

Dobrodruzi dnešní doby

Když chcete pohodlný univerzální cesták s poznámkou „použití v lehkém terénu možné“ a už z principu odmítáte německé GS, protože jich jezdí mraky, měli jste letos opravdu velký výběr z novinek. Rok 2012 byl rokem cestovních endur a my jsme zjišťovali, co vám nabídnou Honda Crosstourer, Triumph Tiger Explorer a Yamaha World Crosser.



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

Ještě před pár lety, ne-li měsíci, mělo každé velké cestovní enduro motor V2 o objemu maximálně litr, s čestnou výjimkou Triumphu, který teorii tří válců v řadě zastává již od předminulé dekády. U Exploreru tomu není jinak, ovšem objem šel dramaticky nahoru a ten výkon – 137 koní v cestovním enduru? Ale on Crosstourer se 130 kobyly není o moc lepší, a to pozor, ten má dokonce motor V4! Nejméně extrovertní je Yamaha s dvanáctistokovým dvouválcovým řadákem, který se přesazením ojnicích čepů aspoň snaží vě-dvojku imitovat. Časy se mění.

Komfort na silnici

A nejvíce tu změnu doby pocítíte na Crosstoureru. Vlastně by vás to ani nemělo moc překvapovat, neboť Honda speciálně v téhle kategorii vždycky dokázala tlačit káru vývoje kupředu a přicházet s nečekanými, nicméně komerčně velice úspěšnými stroji. Africa Twin a Transalp možná nečekané nebyly, ale komerčně úspěšné setsakramentsky, a Varadero? To už je ohraná písnička: pro pravověrné enduráky totální zklamání, pro bezpočet cestovatelů nejlepší stroj, co kdy byl vyroben. Crosstourer jde přesně v jeho šlépějích. Motor ze silničáku, hmotnost vyšší než vysoká (ale srovnatelná s Varanem), samý

plastik, ale pokud chcete v první řadě cestovní motorku a terén vás vlastně vůbec neláká, je tohle váš stroj.

Crosstourer je překvapivě svižný jednostopý gauč. A další překvapení, při manipulaci na místě vám nepřijde o moc těžší než jeho konkurenti. Samozřejmě to chce mít sundané kufr (těžiště), které jsou mimochodem velice pěkné a překvapivě objemné, ale také hříšně drahé – skoro šedesát tisíc! Crosstourer v základu není drahý, ale když ho chcete „nazdobit“ vším, co má Honda v katalogu, atakujete hranici půl milionu korun. Uf... Některé doplňky přitom rozhodně nejsou od věci, centrální stojan u motorky s kardanem můžete oželeť, naopak vítám vyhřívané rukojeti a doporučil bych vysoké turistické plexi. To standardní je prostě mrňavé i pro prcky, a nic na situaci nemění jeho přešroubování do vyšší polohy.

Přestože sedlo není nastavitelné, je z testovaných strojů asi nej pohodlnější. Stejně tak posaz, ale pozor, bavíme se o komfortním svižném cestování po silnici. Ergonomie je totiž jednoznačně silniční, a i když stání ve stupáčkách dává docela smysl, širší motorky a celková zavalitost Crosstourera vás rychle vrátí do reality. Polňačkou k rybníku? Klidně, ale na složitější terén jsou tady lepší stroje.

Nejvíce enduro

Třeba Yamaha Super Ténéré. Tu

Crosstourer je překvapivě svižný jednostopý gauč, Explorer adventure superbike a Yamaha jednoznačně nejvíce enduro ze všech přítomných

jsme si do testu vzali v letošní vylepšené verzi World Crosser (karbonové doplňky, spousta chráničů) s kitem Premium (hliníkové kufr, koncovka Akrapovič, mlhovky) a ještě na špuntech. V základu nejdražší stroj se tak vyšplhal ještě výš, ale v tomhle provedení je Ténérka prostě praktická a sexy. A jednoznačně je nejvíce enduro ze všech přítomných. To poznáte už podle vzpřímeného posazu na plochem tuhém sedle za širokými řídítky a utvrdí vás v tom první sotolinka absolvovaná ve stupáčkách. Kdo navíc viděl našeho motokrosového šampiona Jirku Čepeláka, jak na téhle motorce rádí na trati, ten musel uznat, že se Yamaha trefila do černého. I když 260 kilo vám také dokáže připravit horké chvilky (pro porovnání, bavorské géeso má o třicet méně), a zamrzí fakt, že ABS nejde vypnout. U stroje, který to s offroadem myslí překvapivě vážně, je to škoda.

Jinak k brzdám s propojenou funkcí nemám výhrady, fungují tak akorát, jak si od tohoto druhu stroje představuji, a i s terénním obutím má motorka slušné zpomalení. Honda dostala do vlnku své klasické C-ABS s třípístky vpředu, a tahle soustava má vždy dost síly. Zvláštní je, že stejně těžké Varadero na stejně širokých pneumatikách se stejnými brzdami, akorát s kotouči o trochu menšími, bylo podstatně vágnější,

to Crosstourer se chová při brzdění málem sportovně. Ovšem proti Triumphu je to čajíček, brzdy na Exploreru působí, jako by je sundali ze superbiku.

Transformer sportovec

On vůbec celý Explorer je takový zvláštní motocykl, a to nejen svým transformerovským vzhledem. Přístrojová deska, kde si můžete tradičně nastavit kdeco, třeba i režim vypínání blinkrů, připomíná přístrojovky ze sportovních motocyklů značky, a jak já to vidím, šéfkonstruktor v Hinckley jednou ráno přišel se strašnou kocovinou, spatřil tenhle budík a začal kolem něj konstruovat nový závodák. Před polednem mu došlo, že měl pracovat na cestovním enduru, ale už byl dost

daleko na to, aby se mu chtělo začínat znova, tak prostě jen upravil vzhled, trochu přizvednul řídítka, udělal vyšší zdvihy odpružení a Explorer byl na světě. Tahle motorka může cestovní enduro připomínat svým vzhledem, ovšem při jízdě byste ji charakterizovali spíše jako „adventure superbike“.

Člověk sedí trochu přihrbeně, stupačky jsou docela vpředu, jízda vestoje není nic moc přirozeného. Ergonomicky je to spíše sportovní naháč na vysokých nohách. Sedlo svou přílišnou měkkostí připomíná to u GS, stejně jako plexi, jež se šteluje naklápěním dopředu/dozadu a poskytuje ze všech tří strojů nejlepší ochranu. A srovnání s německým etalonem Triumphu snese i po stránce ovladatelnosti, navzdory stejným kilům působí mnohem lehčím a obratnějším dojmem než Yamaha, o Hondě nemluvě.

Podobnost s BMW končí, když se dostaneme k motoru. Stačí nastartovat a zpozorníte, jednou vezmete za plyn a tráválec vám zjeví chlupy na zádech. Tohle by probudilo z letargie i eukalyptem přežraného medvídko koal! Je dobře, že Triumph premiérově do stroje tohoto typu přidal tempomat, protože aspoň někdy pojedete pořádně a nebudete pořád dělat blbosti. Ať z naší trojice testmanů jel na

Exploreru kdokoli, vždycky to skončilo zběsilou jízdou plnou ostrých manévřů, vytočeného motoru a tvrdých brzd.

V4 překvapila

Ani Yamaha, ani Honda nepůsobí tak extrovertně dynamicky a je na nich mnohem snazší udržovat konstantní cestovní tempo, které může být i obdobně svižné jako na Triumphu, jen méně emočně vypjaté. World Crosser těží ze svého enduráckého posazu a širokých řídítek, kterými snadno korigujete adhezni trable „zubatých“ pneumatik (i na špuntech se dá letět slušná pila), a motor má, hlavně v režimu Sport, dost síly na to, aby vám kontrola trakce blikala na výjezdech z vinglů ještě na čtyřku. Na asfaltové dovádění ale radši obujte univerzální

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha XT1200Z Super Ténéré

Objem	1199 cm³
Výkon	80,9 kW/110 k@7250
Točivý moment	114,1 Nm@6000
Hmotnost	261 kg (provozní)
Cena	359 990 Kč (testované provedení* 425 990 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec s přesazením ojnicích čepů o 270°, DOHC/4, vrtání x zdvih 98 x 79,5 mm, kompresní poměr 11:1, vstřikování, elektronický plyn YCC-T, dvoustupňová vypínatelná kontrola trakce, dva motorové módy D-mode (Sport a Touring), elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod kardanem

Podvozek: ocelový trubkový rám, vpředu plně nastavitelná USD vidlice Ø 43 mm, zdvih 190 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice, zdvih 190 mm, nastavitelné předpětí a odskok, propojené brzdy s ABS vpředu 2 kotouče Ø 310 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 282 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 110/80R19, vzadu 150/70R17, vyplétané hliníkové ráfky 2,50"/4,00"

Parametry: délka 2255 mm, šířka 980 mm, výška 1410 mm, sedlo 845/870 mm, rozvor 1540 mm, úhel řízení 28°, stopa 126 mm, světla výška 205 mm, nádrž 23 l, olejová náplň 4,2 l

*testované provedení: pneu Pirelli Scorpion Rally, kit World Crosser Premium

Nejen vzhledově je Yamaha nejvíce uzpůsobena do terénu. Na silnici však také umí



TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda Crosstourer DCT

Objem	1237 cm³
Výkon	95 kW/130 k@7750
Točivý moment	126 Nm@6500
Hmotnost	285 kg (provozní)
Cena	359 900 Kč*

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený vidlicový čtyřválec V76°, OHC/4, vrtání x zdvih 81 x 60 mm, kompresní poměr 12:1, vstříkování PGM-FI Ø 44 mm, elektronický plyn, elektrický startér, šestistupňová převodovka/poloautomatická dvouspojková šestistupňová převodovka DCT, sekundární převod kardanem

Podvozek: hliníkový dvojitý páteřový rám, vpředu USD vidlice Ø 43 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, obojí nastavitelné předpětí a odskok, brzdy propojené s ABS vpředu 2 kotouče Ø 310 mm, třípístkové třmeny Nissin, vzadu kotouč Ø 276 mm, jednopístkový třmen, verze DCT parkovací brzda, bezdušové pneu vpředu 110/80R19, vzadu 150/70R17, vyplétané ráfky 2,50"/4,00"

Parametry: délka 2285 mm, šířka 915 mm, výška 1335 mm, sedlo 850 mm, rozvor 1595 mm, úhel řízení 28°, stopa 107 mm, světla výška 180 mm, nádrž 21,5 l, olejová náplň 3,5 l, udávaná spotřeba 6,2/6,0 l/100 km, max. rychlost 209 km/h *bez DCT cena 334 900 Kč

ní gumy, podpoříte tím silniční kvality Super Ténérky a výrazně prodloužíte dobu, než budete muset opět do pneuservisu. Je to ale Honda, která dokáže ukázat druhou tvář, již nikdo nečekal. Je to takový zaválitý medvídek, který si to bručí světem svým véčtyřkovým tó-



Komfort a motor V4, to je na asfaltu nepřekonatelná kombinace



Příplatková výbava Hondy je rozsáhlá, praktická – a drahá

nem a k ničemu vás neponouká. Speciálně s příplatkovým dvouspojkovým automatem DCT, jehož druhá generace je podstatně povedenější než ta první ve VFR (i když v modelech NC chodí ještě lépe). Jenom si tak sedíte, občas trochu přidáte, občas trochu přibrzdíte. A pak si jednou řeknete, že zkusíte, co se v tom motoru vlastně skrývá – a nestačíte se divit. Z chundelatého dobráčka se najednou stane roz-

zuřený grizzly, kterému někdo čmajznu! jeho hromádku pracně nalovených lososů. Véčtyřka zařve a rozletí se tak, že se ani Triumph nechytá! Střední pásmo má Honda tak silné, že než se Triumph vytočí do maxima, kde působí přeci jen dynamičtěji, je Crosstourer už dávno pryč. Jeho skálopevný podvozek, skvělá zadní centrála a silničně koncipovaná ergonomie znamenají, že tahle velká věc letí po silnici jako po kolejkách s energií utrženého vagónu.

Tříkrát jinak

Časy se mění. Stotřicetikoňové výkony, kontroly trakce, elektronické plyny, motorové módy, těžké sekundární převody (na 5000 otáček 160 km/h) i obdobné spotřeby lehce přes šest litrů na sto, to jsou cestovní endura dnešní



Cestovní enduro? Spíš superbike na vysokých nohách

doby. Honda Crosstourer v sobě unikátním způsobem spojuje komfort a rychlost, je to takové GT mezi adventure biky. Působí luxusně, zpracování je vynikající. Nemluvte před ním nahlas o výletech mimo asfalt, a on vás doveze kamkoli, stačí si vybrat jízdní režim od šneka po lokomotivu s jaderným reaktorem.

Triumph je rošťák, pro něhož je vzhled jasně inspirovaný u Germánů pouhými mimikry. Lehounce se vodi, krutě brzdí a ten motor? Rozhodně návykový. Zatím ho Britové dali do cestovního korábu Trophy, ale klidně bych si ho dokázal představit i v něčem typu Speed Triple. Tam by určitě dával smysl a nemuseli by ho konstruktéři nijak extrémně tunit.

Sám sebe jsem překvapil, když jsem při povinném rozstřelu „tak



Sport začíná už tady

kterou domů“ zvedl ruku pro Yamahu. Super Ténéré ve verzi World Crosser Premium mi ale dokonale sedla. Není nejnovější, nejsilnější, nejlehčí, nemá nejlepší brzdy, ale pro mě z téhle trojice nejlépe ztělesňuje pojem cestovní enduro nebo adventure bike, chcete-li. Působí vyváženě, čitelně, umí i jet, když to po ní chcete, a nemaskuje žádné alter ego.

Motocykly do testu zapůjčily firmy Honda ČR, Triumph Praha a Yamaha Motor Czech.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Triumph Tiger Explorer

Objem	1215 cm³
Výkon	101 kW/137 k@9300
Točivý moment	121 Nm@6400
Hmotnost	259 kg (provozní)
Cena	13 360 eur (cca 334 000 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový tříválec, DOHC/4, vrtání x zdvih 85 x 71,4 mm, vstříkování Ø 46 mm, elektronický plyn ride-by-wire, tempomat, kontrola trakce, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod kardanem

Podvozek: ocelový dvojitý páteřový rám, vpředu USD vidlice Kayaba Ø 46 mm, zdvih 190 mm, nastavitelné předpětí, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s tlumičem Kayaba, zdvih 194 mm, nastavitelné předpětí a odskok, brzdy Nissin s vypínatelným ABS vpředu 2 kotouče Ø 305 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 282 mm, dvoupístkový třmen, pneu Metzeler Tourance EXP vpředu 110/80R19, vzadu 150/70R17, lité ráfky 2,50"/4,00"

Parametry: délka 2248 mm, šířka 885 mm, výška 1410 mm, sedlo 840/860 mm, rozvor 1530 mm, úhel řízení 23,9°, stopa 105,5 mm, nádrž 20 l, olejová náplň 4 l

VERDIKT	
Honda/Triumph/Yamaha	
Motor	8/8/6
Podvozek	8/7/7
Brzdy	7/8/6
Ovladatelnost	6/7/6
Město	6/6/6
Cestování	8/7/7
Sport	6/8/6
Výkon/Cena	6/7/5

SE SLAVNÝMI RODOKMENY

Všechny tři značky mají s produkcí cestovních endur bohaté zkušenosti. Dlužno říci, že tehdy se za označením „cestovní enduro“ neskrývalo nic alternativního.

Yamaha XTZ750 Super Ténéré byla přímým konkurentem Hondy Africa Twin, dělala se od roku 1989, ale v porovnání s Africou měla jepičí život („pouze“ do 1996). Pětiventilový řadový dvouválec přitom vůbec nebyl špatný, měl dokonce 69 koní a dával motorce rychlost až 180 km/h, a technika použitá na podvozku také nebyla moc jiná než u Hondy. Avšak Super Ténérka vždy zůstávala ve stínu své sokyně.



Yamaha XTZ750 Super Ténéré



Honda XRV750 Africa Twin



Triumph Tiger 900

Největší legendou Hondy je bezesporu **XRV750 Africa Twin**, která se vyráběla celá devadesátá léta až do roku 2003 v téměř nezměněné podobě, těch pár drobností nestojí za řeč. Také jsme jednu v redakci měli a zamilovali se do ní všichni. Šedesát koní třiventilového věčka vypadá dnes úsměvně, ale věřte, že to stačilo i na skutečné terénní hrátky (mluvíme o enduru, a ne motokrosovéch tratích). Pro mnohé je to dodnes nejlepší cestovní enduro všech dob, jehož terénní kvality předčila akorát Kátémka v modelech 950/990 Adventure, jež však byly pro spoustu lidí zbytečně extrémní.

Triumph Tiger ve své moderní podobě (nerberme v potaz staré Tigery ze 30. až 70. let, které s cestovními endury neměly nic společného) je s datem spuštění výroby 1993 o pár let mladší než Africa a sympatické na něm je, že vlastně po celou dobu existence má řadový tříválec, který se na dnešních 1215 kubíků dostal z původních 885. I on byl ve svých počátcích skutečným endurem, **Ivo Kaštan** na jedné ze starších verzí dokonce absolvoval **Dakar!** Proti Africe to byla už tehdy raketa s výkonem vyšším o více než 20 koní a také byl na kolech 19"/17" mnohem více doma na asfaltu. Současný Tiger Explorer se vlastně tematicky tolik neliší.

V PŘÍŠTÍCH ČMN

Kawasaki ER-6n vždycky fungovala jako extrémně zábavná motorka pro každý den, takový etalon střední třídy. Jenže KTM letos totálně změnila přístup a nabídla nového zcivilizovaného Duka s jednoválcem o stejném výkonu, jakým disponuje dvouválec Kawy, a navíc o 40 kg lehčího. Dali byste přednost japonské klasice, nebo by vás lákala jednoválcová změna?

Pište na e-mail redakce@cmn.cz nebo www.facebook.com/cmn.cz

VAŠE OHLASY

Na otázku, na jakém stroji byste vyrazili na dobrodružnou cestu, až už po evropských silnicích, nebo mimo civilizaci, jste reagovali takto:

Lukáš Remenár (14.12.): ...tak nejel bych přece na japoncovi
Kamil von Steinbach (14.12.): KTM Adventure
Marek Kučera (14.12.): já na R1, jako Sjaak Lucassen
Tomáš Matura (14.12.): BMW
Michal Spike Teplý (14.12.): Na BMW

Milan Perník Pernet (14.12.): R1150GS
Zdeněk Kratochvíl (16. 12.): já mám vyzkoušeného jenom Crosstourera, moc pohodlná motorka, ale spíš na ty silnice, jako expediční motorku bych viděl spíš dvanáctku báwo, nežere tolik a jede taky docela slušně :-), zajímal by mě i ten tygr...