

# TEST | Buell 1125RR Superbike

**Hodně odolný motor Rotax**

**Hlavní zbraní byla ovladatelnost**

**Jak se lámou kosti...**

# Poslední tovární Buell

Tohle není věc, kterou bych se moc chlubil ve svém CV: jsem posledním člověkem, který jezdil na závodním továrním Buellu 1125RR, než Harley-Davidson výrobu Buellů zařizl. A navíc jsem posledním, kdo Buella 1125RR, ehm, totálně rozštípal...



**Alan Cathcart**  
překlad a úprava:  
**L. Záruba**  
redakce@cmn.cz  
foto: Brian J. Nelson

Už začátek méj cesty do Států mě měl varovat: zavazadla nedorazila na letiště v Alabamě a pronajatý Pontiac zemřel během cesty jakousi záhadnou elektrickou smrtí a musel být potupně odtážen. Když jsem tedy druhý den dorazil v náhradním autě na Barber Speedway, původně krátký test továrního superbiku Buell 1125RR se nejdřív prodloužil na téměř celodenní testování, a nakonec i na mnohadení pobyt v nemocnici. A tadý mě dostihla zpráva ještě horší: Buell skončil!

## Nahoru a dolů

Rok 2009 byl nejen nejhorším rokem Erika Buella, ale také nejlepším. Na horské dráze se v rozmezí pouhých pěti týdnů, mezi 6. zářím a 14. říjnem, projel nejdřív úplně nahoru, když Danny Eslick na Buellu 1125RR zajistil značce národní titul AMA Daytona Sportbike, aby pak sletěl úplně dolů, když mateřská společnost Harley-Davidson zatáhla oponu nad motocykly značky Buell a továrnu zavřela. Byla to skvělá odměna za vůbec první titul americké značky v seriá-

lu amerických silničních závodů AMA National, odměna stejně šokující pro Erika Buella i pro celý svět.

Buell ale neskončil s motorkami úplně. Poté, co H-D údajně odmítl nabídku kanadského koncernu BRP (dříve Bombardier) na odkoupení buď výrobních práv jen k 1125R, anebo jednoduše celého Buella jako značky (evidentně proto, aby jejich rakouská továrna Rotax mohla dále vyrábět motory Helicon 1125R), vyjednal Erik Buell s managementem H-D dohodu, která mu umožňuje vrátit se k jeho velké lásce – k silničnímu závodění. Erik ihned založil firmu Erik Buell Racing, poskytující závodní podporu jezdciům a závodním strojům Buell 1125RR, plně závodní verzi silničního Buella 1125R.

## Chrapláni a kňučení

Na Barber Speedway jsem měl možnost testovat přímo vítěznou 1125RR Dannyho Eslicka. Ta motorka je až nečekaně malá, ale oč je menší, o to má vyšší sedlo. Je ale prostorné a nechává dostatek prostoru pro zalehnutí za klenutým širokouhlým plexi, jehož tvar účinně odráží proud vzduchu z hlavy i z ramen díky široké kapotáži, ze které vyrůstá.

Ale nejdřív k motoru. Po nastartování jde z dvouválcového syrový,

chraplavý zvuk, daný kraťounkým výfukem klasicky umístěným pod motorem, ochrannou známku každého Bullíka, koncept, který v poslední době převzali i ostatní výrobci motocyklů. Rotaxácký dvouválec má silně lineární průběh výkonu, ale přesto se vyplácí jej držet poblíž omezovače.

Spojka je malinko tužší, ale to vám může být šumafuk, protože ji kromě rozjezdu prakticky vůbec nepotřebujete. Razení se sériovou převodovkou doplněnou powershifterem a antihoppingovou spojkou totiž chodí neuvěřitelně čistě a lehce, nahoru i dolů, až si říkáte, jestli tam ta převodovka vůbec je. Je tam, a dává o sobě za jízdy vědět melodickým kňučením, které vyluzuje jednak přímé ozubení převodových kol, a jednak vložená kladka na spodní, dost divoce vedené větvi sekundárního řetězu.

## Výkon není všechno

Kapalinou chlazený dvouválec 1125RR, jehož skutečný objem je 1126 cm<sup>3</sup>, posílá na zadní kolo 171 koní. Je to o 15-20 koní

méně než u japonských čtyřválců, takže Buell trochu postrádá výkonovou špičku a také zrychluje výrazně pomaleji, ale je menší a štihlejší, takže mnohem agilnější. Díky radikální geometrii podvozku je ovladatelnější a řídí se mnohem snáze, zejména přehazování ze strany na stranu v zatáčkách je přímo hračka.

Na výborné ovladatelnosti se podílí i obrovská přední brzda, klasicky uchycená na předním ráfku. Z hlediska setrvačných hmot je tohle řešení daleko výhodnější ve srovnání s dvoukotoučovým systémem, a Buell i s jedním kotoučem brzdí opravdu skvěle, i když kvůli menšímu brzdění motorem danému nastavením antihoppingové spojky Suter je potřeba páčku zmáčkout docela silně, než se osmipístkové třmeny Nissin konečně zakousnou.

## Nazdar, ptáci

Jízdu na 1125RR jsem si fakt užíval, takže to, co mělo být původně klasicky pětikolovým testem závodáku, se díky Davidu McGrathovi, šéfovi projek-

tu 1125RR, který mě požádal, abych mu pomohl určit, kde je Bullík jiný v porovnání s továrními superbiky Ducati a Aprilie, které jsem testoval o týden dříve, změnil na pořádný test. Časté zastávky v boxech, úpravy pérování, ladění podvozku a moje časy šly dolů. Až do bodu, kdy jsem vyrovnal loňské kvalifikační časy pro závody AMA National Superbike na téhle trati.

A pak přišla, a teď poslouchejte, poslední zatáčka mého posledního kola! Jedu na cílovku a hele, co kdybych si na výjezdu opřel zadní kolo o obrubník a zkusil to jet na trojku místo přetočené dvojky? To by mě mohlo poslat rychleji na cílovou rovinku a čas by se mohl stlačit ještě víc. No, uhádli jste. Stlačily se dvě úplně jiné věci, a jednou z nich byl můj svěrač. Obrubníky na Barber Speedway jsou sice bez nátěru, ale kloužou nějak víc, než jsem očekával. Zadní kolo se protočilo, sjelo do strany, pak se chytlo, stlačilo se pérování, mně se zase vřela prdel, a už jsem letěl highsiderem do nebička. Vysoko ve

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### Buell 1125RR Superbike 2009

|                    |                                                |
|--------------------|------------------------------------------------|
| Objem              | <b>1126 cm<sup>3</sup></b>                     |
| Výkon              | <b>126 kW/171 k@11 500</b><br>(na zadním kole) |
| Točivý moment      | <b>117 Nm@10 000</b>                           |
| Maximální rychlost | <b>přes 290 km/h</b>                           |
| Hmotnost           | <b>165 kg</b> (bez náplní)                     |

**Motor:** čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V72°, DOHC/4, vrtání × zdvih 103 × 67,5 mm, kompresní poměr 14,7:1, vstřikování Dell'Orto Ø 61 mm, řídicí jednotka IDS Technology DDPI 3, šestistupňová převodovka Buell Racing, vícelamelová hydraulicky ovládaná antihoppingová spojka Suter v olejové lázni s pružinami Barnett, sekundární převod řetězem

**Podvozek:** dvojitý hliníkový páteřový rám z lehké slitiny s integrovanou palivovou nádrží, vpředu plně nastavitelná USD vidlice Showa Ø 47 mm s tlakovými cartridge Traxion Dynamics, vzadu hliníková, v motoru uložená kyvná vidlice s plně nastavitelnou jednotkou Penske, brzdy vpředu na ráfku uchycený plovoucí kotouč Ø 375 mm, osmipístkový třmen Nissin, vzadu kotouč Ø 205 mm, dvoupístkový třmen Hayes, pneu vpředu 125/80R17 Dunlop KR106, vzadu 195/55R17 Dunlop NTEC, hořčíková kola Buell/PVM 3,50"/6,00"

**Rozměry:** rozvor 1410 mm, úhel sklonu řízení 22°, stopa 89 mm, statické rozložení hmotnosti 55/45 %, nádrž 21,2 l



Sériová 1125R má převod řemenem, zde se musela vymyslet konverze na řetěz

## ► SRAZY

# Řízek králem motošrotů

III. Ledová krysa, Loužnice nad Jizerou (u Železného Brodu), 8.1.

Milí motorkáři! Musím přiznat, že mi fakt děláte radost. Ještě rok, dva nazpět jsem v tuto dobu začínal pomalu, ale jistě šilet. Proč? Protože i v zimě mám na starosti monitorování motorkářského dění v Česku a psaní reportáží. Jenže dříve se všechny motorkářské akce „smrskly“ pouze do motoplesů a motovečírků, které se vyznačují tím, že mají prakticky stejný program (kapela, soutěž, tombola, strip, gumo-

vání na sále...). Podobají se jeden druhému mnohem víc než letní srazy. A já už fakt nevěděl, co o tom pořád psát. Ale karta se obrátila. Čeští motorkáři začali hledat extrém a čím dál víc dokazují, že se dokážou na dvou kolech bavit naprosto celoročně. A věřte mi, že z takových zimních závodů a srazů se dělají reportáže vysloveně s radostí. Minulý víkend se na sněhu konaly hned dvě akce. Tedy na sněhu... To bylo spíš „zbož-

né přání...“ Ale je fakt, že třeba v Loužnici nad Jizerou (díky její poloze pod Harrachovem), panovaly ještě zimní podmínky.

Extrémní pětadvacetikilometrový závod „motošrotů“ (takhle v tamních krajích nazývají Pionýry) pod názvem Ledová krysa pořádal už po třetí motocyklový klub Kumpáni. Letos nebyl název Ledová krysa úplně na místě, protože jak jste si jistě sami ráčili všimnout, nastala silná všeobecná obleva, ale někte-



ré minulé ročníky byly opravdový extrém. Na start závodu se postavilo dvanáct odvážlivců na dvanácti strojích schopných

úplně všeho. Jednu „závodničku“ se nakonec nepodařilo nastartovat, takže se startovní pole zúžilo na 11 motocyklů. Bohužel, úmrtnost strojů byla letos

nečekaně velká, takže nejvíce práce měli „mršináři“, kteří sbírali nešťastníky, jimž závodáky vypověděly službu. Nakonec z trati zachránili čtyři dobrodruhy. Z absolutního vítězství se letos opět radoval jistý Řízek, jehož dokonale připravený stroj neměl konkurenci. Druhý skončil jezdec zvaný Bárta a několik minut za ním Ríci. A protože se v průběhu závodu spustil slušný déšť, byla večerní oslavná párty přímo v klubovně Kumpánů v Loužnici velkým vysvobozením. Jezdci dokázali, že neznameníají něco pouze na poli závodním, ale i na poli alkoholickém. Končilo se až k ránu... ■

**Ondřej Hruza, foto: Fičák**

## ROZHOVOR

## ► S MOTOREM OD ROTAXU

Motor Buellu 1125RR, 72stupňový dvouválec Helicon, je vyvinutý u Rotaxu a Erik Buell je dodnes hrdý na to, že ho vyhlašoval s Kanadany vlastníci rakouskou motorárnu, aniž by musel jít zbrať k Harleyi o peníze na vývoj. Co bylo nutné, to zatáhl z vlastních zdrojů. Asi tedy nezaplatil moc, možná proto, že mu Rotax nabídl velmi dobrou cenu za vývoj motoru. Měl jej totiž od roku 2004 už skoro hotový, když sám vyvíjel aktualizovanou verzi 60° V-twinu pro Aprilii RSV. V tom roce ale hlavní evropský zákazník Rotaxu, Aprilia, stiskl autodestrukční tlačítko, a když pak Aprilku následně převzalo Piaggio, převedlo výrobu všech motorů do své vlastní, výborně vybavené továrny v Pontedere. Takže Rotax zůstal se skoro hotovým motorem, ale bez zákazníka. No, opět jste to uhádli, motor Helicon je tedy nástupcem vítězného motoru z MS superbiků, motoru Aprilie RSV 1000R, což potvrdil i šéf vývoje Rotaxu Stefan Leiber.

## ► KDE SE VZALY KONĚ

Motor je v rámu 1125RR uložen napevno, ale je vybaven hned třemi vyvažovacími hřídeli. Dává 171 koní oproti 146 v sériovém 1125R. To je nárůst přibližně o 35 %. Podle technických regulí AMA musíte používat sériové klikové hřídele a převodovky, můžete zvýšit kompresi, udělat nějaké práce na hlavách, dát jiné váčky, pohrát si s časováním, ale jinak nic moc jiného. Motor 1125RR je vybaven písty jen se dvěma pístními kroužky (které je nutné měnit každých 500 až 700 závodních kilometrů, samotné písty vydrží 3200 km). O 0,5 mm jsou větší titanové ventily a komprese byla zvýšena na 14,7:1. Ale ještě jednou se podívejte na tu hrůzu, kterou byli u Buellu nuceni udělat na spodní větvi hnacího řetězu. „To vodítko bylo nezbytné z důvodu umístění čepu kyvné vidlice kompletně v bloku motoru,“ říká McGrath. „Kvůli tomu jsme museli dát na spodní větev řetězu rolnu, aby se řetěz nepovoloval při propuštění.“ Rám monokové konstrukce v sobě ukrývá 21,2litrovou nádrž a vyrábějí jej u Bremba v Itálii. Rozložení hmotnosti je docela extrémní, 55/45 % v prospěch předku, a to přesto, že vpředu nese Buell 1125RR lehké hořčkové kolo PVM, nahrazující těžší hliníková sériová čínská kola ZTL/Zonon.

vzduchu jsem si ještě pomyslel: „Tohle bude bolet...!“ a pak jsem dopadl na zem, pravou nohou nejdřív...

## Mohlo to být jinak

V nemocnici jsem měl čas o Buellu přemýšlet. Nemuselo to takhle skončit. Bývalo by stačilo, kdyby se vzala distribuce motocyklů Buell za správný konec. Přes specializované dealery,

ne skrzevá chopperácky zaměřené shopy, kde se Buell zaprášene krčily v zadním rohu jako Popelky. Ale uvidíme. Snad to není úplný konec. Zatím se Erik Buell ve své nové společnosti Erik Buell Racing věnuje podpoře závodění, a postupem času určitě začne produkovat nové stroje. Vsadíte se, že má schované zálohy dat všech Buellů v CAD programu na svém počítači? ■



Buell nebyl o výkonu, ale obratnosti. I když, jak by vám potvrdila moje pravá noha, koní na pořádný highsider měl dost



Sériová 1125R měla poněkud zvláštní bachraté tvary a obnažený motor, na závody ale AMA povolila celokapotu

## Erik Buell: Nejsem vůči H-D zahořklý

Den 14. října 2009 oznámilo vedení společnosti Harley-Davidson, že z ekonomických důvodů končí výrobu motocyklů dceřiné značky Buell. Po 26 letech a přesně 136 923 vyrobených čistě amerických sportovních strojích skončil život marky, již dal své jméno i celý život nadšený konstruktér a propagátor netradičních řešení Erik Buell, do poslední chvíle technický ředitel značky. S tímto šedesátiletým rockerem a samorostem zvyklým dělat si věci po svém jsem si v sídle společnosti nazvané Erik Buell Racing povídal nejen o jeho názoru na ukončení výroby Buellu, ale i o nezlomné touze vyrábět dál motocykly.

## Eriku, v jaké fázi jste se dozvěděli, že management H-D chce zavřít Buell? Řekli Vám také proč?

Dozvěděl jsem se to v pátek a příští čtvrtek byl šlus. Důvody tuším, ale nikdo mi oficiálně nic nesdělil, takže vlastně pořádně nevím. Slyšel jsem od lidí, co byli na té velké poradě, kde se rozhodovalo o budoucnosti celého Harley-Davidsonu, že šéf Keith Wandel mluvil pořád o tom, že se musejí zaměřit na klíčové zákazníky, a myslím, že lidé v sále najednou začali říkat – hej, Buell nám do toho nepasuje. Před lety byla spousta okamžiků, kdy jsem myslel, že u H-D dojde k přerodu v něco většího a se širším záběrem, ale nikdy se tak nestalo. Ale to není nic zvláštního, naopak je to zcela typické pro velké firmy, když se pokusí vkročit do jiného sektoru než do toho, v němž jsou úspěšné. Existuje o tom výborná kniha, jmenuje se Inovátorské dilema. Ale tím nechci managementu H-D nadávat, udělali to, co většina řídicích pracovníků dělá. Oni prostě našli spoustu dobrých argumentů pro to udělat věci špatně.

## Situaci určitě nahrával i klesající zájem o superbiky obecně.

Jistě, naše prodeje šly významně dolů. Vezměte si, že řídíte firmu, která prodává 350 000 strojů ročně, a ta má maličkou divizi produkující tak deset tisíc motorek, kterým nerozumíte, a ta divize se dostane do problémů – tak to radši zavřete, ne? Myslím, že nápad ukončit Buell byla spontánní reakce. Když se na to podíváte z pohledu současného vedení H-D, které razí cestu minimální

diverzifikace a maximální koncentrace na klíčové zákazníky, není to vlastně iracionální rozhodnutí.

## Měl jste ve smlouvě, že v případě odchodu od H-D nesmíte nějaký čas pracovat v motocyklovém byznysu, ale my tady sedíme v kanceláři firmy Erik Buell Racing a kolem jsou závodní Buell...

Ta smlouva platila v případě, že bych odešel od Buellu, ale když Buell skončil, můžu si dělat, co chci. Mám od H-D povolení po nějaký čas prodávat závodní díly i celé závodní stroje Buell, pro ně je to také výhodné, ale nesmím dělat silničky. Všechna práva navíc zůstala Harleyi, na značku, na prototyp nového superbiku B2 Barracuda, který jsme připravovali do sériové výroby... Ovšem aby bylo jasno, nejsem zahořklý vůči Harley-Davidsonu a zničený z toho, že mé jméno nemůže být nalepeno na motocyklech, které budu vyrábět – tak to prostě v životě chodí a já se dívám dopředu, ne zpátky.

## Vy plánujete další motorky?

Jednoznačně! Chci pokračovat ve stavění inovativních silničních motorek. Začnu zase jako kdysi úplně od začátku, ale mám už z Buellu dost zkušeností. Už nechci být omezován v tom, co mám zákazníkům nabízet, takže jestli se mi podaří sehnat investora nebo uzavřít partnerství s jinou značkou, bude to muset být někdo, kdo opravdu rozumí segmentu sportovních strojů. Mám připravenou spoustu netradičních řešení, které u H-D nebylo možné realizovat, a svůj nejlepší motocykl jsem ještě nevyrobil!

## O koupi Buellu od H-D údajně projevil zájem Bombardier, jehož divize Rotax vyvinula motor pro váš superbike 1125R. Vzhledem k tomu, že nemůžete používat značku Buell, je reálné, že váš další stroj vyjede třeba s emblémem další dceřiné značky Bombardieru jako Can-Am?

Motor pro 1125 je prostě úžasný, i v závodním provedení s objemem 1190 cm³ silný a přitom neuvěřitelně spolehlivý – v Ro-



Takhle měl vypadat Buell B2 Barracuda, plánovaná novinka pro rok 2011

taxu vážně vědí, jak dělat svou práci. Stejně tak v Bombardieru pracují fajn lidé, je to velmi inovativní společnost. O dalších podrobnostech ale nemohu mluvit.

## Dobře, nechme to být. Buell by vždy hlavně ultimativní sportáky, to Vás vážně nic jiného nezajímalo?

Ale kdeže. Mám plnou garáž prototypů krosky, která měla už už jít do sériové výroby! Čtyřistapadesátka, se speciální verzí motoru Rotax a palivem v hliníkovém rámu, ovšem postavenou pro hobby použití. Stejná váha jako u konkurence, ale s nepoměrně vyšší životností, menší náročností na údržbu a snadnějším startováním. Rám byl hodně lehký, aby mohl být těžší motor, který byl předimenzovaný. Pro krosářehobiky jsou čtyřtaky moc drahé a ruší tenhle sport a my měli připravené řešení. Několik let vývoje a spousta milionů dolarů v háji, protože vedení rozhodlo, že krosky dělat nechceme... Stejně tak motorky na elektriku, ty mě zajímají enormně už nějakých 15 let a myslím, že již začnou opravdu tlačit na pilu. Láká mě na nich, že nedělají kravál. Ten já totiž nesnáším – dobře, na závodní trati rámus naopak miluji, je to jedna z věcí, proč na okruhy jezdím, ale na silnici nebo v přírodě to prostě nenávidím. Nechci nikoho svou jízdou obtěžovat – rád jezdím rychle a čím víc budu lidi štvát, tím menší bude pravděpodobnost, že mi to budou tolero-

vat. Elektrické krosky jsou něco, čeho se nemůžu dočkat. Vždyť všechny moje offroady měly vždy extra velké tlumiče výfuku, aby byly co nejtišší...

## To jsou od tvůrce tolika ultimativních sportáků velice nečekané názory.

To není vše. Hodně se zajímám o různé alternativy v osobní dopravě. Věřím, že právě ta možnost sebrat se a dojet se podívat kamkoli přes kopec, že tam lidé nemají dvě hlavy a nejezdí malé děti, stojí za úspěchem naší společnosti. Ovšem měli bychom se dnes, kdy je palivo čím dál dražší a méně dostupné, ptát na způsob, jak se tam dostaneme. Když si povežete zadek ve velkém SUV, je úplně jedno, jestli je na benzín nebo na elektriku, protože čím je ta věc těžší, tím více energie potřebuje na svůj pohyb, a domyslelo do důsledků i na svou výrobu či na výrobu svého parkovacího místa. A tu energii musíte někde vzít. Ať jedete v Hummeru nebo rádobý ekologickém hybridu, který váží dvě a půl tuny, pořád je to demonstrace obscenního plýtvání zdroji. Lehké a mrštné, to je budoucnost. Kéž by byly zákonité podmínky pro to, aby se omezila velká těžká auta a naopak bylo pro výrobce lepší produkovat malá, štíhlá a úsporná vozítka, která neucpávají dálnice a podzemní garáže obchodních center. Vytáčí mě názor, že motorka musí být velká a hlučná a chromovaná, musí dunět a čoudit, a jezdí se na ní jen v neděli, když je hezky – panebože, to přece není motorka! Motorka je báječný způsob, jak se někam dostat, aniž byste přitom vyplývali zbytečně moc energie. A hlavně si to musíte užít, a já věřím, že takové stroje budu stavět už zanedlouho. ■

zpovídal Alan Cathcart  
foto: Tom Riles

## Teplo velkou komplikací

Tříkrálová jízda 2011, Žihle – areál u cihelny, 8.1.

Amáme tu další novinku letošní sezony. Parta extrémistů, kteří si říkají velmi příznačně Satanbikers a zabývají se vším, co není normální a je jakýmkoli způsobem na hraně (především MX a MTB), uspořádala další zajímavou akci pro všechny ty, kteří ani v zimních měsících nechťejí sedět doma a chtejí se akčně bavit. Pod názvem Tříkrálová jízda se původně skrývaly celodenní závody na sněhu, které měly být rozděleny

do tří kategorií: moto bez omezení, čtyřkolky a speciály. Ještě v půlce týdne sliboval počet přihlášených velmi vydařenou akci, avšak obleva, která přišla ve čtvrtek a v pátek a zároveň 8 °C s deštěm, což panovalo v sobotu na trati, spoustu vyznavačů sněhového dobrodružství odradilo. No, realita byla taková, že se v sobotu na krásné nové trati (tedy nové – je tam už pár let



a Satanbikers teď aktivně pracují na její oficializaci pro všechny krosové kategorie) sešlo pět závodníků. Všichni čistě na stro-



jích Jawa a ČZ. A k tomu asi padesátka diváků. Startovalo se tedy pouze v jedné kategorii,

a aby jezdci nezklamali přítomnou skupinku fandů, rozhodli se odjet dvě rozjíždky na čtyři

kola. Voda byla postupně všude. Především ve strojích i pod oblečením jezdců. Jury složená z pořadatelů tedy do výsledného hodnocení započítávala nejen pořadí průjezdu cílem, ale také kolik kdo měl pádů, kdo předvedl nejlepší taneček na plískanici a podobně. Prvním oficiálním vítězem Tříkrálové jízdy Satanbikers se stal sněhomil Jarda Lev zvaný Levis na zdrařilé kopii závodní Jawy 250 z šedesátých let.

Za pořadatele doufám, že je zásek s počasím neodradí a příští rok se tento velmi vtipný zimní podnik zopakuje! ■

Ondřej Hruza

foto: Michal Majkl Kučera, Aleš Ali Zika