií CORE. Tato technologie byla poprvé použita před třemi lety na Visionu a nahradila do té doby používané klasické ocelové trubkové rámy. Největší odlietek nového rámu, přední díl, plní hned tři funkce: je na něm vpředu zavěšen motor, nese přední upside-down vidlici Marzocchi o průměru 43 mm a zároveň je v něm integrován i objemný airbox. Obě motorky jsou poháněny identickým, vzduchem a olejem chlazeným

motorem, nejnovějším provedením motoru Freedom. Objem se zvedl na 106 kubických palců – 1737 cm³ v metrické měně – neboť má o 6 mm delší zdvih ve srovnání s předchozím stopalcovým motorem. Hlavy mají čtyřventilovou techniku OHC s revidovaným časováním ventilů a díky novým vačkám, navrženým pro co nejvíce točivého momentu, dává motor 92 koní při 4500 otáčkách. A tím „co nejvíce točivého momentu“ jsme měli na mysli 148 Nm při 3250 otáčkách. Ty se ženou přes hydraulickou spojku a šestistupňovou převodovku na kevlarový řemen se zvětšenými řemenicemi pro zvýšenou životnost a odtud dále na zadní kolo.

Oba modely také mají stejné, jen 667 mm nízké sedlo, hotový divan, o kterém Victory prohlašuje, že je vůbec nejnižší v celé třídě motocyklů Touring.

Co stejné není

Štíhlejší, frajerštější Cross Roads má pevné kožené brašny o celkovém objemu 132 piv, padáky z chromovaných trubek a jediný chromovaný kulatý přístroj obsahující rychloměr, otáčkoměr, ukazatel stavu paliva, hodiny a kontrolky. O více než 50 tisíc kaček dražší Cross Country má



Zatímco Cross Roads má jediný velký budík, Cross Country disponuje přístrojovkou hodnou velkého cestáku



Díky čtyřventilové OHC technice dává sedmnáctistovka Freedom pěkných 92 koní

KONKURENCE



Harley-Davidson FLHR Road King Classic
Motor V2 vzduch • objem 1584 cm³
• výkon neudán • krouták 131 Nm@3500
• hmotnost 368 kg (provozní) • rozvor 1625 mm • nádrž 22,7 l • sedlo 735 mm
• cena 532 000 Kč



Harley-Davidson FLHX Street Glide
Motor V2 vzduch • objem 1584 cm³ • výkon neudán • krouták 131 Nm@3500
• hmotnost 368 kg (provozní) • rozvor 1625 mm • nádrž 22,7 l • sedlo 715 mm
• cena 556 000 Kč



Kawasaki VN1700 Classic Tourer
Motor V2 voda • objem 1700 cm³ • výkon 73 k@5000 • krouták 136 Nm@2750
• hmotnost 382 kg (provozní) • rozvor 1665 mm • nádrž 20 l • sedlo 730 mm
• cena 429 000 Kč

2011 Victory Cross Roads/Cross Country

TECHNICKÉ ÚDAJE

Victory Cross Roads/
Cross Country

Objem	1731 cm ³
Výkon	67 kW/92 k@4500
Točivý moment	148 Nm@3250
Maximální rychlost	193 km/h
Hmotnost	338/347 kg (bez náplní)
Cena	423 900/495 900 Kč

Motor: čtyřdobý, vzduchem a olejem chlazený dvouválec V 50°, OHC/4, vrtání × zdvih 101 × 108 mm, kompresní poměr 9,4:1, hydraulická zdvihátka ventilů, vstříkování Ø 45 mm, řídicí jednotka Magneti Marelli, šestistupňová převodovka, vícemelová spojka v olejové lázni, sekundární převod řemenem

Podvozek: dvojitý kolébkový hliníkový rám, vpředu teleskopická USD vidlice Marzocchi Ø 43 mm, zdvih 130 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s prepákováním a jedním vzduchem nastavitelným tlumičem, zdvih 120 mm, brzdy Nissin vpředu 2 kotouče Ø 300 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 300 mm, dvoupístkový třmen, pneu Dunlop Elite 3 vpředu 130/70R18, vzadu 180/60R16

Rozměry: délka 2652 mm, sedlo 667 mm, rozvor 1670 mm, úhel řízení 29°, stopa 142 mm, světlá výška 148 mm, nádrž 22l, olejová náplň 4,75 l



Na Cross Roads si můžete pořídit i doplňkové velké plexi, ale takhle je to čistá radost z jízdy

Tři sta kilometrů v sedle dostatečně prokázalo pohodlnou, uvolněnou, téměř intuitivní jízdní polohu

řídítkovou kapotáž s možností výběru dvou velikostí předního plexi, kompletnější palubku, ve které nechybí palubní počítač a stereo rádio s MP3 přehrávačem. Padáky na Cross Country jsou lité, čímž dostaly svobodu designu, barevně sladěné tvrdé kufrы jsou uzamykatelné a také objemnější – nabízejí 79 litrů prostoru. Ano, jsou sundavací, ale obtížně, není to žádný rychlý on-off systém. Lepší používat vnitřní tašky.

Klidná síla
Tři sta kilometrů v sedle dostatečně prokázalo pohodlnou, uvolněnou, téměř intuitivní jízdní polohu. Na tu mají vliv i dozadu zahnutá řídítka, která nejsou ani příliš široká, ani



Velká kapotáž na Cross Country znamená, že vám nebudou vadit ani dlouhé dálniční přesuny

příliš vysoká, zkrátka akorát, a dále nízké, bohaté polstrované, měkké křeslo či možnost třípolohového nastavování řadicí páky a brzdového pedálu. Pod nimi jsou nepřehlédnutelné obrovské 18palcové náslapy, tak pohodlné, že máte chuť se při vstupu na ně přezouvat. Bezkapotážová Cross Roads, připouštím, ztrácí své kouzlo po několika hodinách ve větru, ale tohle může vyřešit plexi z nabídky originálních doplňků. Pak dostanete ochranu proti větru asi na stejné úrovni jako u Cross Country, s dobrou ochranou dokonce i při rychlostech nad 160 km/h.

Motor V-Twin má téměř bezedný krouťák, díky kterému je velice pružný a má chuť zatahovat. Rychlost narůstá velmi svižně,

ně, přestože jde o něco tak velkého a těžkého, jako jsou americké motocykly. Sto šedesát kilometrů v hodině je nejvyšší efektivní rychlost Cross Country, která je dělaná na to, aby obědvala kilometry například na německých Autobahnen. K tomu vám přejí dobrou chuť v silentblocích pružně uložená řídítka s dokonale odizolovanými vibracemi. Top speed 193 km/h je tady vysloveně pro chvíle, kdy opravdu něco hoří.

Motor pevně uložený v rámu má vyvažovací hřídel s protizvažím a jeho chod je ještě hladší než chod jeho předchůdce v Kingpinu. A zároveň je motor i tišší než dříve – rozhodně má méně mechanických hluků. Komfortní rychlost je do 100 km/h při líných 2300 otáčkách, ale můžete křižovat i v kilu třiceti po celý den ve zcela uvolněném režimu a nepřekročíte 3000 otáček.

Kultura jízdy
Žádné stížnosti nemám ani na ovládání Crossů, a to i přes jejich dlouhý rozvor 1670 mm, konzervativní geometrii řízení a celkově robustní konstrukci. Motorky jsou překvapivě mrštné i v těsných, zakroucených silničkách, řízení neutrální, přední kolo se tlačí ven jen minimálně, to kvůli dlouhému rozvoru. Victory ale drží stopu velmi přesně. Navíc můžete přizpůsobit zadní pérování nákladu nebo spouze ruční pumpičky, která se připojuje z pravé strany motorky. Pérování je ale už v základu velmi

slušné. Zatímco Harley má k dispozici vzadu jen 75 mm zdvih, Victory hlásí „splněno“ s plným 120 milimetry, které s gustem požírají všechny díry a hrboly. Nízké sedlo, široká řídítka a nízké těžiště činí manévrování Viktorek jednoduchým i při malých rychlostech, také brzdy na obou kolech jsou téměř vynikající, i když nejsou propojené jako na Visionu a postrádají možnost doplnit je ABS. Zadní brzda nemá žádný velký zákus, což je překvapivé, protože je v přirozenosti cruiserů používat zadní brzdou víc než přední. Ale předky jsou skvělé.

Světová značka
Victory Cross Country a Cross Roads jsou velmi schopné motocykly, které splňují, co slibují. Jsou to motorky určené na dlouhé vzdálenosti, a pro ně nabízejí mimořádné pohodlí, nejlépe v provedení s kapotáží. Jsou luxusní, ale na rozdíl od plně vybavené Vision jsou tyto modely navrženy tak, aby mohly sloužit i pro každodenní ježdění. A jejich majitel nemusí být zrovna exhibicionista zahleděný do sci-fi designu.

Značce Victory sice chybí bohatost historie Harleye a také část jeho image, ale tohle manko dohání prostým faktem – její motorky jsou za stejné nebo i menší peníze prostě lepší. Větším rozšířením své působnosti i na zámorí management Polarisu věří, že to pomůže k prosazení Victory jako skutečné světové značky. A my dodáváme: zasloužila by si to. ■

MINIROZHOVOR



Antonín Jablonský
pořadatel Motoparty Lužany

CMN Jak jste se dostal k motor-kaření?
Osobně žádný velký motorkář nejsem. Koupil jsem si mašinu až letos na jaře a to ještě napůl s otcem. Nemám na to zase až tolik času, tak se svezu spíše příležitostně a, jak se říká, spíš kolem komína.

CMN Pořádáte jeden z největších srazů v ČR s dlouholetou tradicí, jak vás napadlo začít pořádat srazy?
Musím říci, že s nápadem převzít a pokračovat s pořádáním tak velkého a tradičního motosrazu jako je Motoparty Lužany přišel náš kamarád Radek Hutla. Byl téměř u zrodu celé akce. Po jistých finančních problémech v roce 2007 za námi Radek přišel s tím, že jestli nesežene někoho, kdo mu organizace a hlavně finančně pomůže, bude to asi konec slavné Motoparty. Ono, co si budeme namalovat, pořádat v dnešní době sraz

není žádný velký kšeft, jak si někdo myslí, ale spíš věc, která stojí spoustu energie, času a nedá se to dělat, aniž by vás to bavilo a žil jste tím.

CMN Změnili se motorkáři od doby prvního srazu?
Určitě se i zde za 14 let fungování mnoho změnilo. Vždyť na prvním ročníku se sešlo jen 250 nadšenců, kteří spíš opékali burty u reproduktované hudby. Dnes k nám jezdí v průměru na 3500 návštěvníků z pěti zemí. Jezdí k nám už i podnikatelé na drahých strojích, kteří dříve nejezdili, protože na to neměli čas. A hlavně měli strach o své mašiny. Sraz je dnes mnohem lépe organizován a zabezpečován, což mnozí návštěvníci vítají. Na druhou stranu za poslední tři roky nevnímám výraznější změny.

CMN Co byste motorkářům vzkázal?
Asi nejdříve bych všem popřál mnoho kilometrů bez nehod.
Zpovídá Martin Houška

BMW Motorrad

30 Years GS Special Edition

The Ultimate Riding Machine

JEDEN DŮVOD K OSLAVĚ.
ČTYŘI DŮVODY K JEŽDĚNÍ.

V roce 1980 se zrodila legenda – dostala jméno GS. Dokonale ovladatelná na silnici i v terénu a zbožňovaná jezdci na celém světě. Po celých 30 let představovala písmena GS synonymum inovací. To je výročí, které se musí oslavit. A to taky děláme – speciální edici čtyř modelů GS: F 650 GS, F 800 GS, R 1200 GS a R 1200 GS Adventure. V pravých barvách GS – bílé, modré a červené – všechny čtyři vybaveny klasickým červeným sedlem a nepřeberným množstvím exkluzivních designových doplňků. Staňte se také součástí legendy. **Navštivte www.bmw-motorrad.cz**

Nyní u Vašich BMW Motorrad partnerů: Praha – Invelt s.r.o., Brno – Renocar a.s., Ostrava – Cartec s.r.o.

**30 YEARS GS SPECIAL EDITION.
UNSTOPPABLE ENDURO.**

Kawasaki
VN1700 Voyager
Motor **V2 voda** • objem **1700 cm³** • výkon **73 k@5000** • krouťák **136 Nm@2750** • hmotnost **406 kg (provozní)** • rozvor **1665 mm** • nádrž **201** • sedlo **750 mm** • cena **499 000 Kč**

Triumph
Thunderbird SE
Motor **Ř2 voda** • objem **1597 cm³** • výkon **85 k@4850** • krouťák **146 Nm@2750** • hmotnost **308 kg (provozní)** • nádrž **221** • sedlo **700 mm** • cena **378 000 Kč**

Triumph
Rocket III Touring
Motor **Ř3 voda** • objem **2294 cm³** • výkon **108 k@5400** • krouťák **209 Nm@2000** • hmotnost **358 kg (provozní)** • nádrž **22,3 l** • sedlo **730 mm** • cena **456 000 Kč**