TEST Bimota DB7 Oronero

Rám z karbonových trubek | **Lepší krouťák než 1098** | **…a stojí milion!**

Černé zlato

Malosériové italské Bimoty jsou vždy exkluzivní záležitostí, ať už jde o technická řešení, nebo o design. Co teprve říci o motorce, která má z karbonu i rám?

Alan Cathcart
překlad a úprava:
Jan Rameš,
honzis@cmn.cz

foto: Simone Romeo

Débé-sedmička, novinka roku 2008, byla první Bimotou vybavenou vodou chlazeným motorem Ducati, tentokráte 1098, od znovuzrození této malé továrničky z Rimini v roce 2003. A hned to byl veliký úspěch, protože 300 prodaných kusů za první rok, to u značky zvyklé vyrábět 400 strojů všech modelů ročně pořádně zvedlo morálku. Ovšem DB7 s přívlastkem Oronero, ročník 2009 (začátek výroby: červen), to bude jednou hodně archivní záležitost. A nebýt mých 25letých, velice úzkých vztahů s Bimotou, za niž jsem kdysi závodil a jejíž současný šéfkonstruktér Andrea Acquaviva mi onehdá dělal mechanika, určitě byste si tento test nečetli. Verze Oronero, což v překladu znamená Černé zlato, je totiž kvůli svojí ceně čistě zakázková záležitost a stroj, na kterém jsem jel, byl z první (a možná i poslední) dvacetikusové série a měl už svého majitele. Tohle jsem opravdu nesměl rozmlátit!

Inspirace u cyklistů

Nápad prohodit ocelové trubky standardní DB7 za karbonové a udělat ještě tužší a výrazně lehčí šásko Andrea Acquaviva prostě musel zkusit realizovat – vždyť jaká jiná značka než Bimota by s tímhle měla přijít jako první. Coby vášnivý cyklista věděl, kde hledat inspiraci. První karbonové jízdní kolo bylo vyrobeno už v 70. letech v Kalifornii, ale díru do světa s nimi udělalo až italské Colnago v roce 1986 – pan Ernesto Colnago byl přítelem starého Enza Ferrariho a v Maranellu dobře věděli, jak se s karbonem zachází… Acquaviva však nenašel spojence v Colnagu, vyrábějícím masovky na lince, ale v maličké firmičce B.R. Bike Research sídlící v Ceseně kousek od Rimini, kde se ručně montují luxusní karbonová kola Switch Bikes. Taková Bimota mezi koly.

> **Už takhle lehká DB7 díky „uhlíkové dietě“ zhubla dalších 7 kg**

Jaké bylo Andreovo překvapení, když zjistil, že majitel B.R. Giancarlo Biondi už o karbonovém rámu na motorky nejen přemýšlel, on si ho dokonce už udělal na svého Monstera S4Rs! Vážil 4,5 kg namísto 14 původního ocelováku, a když v Bimotě Monstera otestovali, okamžitě bylo rozhodnuto, že DB7 Oronero má zelenou a karbonové trubky se budou vyrábět v B.R. Už takhle lehká DB7 díky „uhlíkové dietě“ zhubla dalších 7 kg a když si vezmete, že na papíře byl standardní model sice jen o tři kila lehčí než 1098, ovšem váha při skutečném poměřování ukázala rozdíl 12 kg…

S jiným průběhem

Navzdory tomu, že Ducati již rok vyrábí model 1198 s větším motorem, DB7 Oronero pohání stále srdce z 1098 (ačkoli můžete mít i dvanáctistovku z 1098R, jenže to pak dáte za motorku přes 50 tisíc éček), které je oproti boloňskému dárci o 12 mm výš a 8 mm více vpředu, což zvyšuje zatížení předního kola a zlepšuje obratnost: *„Statické rozložení hmotnosti máme 51/49 % ve prospěch předku, Ducati to má naopak,“* říká Andrea. *„S jezdcem za řídítky je rozdíl ještě větší, protože na Bimotě sedíte víc vpředu.“*

Motor přebírá Bimota zcela beze změn a také maximální hodnoty výkonu a krouťáku byly při porovnání na motorové brzdě identické jako u Ducati, avšak výfukový komplet Zard a řídicí jednotka Walbro dávají motoru dosti odlišnou charakteristiku a od čtyř do sedmi tisíc je křivka točivého momentu DB7 mnohem plnější. A to tak, že v 5500 otáčkách je rozdíl cca 15 Nm a 10 koní! A to na trati sakra poznáte.

Trojkou na záda

A poznáte i výrazně jemnější přechod ze zavřeného plynu do otevření, což z Bimoty dělá podstatně příjemnější stroj než Ducati a třeba v sekci čtyř po sobě jdoucích 90° zatáček na okruhu Magione ve střední Itálii, kde jsem testoval, je tohle vlastnost k nezaplacení – mít víc krouťáku a ještě lépe ovladatelného, tomu se říká výsledek.

A co je potom OPRAVDU hezké, to je způsob, jakým Oronero vystřeluje z poslední dvojkové zatáčky na cílovku a jak se předvádí i o kvalt výš. Zkrátka

TECHNICKÉ ÚDAJE

Bimota DB7 Oronero

Objem	**1098 cm³**
Výkon	**122 kW/166 k@10 200**
Točivý moment	**123 Nm@8000**
Hmotnost	**163 kg (bez náplní)**
Cena	**39 900 eur** (cca 1 050 000 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V 90°, DOHC/4 desmo, vrtání × zdvih 104 × 64,7 mm, kompresní poměr 12,5:1, vstřikování Walbro ∅ 60 mm se vstřikovači Magneti Marelli, elektrický startér, šestistupňová převodovka, suchá antihoppingová spojka

Podvozek: hybridní rám z karbonkevlarových trubek s ergalovými koncovkami a hliníkových desek Anticordal 100, vpředu USD vidlice Marzocchi R.A.C. ∅ 43 mm s DLC povrchem, zdvih 120 mm, vzadu hybridní kyvná vidlice (konstrukce stejná jako rám) s tlumičem Extreme Tech TTX, zdvih 120 mm, obojí plně nastavitelné (vzadu rychlá/pomalá komprese a titanová pružina), úhel řízení 25°, stopa 100 mm, brzdy vpředu 2 kotouče Braking ∅ 320 mm, čtyřpístkové dvoudestičkové radiální třmeny Brembo, vzadu kotouč Grimeca ∅ 230 mm, dvoupístkový třmen Grimeca, pneu Dunlop Sportmax GP Racer D209 vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, kované hliníkové ráfky Bimota Experience 3,50"/6,00"

Rozměry: délka 2100 mm, šířka 700 mm, výška 1115 mm, sedlo 800 mm, rozvor 1435 mm, světlá výška 135 mm, statické rozložení hmotnosti 51/49 %, nádrž 16 l (4 l rezerva)

MV Agusty u dealerů Suzuki? Možná, díky Volkswagenu!

Na nadnárodní úrovni se občas hrají hry, že člověk ztrácí přehled, co komu vlastně patří. Tak třeba teď není vůbec nereálné, že se v prodejnách Suzuki za nějaký čas začnou prodávat luxusní MV Agusty – a bude za to moci Volkswagen!

Alan Cathcart
překlad a úprava:
Jan Rameš, honzis@cmn.cz

Suzuki oslavila loni 100 let své existence. Tahle značka je třetím největším výrobcem motorek na světě – za fiskální rok, který skončil v březnu 2009, prodala 3,28 milionu motorek, které zajistily 16,9% čistý zisk celé Suzuki Motor Corporation, jež zároveň patří do Top 10 největších světových automobilek.

A v téhle Suzuki nyní koupil za 2,5 bilionu amerických dolarů 19,9% podíl německý Volkswagen, kterému se líbí, jak má Suzuki zmáknutá malá auta i jak ovládá rychle se rozvíjející indický trh – vlastní tam 54 % značky Maruti, která produkuje tři čtvrtě milionu vozidel ročně a doma vede v prodejích nadpoloviční většinou nad zbytkem světa. VW je zase jedničkou v Číně, v Japonsku vede soutěž importérů. Koupě pětinového podílu v Suzuki je tedy dalším krokem šéfa VW Ferdinanda Piëcha k avizovanému předstižení Toyoty do roku 2018 na pozici celosvětové jedničky. A že se do toho Ferdinand pustil s vervou, už stačil utratit 3,9 bilionu eur za 49,9% podíl v silně zadluženém Porsche.

Šéfova slabůstka

Suzuki by se však neměla stát 12. značkou koncernu, jen jakýmsi spolupracovníkem. Jak se to dotkne motorek? Suzuki by se mohly otevřít dveře k propracovaným technologiím VW v oblasti hybridních a elektrických pohonů, což je v době, kdy se na Manu rozjíždí elektrická TTXGP, slovo do pranice.

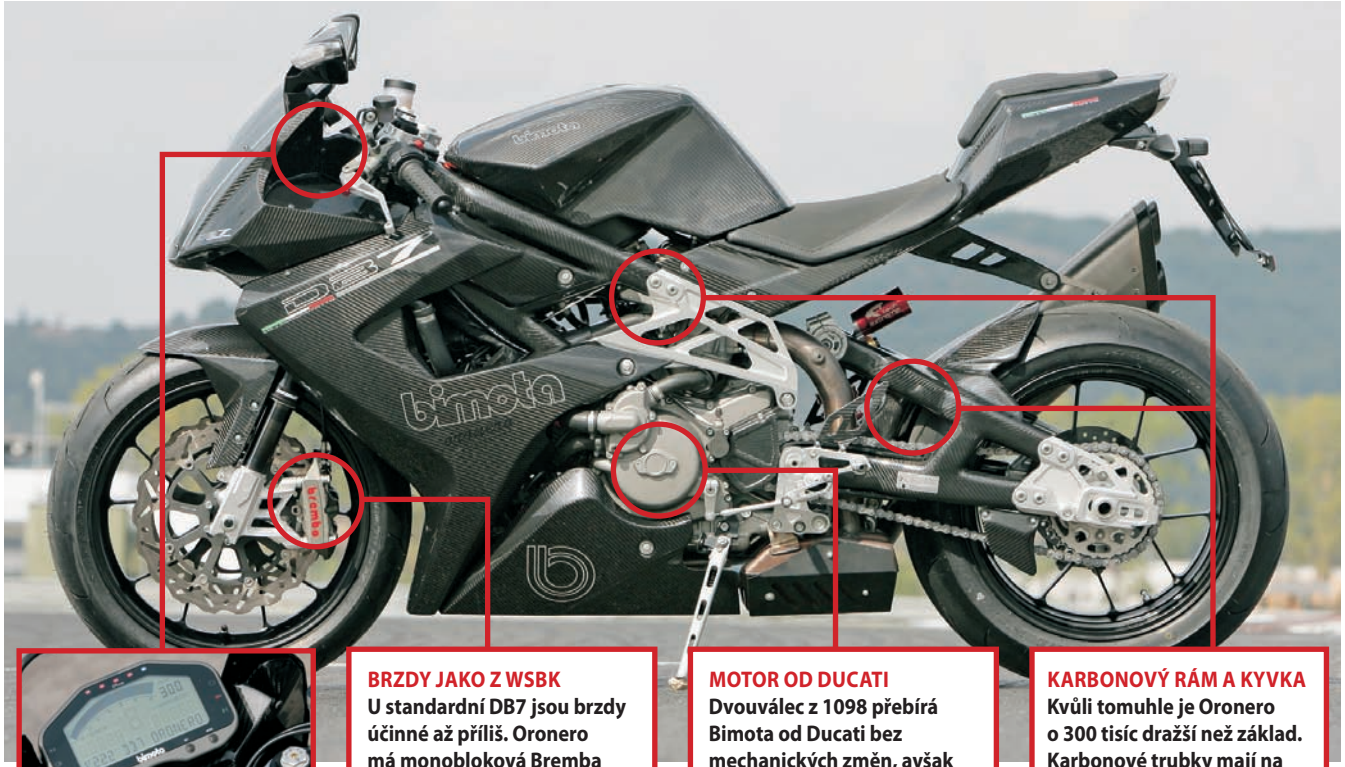
A pak je tady ještě jedna věc – Ferdinand Piëch je i ve svých 72 letech vášnivým motorkářem a má doma vymazlenou Ducati 1098S! A tenhle motorkář Piëch by si rád po Porsche a Suzuki spravil chuť nějakou jednostopou trofejní italskou značkou: *„Pořád bych chtěl malého, vzácného výrobce motocyklů,“* přiznal se německému magazínu Stern. *„Neustále lituji, že jsem nekoupil Ducati, když byla ve finančních obtížích v roce 1985.“*

Koupí Volkswagen MV Agustu?

A určitá šance se teď objevila. Asi ne na Ducati, protože rodina Bonomiů a její kanadští partneři sotva značku prodají, když je recese a když ji neprodali před dvěma lety Harley-Davidsonu za královských podmínek. Tomu samému H-D, jehož hospodářské výsledky šly za poslední rok tak ke dnu, že zavřel Buell a – prodává MV Agustu! S vyrovnanou účetní rozvahou, inovovanými dvěma modely (F4 a Brutale) a třetím na cestě (tříválec 675 cm³), to by starého pana Piëcha mohlo setsakramentsky zajímat. Pak bychom se mohli díky dlouhým prstům Volkswagenu dočkat i toho, že se vyřeší tradiční trable s distribucí a pozáručním servisem MV Agusty jednoduše tím, že se bude prodávat v síti Suzuki…

Přitažené za vlasy? Neřekl bych. Ferdinand Piëch miluje motocykly a je hodně zdatným manažerem. V roce 1998 připojil přes Audi do svého impéria skomírající Lamborghini a za deset let se zvedly prodeje téměř desetinásobně. MV Agusta v dealerské síti Suzuki proto není vůbec nereálná představa.

Bimota DB7 Oronero



PŘÍSTROJOVKA GET bude základem připravované pokročilé elektroniky

BRZDY JAKO Z WSBK
U standardní DB7 jsou brzdy účinné až příliš. Oronero má monobloková Brembo pouze dvoudestičková, která nejsou tak kousavá, a s antihoppingem motorka kotví naprosto monstrózně

MOTOR OD DUCATI
Dvouválec z 1098 přebírá Bimota od Ducati bez mechanických změn, avšak jiný výfuk a elektronika dávají motoru zcela jinou charakteristiku – bez cukání a se silnějším středem otáček

KARBONOVÝ RÁM A KYVKA
Kvůli tomuhle je Oronero o 300 tisíc dražší než základ. Karbonové trubky mají na koncích vlepené ergalové koncovky, jimiž jsou přišroubovány k hliníkovým frézovaným deskám

tahle Bimota zvedá přední kolo do vzduchu klidně na trojku, navzdory většímu zatížení předku, a to jste pak rádi, že tlumič řízení od Extreme Techu funguje tak dobře. Motor je použitelný od 2500 a v 9500 začnou blikat červená světýlka na digitální přístrojovce GET, která kromě spousty jiných údajů umí i zařazený kvalt. Tuhle fičurku vám budou všichni majitelé Ducati závidět.

Nejlepší brzdy

Kapitolou samou pro sebe jsou brzdy, a to nejen ve smyslu zpomalování, ale i agility motorky. Přehazování ze strany na stranu je výrazně snazší než na jakémkoli jiném velkém V-twinu, a je dokonce i citelně lehčí než na jinak výborné DB7 s ocelovým rámem. Tu jsem před časem testoval také zde a díky tomu, že geometrie obou strojů je identická, rozdíl vynikne o to víc. Důvod? Samozřejmě rám, protože sedm kilo dolů je hodně, ovšem svůj efekt mají i „vykousané“ kotouče Braking (namísto kulatých Bremb), snižující gyroskopický efekt – ne nadarmo je jezdí prakticky celý závodní svět.

U standardní DB7 jsem byl z brždění trochu rozpačitý – kotvila tak šíleně, že jsem dvakrát přebrzdil předek. Na mokru byste nedojeli dál než do první zatáčky. A chyběl antihop, což mi u motorky za tři čtvrtě míče přišlo poněkud nepatřičné. Oronero už antihoppingovou spojku má, dokonce nastavitelnou, a čtyřdestičkové provedení radiálních monobloků Brembo bylo vyměněno za dvoudestičkové. Výsledek? Na Ducatkách jezdím a závodím 35 let a s výjimkou pár továrních superbiků jsem nezažil motorku, která by brzdila tak tvrdě a přitom kontrolovatelně a neochvějně stabilně, jako právě Oronero!

Další z výhod antihopu je, že můžete podřazovat bez meziplynu. Dokonce jsem si zkusil zahrát na Baylisse a načutat tam kvalty bez sáhnutí na spojku. Šlo to, ale nebylo to nic moc, protože řídicí jednotka Walbro neumí variabilní volnoběh. Tedy – zatím. Na elektronice se pilně pracuje a palubka GET se zabudovaným GPS čidlem je jen základ, k němuž už je naplánována vlastní kontrola trakce, aktivní odpružení atd.

Stojí za milion?

Byť Bimota DB7 Oronero v kabátu od Enrica Borghesana vypadá zcela jinak, srovnání s Ducati, s níž sdílí stejný motor, se člověk nevyhne. A zjistíte, že Bimota je jiná i ve všem ostatním, počínaje jízdní pozicí s nastavitelnými řídítky i stupačkami. Sedíte níž a víc vpředu a považte, dokonce komfortně. Motorka s podvozkem citlivě reagujícím na jakoukoli změnu nastavení plní řidičovy požadavky okamžitě a zatáčí výrazně lehčeji než jakýkoli desmo V-twin, který byl kdy vyroben. Titanová koncovka Zard duní, převodovka neuvěřitelně jemně řadí, což prý není mechanická záležitost, ale kouzlení s řídicí jednotkou…

Milion korun je hodně peněz. Milion korun za motorku je šílenost. Milion korun za motorku vyrobenou ve dvaceti exemplářích, s podvozkem z karbonu, motorem, který jede jako prokopnutý, s ovladatelností nesrovnatelnou s jinými vé-dvojkami a brzdami jako z WSBK, navíc s připravovanou pokročilou elektronikou, to už je jiná. Tohle je dobře utracený milion.

MINIROZHOVOR

Vojta Vavřina, prodejce motocyklů Harley-Davidson

ČMN Jak jste se dostal k práci pro „americkou legendu“?
To bylo celkem jednoduchý. Oslovili mě majitelé pražského dealerství s nabídkou práce. Přímo slovy: „Pojď to zkusit, to by tě mohlo bavit.“ Letos už to bude šest let a baví mě to pořád.

ČMN Harley má celkem specifickou klientelu, je těžké plnit požadavky zákazníků?
Klientela je sice občas náročná, ale zároveň jsou to většinou velcí příznivci značky. Mnohdy kluci, který vždycky chtěli Haryka, pořád to odkládali, ale pak dospěli do bodu, kdy zjistili, že už není na co čekat. Chodí si k nám plnit své celoživotní sny, a tak vynaložené úsilí vyváží pocit uspokojení v případech, kdy se povede splnit beze zbytku jejich očekávání.

ČMN Co vás na práci u motorek baví?
Úplně všechno :). Nechci, aby to vyznělo blbě, ale Harley-Davidson je vážně fenomén a prodávat motocykly této značky je radost. Není to jenom o prodeji motorek, ale taky o prodeji doplňků. Z každého Haryka se pak stává originál a ty kluky baví si takhle hrát. A když si hrají, pak pomaleji stárnou. A to za to stojí.

zpovídal Martin Houška

inzerce