

TEST | Aprilia Dorsoduro 1200 vs. KTM 990 SM T

Evropské sumo

Velká dvouválcová supermota, to byla odjakživa parketa rakouské KTM. Aprilia kategorii prozatím oťukávala se sedmsetpadesátkou a od loňska se do toho vrhla po hlavě s novým Dorsodurem 1200. Jak si povede ve srovnání s etalonem třídy?

VERDIKT

Aprilia/KTM

Motor	8/7
Podvozek	7/9
Brzdy	7/8
Ovladatelnost	6/8
Město	7/7
Cestování	5/7
Sport	8/8
Výkon/Cena	7/7



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: David M. Bodlák

Aprilia má nový motor. Žádný Rotax, ale hezky doma vyvinuté devadesátistupňové věčko. Není první, protože už pár let zpátky udělala povedenou sedmsetpadesátku, která úspěšně běhá v modelech Shiver a Dorsoduro. Jenže třičtvrtělitř je dnes střední třída, takže bylo jasné, že brzy přijde něco většího. Litř, nebo dvanáct set? Nakonec je to dvanáct set, vždyť proč dělat tisícovku, když kvůli diktátu doby stejně za chvíli na tomhle objemu skončíte. A tak je tady a jako první jej má tu čest prezentovat

► VELKÁ SUPERMOTA

Ještě před pár lety nemyslitelná věc, sumo s velkým dvouválcem, dnes pomalu vytlačuje všechny malé jednoválce. Protože ty dobře fungují na uzavřených tratích, jenže pro provoz na silnicích jsou prostě moc extrémní a přitom nevykonné. Takovým prvním průkopníkem byla KTM s modelem 950 SM, od něhož později přišel i derivát SM R. Zdánilivý nesmysl, který ovšem přesvědčil spoustu lidí, že tohle je ta pravá cesta k silniční zábavě. Konkurence pochopitelně nežůstala netečná, ovšem jako první se do bitvy vrhnula Ducati a BMW, což jsou značky zvyklé dělat věci po svém. Hypermotard vybavený vzduchem chlazeným agregátem i hříšně drahé HP2 Megamoto s boxerem proto reprezentovaly hlavně jiný přístup, byť se stejným efektem (prostě zábava), a vlastně až Aprilia s modelem Dorsoduro 750 začala hrát na stejnou notu jako KTM. U té se mezitím z karburátorové devětsetpadesátky stal stříkací litř, z nabídky pomalu vymizela základní varianta a zbylo jen cestovní SM T a opravdu hodně sportovní SM R. Od loňska útočí Aprilia s dvanáctistovkou, jestli se podaří znovuzrodit Moto Morini, můžeme se těšit na již hotové Granferro, a letos bude chtít všem zavařit i nová Husqvarna 900 Nuda. Vůbec to vypadá, že tahle zdánlivá „kategorie pro nikoho“ má před sebou celkem světlou budoucnost...

velké supermoto nesoucí stejný název jako menší bratříček, tedy Dorsoduro. Postavili jsme ho proti velkému supermotu od KTM, které v kategorii platí za etalon.

A po testu jsem musel uznat, že jsem měl trochu levou ruku při výběru konkurenta. Kátémka má ve své nabídce momentálně dvě litrová esemka, kromě tohoto mého oblíbeného cestovního SM T je tam ještě podstatně brutálnější SM R. Patnáctilitrová nádrž, pohodlí nula a ty nejlepší brzdy, jaké dneska můžete na sériovce dostat. Ale to už mi jako konkurent přišlo moc extrémní, říkal jsem si, že Dorsoduro se sice tváří supermotardově, ale díky větším rozměrům a i navzdory absenci jakékoli ochrany proti povětrí to bude spíše pohodovější zále-

žitost. Měli jsme vzít to SM R, dnes už to vím. I když Dorsoduro je tak na půl cesty mezi rakouským téčkem a erkem.

Jednoduše větší

Dorsoduro znamená v italstině tvrdý hřbet a pro sedmsetpadesátku to platí beze zbytku. To vážně není pohodlná motorčka, na níž byste chtěli jezdit přes 200 km denně. Je to hrozně příjemné dvouválcové supermoto, s vyváženým poměrem podvozkových a motorových kvalit, ale vzpřímená pozice a tvrdé sedátko je na delší štreky za trest. Zato když se ponoříte do zatáčekového úseku, nebudete se chtít vynořit.

Jaká asi bude ta dvanáctistovka? Hned, jak ji spatříte naživo, poznáte: větší. Výrazně větší. Nemřil jsem to, ale řekl bych, že o co vyrostl motor, o to na-

byl celý stroj. Kátémka vedle vypadá dokonce menší, a to je to motorka s vyšším, tedy pardon, alespoň nějakým větrným štítkem, pohodlně se tvářícím sedlem a nosičem. Ale třeba je to jen barvou, Aprilia je vyvedena ve fešácké bílé, KTM vsadila na černou, která opticky zmenšuje a kterou já už z principu nemám rád.

Komfort není pravidlem

Jakmile přehodíte nohu přes sedlo (také tohle klišé nesnášíte?), zjistíte, že se vám to nezdálo. Dorsoduro je opravdu velké. Sedátko vysoko, řídlátka široká, plasty kolem chladiče roztažené. Na mých 173 cm je to skoro až dost, hlavně když těžiště je citelně nahoře. Je to takové sezení jako na stožáru výletní plachetnice a nemůžu říct, že by to v nízkých rychlostech bylo extra příjemné. Cítíte se tak nějak odcizené od podkladu, dokonce i dvoumetrový David si stěžoval. Jako na potvoru jsme projížděli hodně zatáčekovitý úsek po dešti a pocit jistoty byl nerosvnatelně lepší na Kátémce, kde člověk sedí níž a má vyšší a užší řídlátka. A vůbec celá motorka je taková kompaktní.

A pohodlná. Velké Dorsoduro totiž zůstává věrně významu svého názvu a sedátko je možná trochu měkčí než na sedmpade, ale jen o trochu, a navíc vás pod měkkou vrstvičkou čeká zase ta tvrdá. Už na výjezdu z Prahy jsem pořádně nevěděl, jak si sednout, na tuhle motorku si prostě musíte otlačit pozadí. Dobrá zpráva je, že sedátko je dost prostorné, takže jsem jen posunul ctěnou řiť o kousek dozadu, čímž jsem získal mírně předkloněný posaz, a hle, věci se výrazně vylepšily. Dokonce

se v této pozici dala přežít i dálnice, na SM T sice fouká méně, ale ani Dorsoduro nebylo navzdory vzpřímenému posazu a absenci jakéhokoli štítku vůbec tak nepoužitelné, jak by se na první pohled zdálo. Že by tak dobře fungoval ten malý odtrh na plastiku nad budíky?

Vztekloun a hutňák

Co ale hlavně funguje v tomto režimu dobře, je motor. Tedy, on funguje dobře snad v jakémkoli režimu. Byl jsem na novou dvanáctistovku moc zvědavý, protože malá sedmpade mě vždycky hodně bavila, a zklamán jsem tedy nebyl. Stejně jako u sedmpade si musíte zvyknout na trochu zpožděnou reakci elektronického plynu v těch úplně nejnižších otáčkách (ale to je stejné u všech strojů vybavených systémem ride-by-wire, za pár let se o tom nebude vůbec mluvit, stejně jako u aut), stejně jako si musíte zvyknout na trochu škubavější projev při režimu Sport, a potom se dějí věci.

Pokud si ale pod tím „věcí“ představujete brutální nezkrotný zátah, jste tady špatně, protože já pod „věcí“ rozumím úžasně ovladatelnou sílu v XXL formátu. Jak je tenhle motor pod plynem jemný a jak úžasně táhne! Kátémka je vztekloun, přidáte plyn a permonici ve válkách se mohou zjevit, co to po nich chcete, zatímco u Aprilie si plivnou do dlaní, vykasají rukávy, zazpívají kabátovské „zabereme hej hou...“ a jdou na to. A hustě.

Navzdory vyššímu výkonu Kátémce Dorsoduro ujíždí jen mírně, přestože váží jen o pár kilo víc. Oba stroje mají úplně stejný finální převod na šestku, při pěti tisících frčí 135 km/h, ale výrazně se liší odstupňování špajzky hlavně vespuďu. Aprilia má hodně dlouhou jedničku a po ní rychlosti blízko u sebe, SM T naopak kvalitu rozmístě-



Přístrojovky prostě Aprilia umí



Dorsoduro je dlouhá vysoká motorka, takže do úplných vinglů se jí nechce. Motor je ale boží kdykoli



Ducati Hypermotard v rukách Rubena Xause z WSBK



Nová Husqvarna Nuda je něco mezi supermotem a naháčem

První Aprilia s novým motorem

Výborný motor, podvozek na stabilitu

KTM obratnější a cestovnější



ně dál od sebe, takže kde jsem na Aprilii v ostrém vinglu váhal mezi jedničkou a dvojkou, tam to na KTM bylo mezi dvě a tři. Také řazení je zcela odlišné, na Dorsoduru příjemně sportovně kratičké a tvrdé, u rakouské konkurentky má páčka naopak delší chod a když přeseďáte, tak se vám často stane, že nedořadíte. K jinak sportovnímu naturu motoru KTM se tohle moc nehodí.

Kings of wheelie

Úplným králem je Aprilia v otázce elektroniky. Tady KTM výrazně pokulhává, i když ke cti jí musíme přiznat, že její ABS, loňská novinka, je fakt dobré a že co se brzd obecně týče, je to špička i mezi ostatními motocykly, což Dorsoduro se svými menšími třmeny prostě nikdy být nemůže. Nebrzdí špatně, ale také ne úchvatně, prostě lepší standard, jakým jsou tyto brzdy známy ze všech ostatních motocyklů jimi vybavených (Aprilia, Ducati...).

Ale to jsme odbočili od elektroniky. O elektronickém plynu a jeho třech dcerách, ééé, tedy režimech už u Aprilie řeč byla, jenže tím to nekončí. Dorsoduro můžete mít jak „očesané“, tak za mírný příplatek vybavené ABS a kontrolou trakce ATC, což je pro mě jediná správná varianta – když to ta motorka umožňuje, tak to chci mít. Vzhledem k tomu, že se jedná o funbike, potěší možnost deaktivace obou těchto systémů, akorát v případě ATC to není úplně jednoduché – musíte čudlík chvíli podržet. My jsme to, vokurky, zjistili až po testu, jinak se nám celou dobu dařilo akorát přepínat její tři módy a já špačkoval, že s tím nejde jezdit po zadním. Což mi přišlo jako nebetýčná škoda, neboť jak je Dorsoduro dlouhé a motor stačí „podrbat“ spojkou na dvojkou už v nízkých otáčkách, tak wheelies jsou tady fakt jednoduché a bezpečné i pro kaskadérské panice. Možná ještě snazší než na SM T, a to je už co říct. Takže vy už to víte a já si příště pořádně zjistím, co se

kde mačká, než budu chytřit... K elektronické dominanci Dorsodura přispívá i přístrojová deska. U Kátéemky jste rádi, že máte aspoň hodiny a graficky teplotu motoru. Kdo zná Aprilie, už ví, co ho čeká – parádní otáčkoměr a vedle obrovský čitelný displej, který vám neustále zobrazuje i zařazený kvalt, motorový mód a stupeň ATC, no a když vlezete do menu, vydržíte si tu hrát snad hodinu. Jo, to mě baví.

Stabilita nebo agilita

Nakousli jsme trochu podvozek, resp. vůbec stavbu motorky. Dorsoduro je vysoká, štíhlá a dlouhá motorka, o tom víte v každém okamžiku. Škoda, že tvůrci nezvolili trochu agresivnější geometrii, protože úhel řízení i stopa jsou až cestovní a co je jasná výhoda v rychlých vinglech a přímém směru, s kterým má kupříkladu sedmsetpadesátka celkem problémy (ve vyšších rychlostech není moc stabilní, zatímco dvanáctka je příkladem nerozhoditelného řízení), to se mění v překážku, jakmile se začnou vingly utahovat a točit kolem nohy. Vlastně je v těch nejpomalejších účinnější vyhodit kopyto po motardovsku do zákruty a motorce pomoci tímto.

Na SM T nic takového dělat nemusíte, pokud sami nechcete. Rakouský všeu měl boduje svým podvozkem prakticky ve všech testech po celém světě a i v základním set-upu, který je spíše cestovně měkčí, se díky dobré progresivitě dá jet pěkná palba. Tohle je velký soupeř nejen pro Dorsoduro, které vyžaduje jezdcův aktivní přístup. Neflinkáte se na něm a po projíždce víte, že jste někde byli, což pro „zážitkové motorkáře“ může být lepší odměna než jízda na „samozřejmém“ SM T.

Skutečně supermoto?

Nová dvanáctistovka Dorsoduro je prvním motocyklem Aprilie vybaveným tímto agregátem, další budou následovat, první fotky Caponorda prosáklý na veřejnost už před časem. Je to vydařená premiéra, byť navzdory vzhledu se nedá říci, že by šlo o skutečné supermoto. Hodně na stabilitu udělaný podvozek a větší rozměry dělají z Dorsodura hračku pro rychlé jezdce li-

TECHNICKÉ ÚDAJE

Aprilia Dorsoduro 1200

Objem	1197 cm³
Výkon	96 kW/130 k@8700
Točivý moment	115 Nm@7200
Hmotnost	223 kg (provozní)
Cena:	274 900 Kč
(259 900 Kč bez ABS/ATC)	

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V90°, DOHC/4, vrtání × zdvih 106 × 67,8 mm, kompresní poměr 12:1, dvě svíčky na válec, vstřikování Magneti Marelli Ø 57 mm, elektronický plyn ride-by-wire se třemi palivovými mapami Sport/Touring/Rain, třístupňová vypínatelná kontrola trakce ATC, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: modulární trubkový ocelový rám s hliníkovými bočními díly, vpředu USD vidlice Sachs Ø 43 mm, zdvih 160 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem Sachs, zdvih 155 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy Brembo s vypínatelným ABS Continental vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, radiální čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 240 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, hliníkové ráfky 3,50"/6,00"

Rozměry: délka 2248 mm, šířka 925 mm, výška 1205 mm, výška sedla 870, rozvor 1528 mm, úhel řízení 27,3°, stopa 118 mm, nádrž 15 l (3,5 l rezerva)

TECHNICKÉ ÚDAJE

KTM 990 SM T ABS

Objem	999 cm³
Výkon	85 kW/115 k@9000
Točivý moment	97 Nm@7000
Hmotnost	197 kg (bez paliva)
Cena	333 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V 75°, DOHC/4, vrtání × zdvih 101 × 62,4 mm, kompresní poměr 11,5:1, vstřikování Keihin Ø 48 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: chrommolybdenový příhradový rám, vpředu USD vidlice WP Ø 48 mm, zdvih 160 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem WP, zdvih 180 mm, obojí plně nastavitelné (vzadu komprese rychlá a pomalá), brzdy Brembo s ABS Bosch 9M+ vpředu 2 kotouče Ø 305 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 240 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, hliníkové ráfky Marchesini 3,50"/5,50"

Rozměry: sedlo 855 mm, rozvor 1505 +/- 15 mm, úhel řízení 24,4°, stopa 109 mm, světlá výška 195 mm, nádrž 19 l (3,7 l rezerva)

bující si ve vzprímeném posazu a jízdě na ucho. Rakouské SM T je výrazně cestovnější svou výbavou, ovšem motoricky nemá větší problémy držet v běžném provozu s Dorsodurem krok a ovladatelnějším podvozkem boduje, hlavně když se silnice začne hodně kroutit. Dáte za něj však výrazně víc korun, nota bene pokud byste v případě Dorsodura zauvažovali o modelu bez ABS/TC. Na skladě u importéra je totiž ještě pár kousků z loňska a momentálně se vyprodávají za necelých 230 tisíc, což je hodně zajímavá nabídka. Adrenalinoví střelci, pro které je alfou a omegou agresivní jízda a nic jiného je nezajímá, ale mají letos trochu složitější rozhodování, neboť KTM výrazně zlevnila již v úvodu zmiňovanou verzi SM R (291 900 Kč), a tenhle skutečný „no-brain“ i ve srovnání s Dorsodurem obdržel navíc vypínatelné ABS. Těžko říct, na čem dokážete hodit drifta z vyšší rychlosti...

Motocykly do testu zapůjčily firmy A Spirit a KTM Central East Europe.