

TEST | Ducati Streetfighter

**Stvořen pro
agresivní jízdu**

**Ostrý
nástup brzd**

**Wheelie na jedničku,
dvojku, trojku...**



Taliánský Hooligan

TECHNICKÉ ÚDAJE

Ducati Streetfighter/S

Objem	1099 cm³
Výkon	114 kW/155 k@9500
Točivý moment	115 Nm@9500
Hmotnost	169/167 kg (bez náplní)
Cena	389 000/489 000 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V90°, DOHC/4 desmo, vrtání × zdvih 104 × 64,7 mm, kompresní poměr 12,5:1, vstříkávání Marelli s eliptickými hrdly, verze S - kontrola trakce DTC, elektrický startér, šestistupňová převodovka, suchá vícelamelová spojka

Podvozek: příhradový ocelový rám, vpředu USD vidlice Showa/Ohlins Ø 43 mm, zdvih 127/120 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s tlumičem Showa/Ohlins, zdvih 127 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy Brembo vpředu 2 kotouče Ø 330 mm, čtyřpístkové dvoudestíkové radiální třmeny Brembo Monobloc, vzadu kotouč Ø 245 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Diablo Corsa III vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, lité ráfky Enkei/kované ráfky Marchesini 3,50"/6,00"

Rozměry: délka 2120 mm, výška 1114 mm, sedlo 840 mm, rozvor 1475 mm, úhel řízení 25,6°, nádrž 16,5 l

Nadupaný agregát, ostré brzdy a radikální zjev. Nepřímý nástupce monsterovské es-čtyřky zastupuje v nabídce Ducati zcela novou ultimativní kategorii. Má na to, říkat si Streetfighter, nebo je to jen namyšlený Ital?



David M. Bodlák
david@cmn.cz

foto: autor, Jakub Nič

Chuligánský charakter italského hřebce mě napoprvé dostal, tohle bude Streetfighter umět a nechám si to na později – ale zvládne i pohodovou vyjížďku se spolujezdkyní?

Co neumí

První část testování tedy probíhala ve dvou. Abych přítelkyni neztratil, značně jsem se krotil a s plynem i brzdami zacházel velice plynule. A v režimu nudného dálničního přesunu a neagresivní svižné jízdy se mé nadšení začínalo pomalu vytrácet. Jinak nabušenému motoru, jenž je směsicí nekompromisních 1098 a 1198, v případě, že si chcete hrát na hodného, dochází tak trochu dech.

Na dálnici jsem měl čas zkoumat nedostatky. K šilenství mě přiváděla pravá noha, kde se patou opíráte o kryt výfukového potrubí, špičku máte natočenou dovnitř a každou minutu vám postupně jemnými vibracemi noha

ze stupačky skoro spadne a pořád si tedy musíte popošlapovat. Zrcátka krásně ladí k designu stroje, ale nečekejte přehled o dění za vámi. Navíc pocitově mezi nimi a rukojetěmi není moc místa, takže chcete-li někoho zdravít nebo si poštelovat helmu, musíte ruku nějak vysunout a opět zasunout zpět. A řidítka vůbec bych zrovna já volil o něco širší. Také přepínače na mě nepůsobily zrovna bytelně, ale zase ten techno-chcípák je dost cool...

Všechna negativa ale zapominám, když sjíždíme z dálnice a před námi se otevírá krajina s výjimečně pěknými zakroucenými okreskami plnými horizontů. Přestávám se krotit a okamžitě se přesvědčuji, jak moc záleží na tom, jakým stylem ženete Itala vpřed. Také velice brzy pociťuji, jak je tu spolujezdec, ač drobnou a dobře sedící, navíc. I přítelka se tváří, že těch 200 km pro ni bylo tak akorát, takže se nemohu dočkat, až vyměním druhé sedlo za pěknou lakovanou krytku a vyrazím na pořádnou jízdu sám.

Stačí zalehnout

Druhý den už jsem si užil sólo a bylo to o něčem jiném. Jízdní pozice je nahrbená, sportovnější, ale vcelku příjemná, a tak jsem ani po celém dnu, přestože sedlo je tvrdší a do kopce, ne-

měl žádný významně nepříjemný pocit.

Proplést se městem v sedle Streetfightera není takové porno jako na jeho kapotovaných sestrách a na rozdíl od nich dokáže Street schroupnout i pomalejší rychlosti. Spojkování vás unaví až po delší době a překvapivě se nedostavuje ani žádné mravenčení do rukou od vibrací, o bolestech v zápěstí ani nemluvě. Co mě ale opravdu bavilo, bylo v předpisových 50 km/h poslouchat zvuk motoru, který si na jedničku nebo na dvojku tarokuje, jako by byl aktivován pitlane limiter.

Dálniční přesuny zůstávají trestem i při provozu sólo. Při každém pokoření legálních rychlostí se ve vzpřímené pozici ocitáte tváří v tvář nemilosrdnému náporovému větru, který vás chce za každou cenu dostat z motorky dolů. Pokud ale zalehnete, aerodynamika vás přitlačí k nádrži a můžete si na sofistikované přístrojovce, jež je vybavena stejně bohatým informačním softwarem jako superbikovní sourozenci, pročitat pěkně zblízka veškeré údaje a cifru dokonce přes 250 km/h. Když držíte motor pod krkem, je to tam hned.

Wheelie? No problem

Převodovka má vcelku dlouhé



I když je Streetfighter hodně rychlý, pokořování rychlostních limitů je to poslední, co by vás v jeho sedle mohlo bavit



Sofistikovaná přístrojovka nabízí dostatek informací. Soustava tří kontrolků vám poví, kdy řadit



Krásný a techno-sexy stroj. Design od Damiena Basseta zapadá do filozofie Ducati naprosto skvěle

oficiální představení si Streetfighter od Ducati odbyl už na podzim 2008 a v ČMN 14/09 jsme vám přinesli okruhový test. Většinu času ale nejspíš stráví na běžných silnicích, jak tedy zvládá ty naše?

První dávka

Italské motorky jsou o emocích a tahle teprve. Už první deseti-minutovka byla zážitkem: ukrutný motor, ještě ukrutnější brzdy a klasicky potíže se sebekázní. Krevní řečiště jsem měl v tu ránu rozředěné adrenalinem a napumpované svaly dávaly pocit, jako bych právě skončil trénink v posilovně. Rychlá vstupenka do říše problémů, řekl bych.

► KONKURENCE



Moto Morini Corsaro 1200	
Motor	V2
Objem	1187 cm³
Výkon	140 k@8500
Krouták	123 Nm@6500
Hmotnost	198 kg (bez náplní)
Cena	318 700 Kč



KTM Super Duke 990/R	
Motor	V2
Objem	999 cm³
Výkon	120 k/132 k@9000
Krouták	100 Nm@7000/102 Nm@8000
Hmotnost	186 kg (bez paliva)
Cena	326 000 Kč/360 000 Kč



Aprilia Tuono 1000 R/Factory	
Motor	V2
Objem	997,62 cm³
Výkon	139 k@9500
Krouták	107 Nm@8500
Hmotnost	189 kg/185 kg (bez náplní)
Cena	249 900 Kč/314 900 Kč



Triumph Speed Triple	
Motor	Ř3
Objem	1050 cm³
Výkon	130 k@9250
Krouták	103 Nm@7550
Hmotnost	217 kg (provozní)
Cena	285 000 Kč

Ducati Streetfighter



Koní a krouťáku má motor Streetfightera dostatek, brzdy jsou masakr

rychlosti, ale při jízdě na do-raz se bez problémů dostanete až na omezovač. A tady pozor – oproti 1198, která vám v ta-kovou chvíli doslova rozkoje výbavičku, zasahuje omezovač Streeta velice něžně! Efektiv-nější je ale využívat síly motoru těsně pod „červenou“ linií a řa-dit včas, podle blikání tří kon-trolek. Při řazení nahoru bez spojky musíte být nekompro-misní, převodovce se tohle po-čínání moc nelíbí, někdy je lep-ší si alespoň o páčku ťuknout. Na všech sportovních duca-táckých převodovkách mě fas-cinuje, jak často to člověk při podřazování odkope nevědom-ky až na jedničku – tak jsou ty kvality dlouhé (Ducati mimo novou Multistradu nemontuje

ukazatele kvaltu). Tuto skuteč-nost zjistíte až ve chvíli, kdy se vám bike na výjezdu zničeho-nic postaví na zadní. Zábavná věc, kterou Streetfighter zvlá-dá přímo bravurně. Ovšem on ji zvládá nejen na jedničku, ale i na dvojku a někdy i na troj-ku! Takže počítejte s předním kolem v luftě při odjezdu z kři-žovatky, při předjíždění aut (znuděným řidičům to zlepši náladu), při výjezdu ze zatáčky nebo v pořádném kalupu přes horizont, pokud se před ním tedy nepoděláte a zbaběle ne-zavřete plyn. A ten řev z kon-covek, když tomu dáváte...

Na brzdy opatrně
Silnou stránkou Streetfightera je podvozek. Stabilní, přesný a ve

VERDIKT	
Ducati Streetfighter	
Motor	8/10
Podvozek	8/10
Brzdy	9/10
Ovladatelnost	7/10
Město	6/10
Cestování	5/10
Sport	8/10
Spolujezdec	3/10
Výkon/cena	5/10

srovnání s 1198 na normální sil-nici o dost příjemnější. Nastave-ní tlumičů a pružin je sice tužší, ne však tak, že by z vás po několi-kahodinovém výletu motorka vy-klepala duši. Nad klidem stroje ve vypjatých situacích bdí alespoň nenastavitelný tlumič řízení, na-stavitelný by se občas hodil víc. Velice obezřetné je nutné za-cházet s páčkou přední brzdy. Bremba mají sice excelentní zá-běr, často mě ale přepadal pocit, že se dvoudestítkové monoblo-ky zakusují do 330mm kotou-čů až příliš, a to i při použití jed-noho prstu (při jízdě ve dvou se účinek dávákuje lépe). Musíte-li brzdit uprostřed zatáčky, motor-ka má tendenci se rovnat a ona kousavost je potenciální hroz-bou ztráty adheze. Při prohráté pneumatice a v přímém směru, tedy ještě před nájezdem do za-táčky, ale dokážete Streetfightera „zakotvit“ jako málokterou mo-torku, a pak si můžete vychutnat rychlý a přesný průjezd třeba na kolínko a s brutálním nástupem masitého krouťáku (pravděpo-dobně po zadním) zatáčku zase opustit. Tady vám bude stačit jen máloco.

Jiná dimenze
Pár mozolů na rukou a úna-va všech svalů v těle, tak nějak jsem dopadl po několika ho-dinách tvrdé sportovní jízdy. V tomhle případě to ale vní-mám pozitivně. Oproti super-bikům 1098, resp. 1198, z nichž tento stroj vychází a má s nimi téměř srovnatelný výkon a pl-nohodnotný kredit emocí, je Streetfighter k běžnému ježdění podstatně příjemnější a na roz-díl od Monstera máte pod sebou ostrý a nekompromisní sporták. Pro ty, co dávají přednost šílené jízdě a nebojí se, je Streetfighter skvělá volba.

CO JE TO STREETFIGHTER?

Éra streetfighterů, tedy pouličních bo-jovníků, přišla v 80.-90. letech z Anglie a motorka v tomto stylu je vlastně od-strojeným superbikem. Teď ale zapomeň-te na ty poslepované bouračky, kdy jejich majitelé po kreši nebyli ochotni investo-vat peníze do nových kapot a raději na-montovali rovná řídítka, dopředu Acerbis masku a začali takový stroj hrdě nazývat stríťák... Rovná řídítka tu sice hrají svou roli, ale také tady jsou speciálně tvarova-né kapotky s krátkými zadky – většinou jednomístné; upravené, originálně kon-struované nebo alespoň do bezvědomí leštěné rámy a kyvky a především surově

Jediné, co by vás nakonec mohlo štvát, je tedy spotřeba. Na 800 ujetých kilometrech to s mou „těžkou rukou“ bylo od 8,1 do 9,8l na 100 km, a to není málo. Za tu dávku emocí to ale rozhodně stojí. Jestli patří-te mezi ty, co neřeší ani spotře-bu, za stovku navrch si můžete pořídit fajnsmekrovskou verzi S s Öhlinsy a kontrolou trakce. A co ta v úvodu nadhozená otázka o namyšlenosti? O ní ne-může být řeč. Ta motorka na to prostě má. Máte na to i vy? ■

Motocykl do testu zapůjčila firma Moto Italia.

MINIROZHOVOR

Jiří Žák
člen
senátního
podvýboru
pro dopravu



Jaký je Váš osobní vztah k motorkám a motorkářům?
Můj vztah k motorkám a motorká-řům je veskrze pozitivní. Motorka a její používání je pro mě vyjádřením svobody a přiblížení se okolí. Přesto považuji motorku za velmi nebez-pečný nástroj. Zejména pak v přípa-dech, kdy je užíván bez dostatečných zkušeností. Bohužel v mnoha přípa-dech má adrenalin z velkého pocitu volnosti na svém kontě mnoho tra-gédií. Především u mladých a méně zkušených jezdců.

Vlastníte, nebo uvažoval jste někdy o pořízení motorky?
Motorku vlastním. Tedy pro upřes-nění, abych neurazil majitele vel-kých motorek, mám jen skútr. Ale jako praktický dopravní prostředek si ho nemohu vynachválit.

Angažujete se v novém bez-pečnostním projektu. V jaké fázi se projekt nachází?
Nový projekt nazvaný „Přežij“ má za sebou kladná usnesení z podvýborů pro dopravu a hospodářských výbo-rech obou komor Parlamentu, je in-tenzivně diskutován na všemožných odborných úrovních a opravdové spuštění by mělo proběhnout pilot-ní akci, kterou bude den bezpečnosti v dopravě v Krnově dne 20. 4. 2010.

zpovídal Martin Houška



HONDA
The Power of Dreams

Spojení nevidaného důrazu na detail a dokonalého zpracování vytváří skutečný klenot motocyklového konstruktérství. Nová Honda VFR1200F.

ALFAMOTO Tel.: 544 218 818 Brno • AUTOELEGANCE Tel.: 541 228 649 Brno-Řečkovice • MOTOMO Tel.: 519 322 046 Břeclav • MS MOTORS Tel.: 387 412 310 České Budějovice • FOMI Tel.: 558 654 246 Frýdek-Místek • NOKAMOTO Tel.: 495 406 170 Hradec Králové-Stěžery • ACURA Tel.: 474 629 321 Chomutov • EWK Tel.: 461 639 013 Janov u Litomyšle • MOTOSPORT K Tel.: 321 716 151 Kolín • ASCOT MB Tel.: 326 709 030 Mladá Boleslav • RACING TEAM H.J.M. Tel.: 257 711 177 Lety u Dobřichovic • AUTOPROFI Tel.: 485 150 005 Liberec • Autoprodej DUKLA Tel.: 466 310 271 Pardubice • AUTOCENTRUM JAN ŠMUCLER Tel.: 371 005 254 Plzeň • AUTO JAROV Tel.: 251 002 222 Praha 3 • MCH Tel.: 274 818 595 Praha 10 • DEYL & ŠULC Tel.: 775 623 262 Vestec u Prahy • MOTORSPORT TUNING Tel.: 385 731 055 Týn nad Vltavou • AUTOCENTRUM BEK Tel.: 475 212 023 Ústí nad Labem • MORAVAMOTORS Tel.: 571 633 157 Valašské Meziříčí 3 • MOTOGARANT Tel.: 577 616 406 Zlín