

TEST | Moto Guzzi Norge GT 8V

Stylová první třída

U cestovních strojů nejde ani tak o výkon, jako o dostatek síly, ani tak o design, jako o praktickou stránku věci, a ani tak o emoce, jako spíš o pohodlí a spokojenost při dlouhých cestách. Norge ale není jen cesták, je to čistokrevné GT, které toho umí od všeho dost na to, aby se vám z jeho sedla nechtělo vůbec dolů.



David M. Bodlák
david@cmn.cz

foto: autor, Jan Rameš

G ran Turismo od italské Moto Guzzi pojmenované Norge přišlo do světa jedné stopy v roce 2006. Konstrukčně tento motocykl vycházel z naháče Breva 1100, akorát ho v Mandellu del Lario vyzbrojili řádnou kapotáží se dvěma obrovskými světlomety a dalšími prvky, které by na žádné cestovně sportovní motorce neměly chybět. Takto se Norge vyráběl v několika verzích dle výbavy (standard, GT a GTL) až do loňského podzimu, kdy ho oficiálně na německé výstavě Intermot vystřídal nově představený model – GT 8V. Při letmém pohledu je nový Norge hodně podobný svému předchůdci, ale věřte, zdání klame. Kapoty, podvozek

a především motor, tam všude se inovovalo.

Slušná výbavička

Nový model je už v základu k mání s plnou výbavou, která byla u předchozího Norge za příplatek (verze GT). Ve standardní výbavě se tak můžete radovat ze dvou bočních kufrů v barvě motorčky, elektricky stavitelného štítku a třístupňově vyhřívaných heftů, což považuji u cestovně stříženě motorčky téměř za povinnost.

Celá motorka na první dojem působí hodně robustně. Tento pocit vyvolává především čelní kapota, která doznala rozměrových i designových úprav. Dominantním prvkem je dvojice velkých světlometů s bodovými světly, díky kterým jste dobře vidět přes den a naopak v noci zase dobře vidíte vy. Zpracování se na celkové aerodynamice kvůli lepší ochraně jezdce i efektivnějšímu odvodu tepla od motoru. Užitečným detai-

Přístrojovka je přehledná a umí toho dost



Největší parádu naděláte, když budete motor udržovat kolem maxima krouťáku v 5500 otáčkách

lem jsou plastové krytky hlav motoru, o které jsem se koleny opíral téměř celou dobu a nemusel jsem se bát, že by se mi přiškvařily kalhoty na motor. Co mě trochu zaskočilo, že zde v tak objemné kapotě není žádná úložná schránka na mobil, peněženku apod. Škoda, prostor by na to jistě byl.

Elektricky stavitelný větrný štítek, který byl u dřívějších verzí jen za příplatek, je o něco širší a jeho nastavení se provádí pomocí směrových čudlíků po jednom na každé straně řídítek, přičemž bez sundání ruky z řídítek to neprovedete. Já tuto funkci využíval jen ojediněle, takže mi to ve finále až tak nevadilo. Horní poloha štítku se mi totiž osvědčila akorát na dálnici, kde jsem se musel za štítek přikrčit a jinak v každém jiném režimu jsem ho nechal v poloze dolní. A tak jednou za čas, protáhnout si levou ruku na jeden z čudlíků, žádný problém...

Pohodlné sezení

Dostatečně pohodlné sedlo, které vám ze zadku po několika hodinách jízdy neudělá nebolavější část těla, je devizou každého stroje, u cestáků to ale považuji za samozřejmost. A tady Norge nemá jediný problém. Možná by mohlo být sezení o něco málo výš, ale ani se svou nezabídnutelnou postavou jsem si na ergonomii nemohl stěžovat.

Dalším příjemným detailem, který oceníte především za jízdy, jsou pružně uložená řídítka, jež mají za úkol částečně eliminovat vibrace od velkého

PŘÍMÍ KONKURENTI

Harley-Davidson FLHTC Electra Glide Classic



Objem **1690 cm³** • výkon **neudán**
• krouťák **134 Nm@3500** • hmotnost **413 kg** (provozní) • nádrž **22,7 l** • výška sedla **740 mm** • cena od **23 998 Eur** (cca 580 000 Kč)

BMW R 1200 RT



Objem **1170 cm³** • výkon **110 k@7750**
• krouťák **120 Nm@6000** • hmotnost **259 kg** (provozní) • nádrž **25 l** • výška sedla **820/840 mm** • cena **428 100 Kč**

motoru. S tím souvisí i celkové pohodlí, které nyní obstarává přepracovaný a do určité míry nastavitelný podvozek. Ten inženýři vybavili novými progresivnějšími pružinami jak ve vidlicích, tak i na zadní centrální jednotce. Můžete si tak do syta užít pohodovou jízdu po horším povrchu, nebo sportovnější kalup po pěkných silnicích.

Žádné vořezávátka

Kokpit je přehledný a klasicky guzzácký. Nechybí tedy ku-



Dva velké plastové kufry patří teď do základní výbavy. Sedlo je hodně pohodlné. Jen ty stupačky řidiče a spolujezdce jsou hodně blízko u sebe



Sice ještě klasické čtyřpístky, ale fungují výtečně. ABS se dá vypnout

Moto Guzzi Norge GT 8V

Sportovně laděný cestář

Kufry, elektricky stavitelný štítek a vyhřívané hefty už v základu

Letos nový motor, podvozek i kapoty

TECHNICKÉ ÚDAJE

Moto Guzzi Norge GT 8V

Objem	1151 cm³
Výkon	75 kW/102 k@7000
Točivý moment	104 Nm@5500
Hmotnost	274 kg (provozní)
Cena	329 900 Kč

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený, podélně uložený dvouválec V90°, OHC/4, vrtání × zdvih 95 × 81,2 mm, kompresní poměr 11:1, vstříkování Magneti Marelli Ø 50 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, suchá spojka, sekundární převod kardanem

Podvozek: ocelový dvojitý páteřový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 45 mm, nastavitelné předpětí pružin, zdvih 170 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice, tlumič s hydraulickou regulací předpětí pružiny a možností nastavení zpětného útlumu, zdvih 155 mm, brzdy Brembo s ABS Continental vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 282 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráfky 3,50"/5,50"

Rozměry: délka 2195 mm, šířka 870 mm, výška 1430–1480 mm (nastavitelné plexi), sedlo 810 mm, rozvor 1495 mm, nádrž 23 l (4 l rezerva), prodloužená záruka 4 roky

laté analogové budíky s chromovanými rámečky a do nich zakomponovaný palubní displej z tekutých krystalů, který v sobě skrývá mnoho informací, jako jsou tripy, teplota vzduchu, okamžitá a průměrná spotřeba a třeba i hodiny. Palubní počítač se ovládá přepínačem na levé straně řídítek, kde máte vpředu i tlačítko od vyhřívání rukojeti.

Otočením klíčku se vám ukáží všechny kontroly umístěné v půlkruhu nad budíky a po najetí ručičky zpět do výchozí polohy můžete s chutí zmačknout startér. S charakteristickým škubnutím do strany se pod vámi rozehraje příjemná a zároveň temně dunivá hudba momentálně nejvýkonnější jednotky, kterou Guzzi nabízí. Podélně uložený devadesátistupňový dvouvál Quattrovalvole s novým mapováním se může pochlubit hodně slušným výkonem posazeným do nižšího spektra otáček. Oproti původnímu dvouventilu, který dával 95 koní v 7500 otáčkách a zhruba 100 Nm v 6800, disponuje nový motor výkonem 102 koní už v 7000 a především úžasnou hodnotou krouťáku 104 Nm v 5500! O přenos na zadní letmo uložené kolo se stará „bezúdržbový“ kardan, takže o starost na cestách méně.

Jedno tělo, jeden stroj
Když běží motor na volnoběh, vibrace cítíte po celém těle. Vůbec to ale není nepříjemné, ba naopak, jako byste v tu chvíli byli se strojem jedno tělo. Odezva na pootočení plynové rukojeti je okamžitá, a protože vzduchem chlazenému motoru, ač je olejový chladič pod kontrolou termostatem řízeným ventilátorem, nesvědčí běžet moc dlouho na místě, můžeme vyrazit na seznamovací jízdu.

VERDIKT	
Moto Guzzi Norge GT 8V	
Motor	7/10
Podvozek	6/10
Brzdy	7/10
Ovladatelnost	7/10
Město	6/10
Cestování	8/10
Sport	6/10
Výkon/Cena	6/10

Zmáčknutí spojky vyžaduje trochu víc síly, ale překvapivě, ani po celém dni jsem nezaznamenal větší únavu levého předloktí. Možná, kdybych jezdil celý den jenom po městě, tak by bylo vše jinak. To pak klobouk dolů před příslušníky italské, americké nebo britské motorizované policie, kteří zrovna Norge využívají pro své každodenní poslání. Radost mi dělala naopak převodovka, která je sametově přesná v jakémkoliv režimu včetně bezproblémového řazení neutrálu, což u některých jiných motorek, zvláště pak italských, není samozřejmostí.

Jak je motorka velká a vcelku i těžká, zapomenete, sotva se rozjedete. Cestovní geometrie podvozku s dobře zvoleným těžištěm zkrátka dělají své a vy máte pocit, že je Norge pod vaší plnou kontrolou a nohy ze stupaček budete sundávat, až když budete chtít úplně zastavit, tak lehoučce se celá ta strojevna ovládá.

Na krouťák
Motor má projev jako klasický věčkový dvouválec, tedy moc mu nesvědčí nízké otáčky na vyšší kvality. Rád si brumlá, ale musíte mu zase dopřát tolik, aby se nezakuckal. Ideální je to od třech tisíc otáček výš. Pokud toto dodržíte, připravte se na hodně svižnou jízdu za doprovodu úžasně zvukové kulisy, což je už po několika kilometrech návykové. Rozhodně ale nemá cenu točit motor do nesmyslu. Větší parádu naděláte, když budete motor udržovat kolem maxima krouťáku v 5500 otáčkách. Tahle hodnota vám na šestku stačí na to, abyste uháněli krajinou stošedesátkou, což je na cestovní stroj optimální.

Jen pro zajímavost, v poctivém dálničním režimu potřebujete točit 4500 otáček, což znamená, že byste se mohli dostat na docela slušnou spotřebu. Mně se to samozřejmě nepovedlo, protože kouzlu motoru a jeho zátahu jsem propadl natolik, že i naložený s kufry a na



► PROČ NORGE

Pojmenování Norge sahá daleko do historie italské značky Moto Guzzi. Konkrétně do roku 1928, kdy jeden ze zakladatelů společnosti Carlo Guzzi spolu se svým bratrem Giuseppem Guzzim vymysleli první funkční odpružení zadního kola. Na motocyklu GT 500 vybaveném tímto technickým zázrakem se pak Giuseppe vydal na 6400 km dlouhou testovací jízdu z Mandella del Lario až za polární kruh na nejsevernější bod Evropy – Nordkapp. Přestože silnice byly tehdy v dost špatném stavu, povedlo se Giussepemu překonat polární kruh během čtyř týdnů a po návratu mohl s hrdostí prohlásit, že se nový systém osvědčil. Na světě tak bylo první moderní odpružení zadního kola, které bylo značkou Moto Guzzi ihned zavedeno do sériové výroby a na počest této úspěšné mise z Itálie do Norska byl model GT 500 pojmenován Norge.



vodě jsem upaloval po okresech jak na závodech. Nakonec z toho bylo necelých 7,5l pětadevadesátkového naturalu, což ale pořad není nic tragického, když si vezmu, že se pode mnou proháněly dva obrovské písky v režimu, na který tenhle motor není zrovna stavěný. V zápalu boje jsem si během 80 km dokonce ani nevšiml, jak rychle spadla zpod pülky ručka palivoměru. Naštěstí je tu hladové oko a po jeho zamrkání vám z 23litrové nádrže zbývají ještě čtyři rezervní litry paliva na dojezd, což je dostatečná naděje na ochranu.

Esteticky variabilní
V době radiálních třmenů je Norge vybaven ještě klasickými, ale dostatečně silnými čtyřpíst-

ky Brembo (vzadu dvoupístek). Ty jsou vyzbrojené pro případ nouze spolehlivě fungujícím systémem ABS a musím říct, že i v rychlém tempu a s plně naloženým strojem pracovaly tyto brzdy hodně slušně. Když chcete, můžete si dokonce ABS vypnout, ale vzhledem k charakteru stroje asi nebude ono deaktivční tlačítko, které je umístěné na pravé straně řídítek hned vedle výstražného trojúhelníku, moc využívané. Plusovými body zde ale hodnotím možnost volby.

Kufry pojmuou vcelku dost věcí. Jsou celé z plastu, a přestože se udávaná nosnost 5 kg nezdá moc užitečná, v realu toho

zvládnou daleko víc (vyzkoušeno). Zajímavým detailem jsou pak krycí plastíky mezi stupačkami a kufry, jež zamezují odlétávání bordelu od zadního kola na vaše právě vyleštěné cestovní boty. Navíc, pod tím levým se ukrývá hydraulické štelování zadní centrály. A ještě je tu jedna věc. Přestože se Norge dodává s kufry, můžete je s klidem sundat a jezdit bez nich. Krása motorky přitom rozhodně neutrpí, na rozdíl od jiných strojů, jako je např. bavoří GT, které je bez bočních kufrů vysloveně divné. A pokud už vyrazíte bez kufrů, je tu ještě jeden nepatrný úložný prostor přímo pod sedlem, což je už dneska pomalu raritka. Ale žádné veselí, krom toho, že je tu schovaná zásuvka na 12V, sem nic víc než lékárničku a popř. reflexní vestu nedáte.

Pro požitek z jízdy
Moto Guzzi Norge je dospělácký charismatický cestář, který vám dokáže nabídnout jak dostatek komfortu pro dlouhé štreky, tak i dost sportovního charakteru, se kterým si můžete, když zrovna budete mít chuť, užít dost srandy. Je pravda, že oproti konkurenci nemáte k dispozici tolik úložných schránek, rádio nebo třeba vyhřívaná sedla, ale komu to vadí. Vše, co běžný motorkář ke své spokojenosti potřebuje, tu je. A navíc, pokud vám jde o jízdu samotnou a o požitek z ní, u Norge jste na správné adrese.

Motocykl do testu zapůjčila firma A Spirit.



JEĎTE AŽ TAM, KDE SILNICE KONČÍ. A PROČ NE?

Každý se umí chovat normálně. Ale jednou za čas se prostě potřebujete uvolnit a udělat to, co právě cítíte. Nová G 650 GS je pro vás dokonalým partnerem pro každý hřích. Se svým spolehlivým jednoválcovým motorem a řízením reagujícím na vaše sebemenší přání toto enduro nikdy nezkaží žádnou zábavu na dálnici ani polní cestě. A díky volitelnému ABS, ergonomickému ovládání a mladistvému vzhledu se jistě stane stálým partnerem pro vaše dobrodružství.

U Vašich BMW Motorrad partnerů: **Brno:** Renocar a. s., **Hradec Králové:** Stratos Auto s. r. o., **Ostrava:** Cartec s. r. o., **Praha:** Invelt s. r. o.

G 650 GS.
NEZASTAVITELNÉ ENDURO.