

Originalita plná emocí



TECHNICKÉ ÚDAJE

Moto Guzzi Quota 1100 (1998)	
Objem	1064 cm³
Výkon	50,8 kW /69 k@6200
Točivý moment	85 Nm@3800
Hmotnost (bez náplní)	245 kg
Výška sedla	820 mm

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený vidlicový dvouválec (V90) OHV/2, vrtání x zdvih 92 x 80 mm, kompresní poměr 9,6:1, elektronické vstřikování, elektrický startér, dvoulampová suchá spojka, pětistupňová převodovka, sekundární převod kardanem

Podvozek: dvojitý, šroubovaný z ocel. trubek obdélníkového průřezu, vpředu teleskopická vidlice Marzocchi, zdvih 240 mm, vzadu centrální tlumič Sachs-Boge, zdvih 200 mm, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 296 mm, dvoupístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 260 mm, pneu vpředu 90/90-21, vzadu 130/80 R17

Parametry: rozvor kol 1600 mm, nádrž 20 l (4 l rezerva), nejvyšší rychlost 190 km/h, spotřeba 5,6 l/100 km, množství oleje v motoru 3 l, specifikace oleje SAE 10W40

Už od přelomu osmdesátých a devadesátých let minulého století jsme se setkávali s velkým litrovým italským cestovním endurem od Moto Guzzi, modelem Quota. Do vínku dostalo všechny typické vlastnosti značky, vzduchem chlazený vidlicový dvouválec s rozvodem OHV a sekundární převod kloubovým hřídelem..

Ivo Helikar, ivo@cmn.cz
foto: autor

Quota zažila s továrnou s orlem ve znaku i nepříjemné chvíle. Třeba když se Moto Guzzi musela vyrovnávat s finančními problémy v polovině devadesátých let, kdy dokonce byla přerušena její výroba. Znovu se ke svým příznivcům vrátila v roce 1997 na motosalonu v anglickém Birminghamu, a to dokonce vylepšená o několik významných změn. Tou hlavní byl nárůst objemu motoru, původně odvozeného z modelu California EV z 949 cm³ na 1064 cm³. Méně se mluvilo o novém zapalování, snímači otáček a vstřikovací jednotce Magneti Marelli IAW 1,5 s vícebodovým vstřikováním. Výkon kolem sedmdesáti koní sice při mírném snížení otáček z 6600 na 6200 zůstal, zvětšil se však točivý moment, při stejných 3800 otáčkách se zvedl ze 79 na 85 Nm. Nezměnilo se tradiční postavení protilehlých válců v úhlu 90° se dvěma ventily na válec.

Bytelná konstrukce

Na co bychom rozhodně neměli v případě značky Moto Guzzi zapomínat, jsou italské emoce a originalita, což se pro mnohé může stát motivací pro pořízení tohoto stroje. S italskými motocykly se však dlouhá léta táhly i historky o kvalitě nebo spíš nekvalitě: „Navzdory děsivým historkám o spolehlivosti italských motocyklů, které ostatně s gustem rozšiřují samotní majitelé, se u Quoty nesetkáte s žádným závažnějším problémem. A pokud ano,

tak to většinou vyřeší venkovský kovář s velkým kladivem. Je to s podivem, ale opravdu se nevysskytuje nic, na co by nestačil vázací drát, větší kámen a několik dobře mířených úderů,“ to jsou slova dlouholetého zkušeného majitele.

Doporučit se dá hlavně potenciálním majitelům většího vzrůstu. Nízká není ani hmotnost motocyklu, Quota se však může i přesto po rozjetí pochubit velice slušnou ovladatelností. Disponuje kvalitním podvozkem, s dvojitým ocelovým rámem svařeným a sešroubovaným z ocelových profilů a s motorem místěným jako nosným prvkem. Pevný a tuhý rám je hlavní příčinou, že se motocykl bez výrazných vibrací a vlnění může pohybovat i v rychlostech daleko nad povolenými limity. Velice slušně funguje i přední brzda Brembo se dvěma kotouči a dvoupístkovými třmeny.

Robustní, ale ne dokonale

Ovladatelnost na místě kromě hmotnosti poněkud ztěžují i nadprůměrné zdvihy kol a výška sedla. „Toho kovu je tam opravdu dost, musíte se připravit na trochu vyšší hmotnost, než je v této kategorii zvykem, ale Moto Guzzi nikdy nebyly motorky pro slečinky. Samozřejmě nemůžete čekat jízdní vlastnosti supersportu, od cca 180 km/h výš se začne trochu vlnit a při prudkém brzdění máte pocit, že předek klesá tak o dva metry, na druhou stranu není problém brousit stupačky a děsit majitele strojů s poloviční hmotností,“ je další názor podložený praxí. Jde každopádně o robustní stroj. Na rozdíl od BMW,

Absolutní hodnocení ČMN: ★ ★ ★ ★ ★
Výroba: **model 1000: 1992–1997, model 1100: 1998–2001**
Cena: **od 100 000 Kč**

► HODNOCENÍ

Motor ★ ★ ★ ★ ★
Jízda, ovladatelnost ★ ★ ★ ★ ★
Výbava ★ ★ ★ ★ ★
Kvalita, zpracování ★ ★ ★ ★ ★
Výkon/Cena ★ ★ ★ ★ ★

► SERVIS

Servisní prohlídka a výměna oleje každých 7500 km, ventilové vůle sání 0,15 mm, výfuk 0,20 mm



Výroba Moto Guzzi Quota 1100 byla ukončena v roce 2001

vybaveného rovněž kloubovým hřídelem, bude stát na straně Moto Guzzi relativně příznivější cena.

Mezi častější závady se řadí například praskající zadní brzdový kotouč u modelu 1000. Výrobce dodává náhradní sadu kotoučů + třmen z novější Quoty 1100. Také regulátory napětí Ducati Electronics odcházejí častěji a pozor si dejte na první ročníky výroby modelu Quota 1000 (čísla rámu KB 11111 až KB 11600), z důvodů konstrukční vady dochází k praskání příčné trubky rámu. Výrobce se snažil tuto vadu u prodaných motocyklů řešit dodatečnými výztuhami, které ne vždy pomohly. Většina rámu však byla už dříve zdarma vyměněna. Při nesprávném nastavení vstřikování a synchronizace může při ustálené rychlosti motor cukat. U prvních ročníků modelu 1000 může docházet k praskání zadního ráku a sem tam se vyskytnou problémy s elektroinstalací.

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

V rubrice **Second hand** se zaměříme na **Harley-Davidson V-Rod, revoluční motocykl z Milwaukee s kapalinou chlazeným motorem. Máte dotazy?** Píšte na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz

► PORADNA

Motokros: vzduchové vidlice

Dotazy do Poradny zasílejte na poradna@cmn.cz nebo přes www.bikes.cz/otazky, kde najdete i všechny v ČMN dosud vyšlé poradny.

Odpovídá:

Pavel Polák, majitel pražského motoservisu a prodejny **Motolive**, Praha 4 – Chodov



Připravuje: L. Záruba
foto: archiv

Pořídil jsem si motokrosovou Hondu CR450 F, model 2013, která má, jak známo, vzduchové přední vidlice. Existují nebo dají se někde sehnat nějaká doporučení stran nastavení předního pérování? Má tohle pérování nějaké odlišnosti oproti klasickým motokrosovým upsidedownům? Jsem hobík, mám 80 kilo, jezdím spíš jen tak pro zábavu, závodění zatím neplánuju.
Díky, J. Full

Sám jezdím motokros a jako závodník a člověk uvažující spíše pragmaticky považuju (a je to čistě můj osobní názor) tohle vzduchové pérování tak trochu za krok zpátky. Důvodem je, že jakmile škrábnete vidlici, prosekne ji třeba kamínek, uteče tlak u gufera, ze vzduchových vidlic uteče vzduch, motorka přijde o pérování a máte zaděláno na průsvih – na skoku se vidlice zaboří a jdete přes řídku. A i pokud to zjistíte včas, většinou to znamená konec rozjížděky a celého závodu. Neděje se to samozřejmě každodenně, ale pár pilotům se to už stalo a znám i lidi, kteří do vzduchových vidlic shánějí dodatečně pružiny, protože u klasických vidlic tak maximálně vyteče trocha oleje a jede se dál.

Plnění dusíkem

Někteří se snaží plnit vzduchové vidlice dusíkem. Říkají si, že dusík má větší molekuly, a tudíž nemusí utéct tak rychle jako vzduch. A pak, dusík zahříváním mění svůj objem jen minimálně, takže vlastnosti vidlice se jízdou nemění. Jenže i když tohle všechno může být pravda, je tady jeden

problém, a sice že dusík odmašťuje. Spousta lidí řekne, že se přece všude dělají nitrogenové tlumiče, jenže ono je to ve skutečnosti tak, že tlumiče s dusíkovou náplní mají vždy dusík konstrukčně oddělený od pracovních ploch, na kterých je olej. Ve vzduchových předních vidlicích tedy nejde dusík vůbec použít, jinak dojde k jejich zadření.

Tuhost

Také s nastavováním tuhosti vidlic bývá problém, a to proto, že už jen při kontrole tlaku ve vidlici (a měli byste ji dělat před každou jízdou) rozhodíte hodnotu tlaku a tedy nastavení vidlice, protože vzduchu je ve vidlici malé množství a nějaký kus vám měřením vždycky uteče. Je tedy složité trefit se přesně do tlaku, který chcete, a navíc je těžké trefit se přesně do stejného tlaku v obou vidlicích. I když tohle jde celkem jednoduše řešit doplnkovým propojením obou vidlic speciálními hadičkami s centrálním vzduchovým ventilem. Toto propojení už několik firem nabízí a pak máte pokaždé zaručeno, že aspoň tlak v obou vidlicích bude stejný.

Nastavení

K vlastnímu nastavení je těžko radit. Záleží na osobních preferencích, na hmotnosti jezdce, na způsobu jízdy i na tom, jak kdo jezdí ostře. V zásadě každý výrobce uvádí nějaké doporučené hodnoty, a z těch je dobré vycházet. Motorka se dá pak vzít jeden den na trať a laborovat – zkusit si nejměkčí a netvrdší nastavení a sledovat, jak se motorka chová a které nastavení vám vyhovuje nejvíce. Při hraní s pérováním měňte ale vždycky jenom jeden parametr, tzn., že když zkoušíte třeba různé tlaky ve vidlicích, tak nesahejte na tlumení, když si hrajete s tlumením, tak vždycky nastavujte jen jeden útlum atd. Pokud totiž změníte na vidlici dvě, tři hodnoty, nikdy nezjistíte, který šroubek to pérování tak zlepšil.

PORADNA na
www.bikes.cz/otazky



inzerce

MOTO PERFORMANCE

www.motoperformance.cz

SHOWROOM & PRODEJNA

Nový Oldřichov 3
471 13, okr. Česká Lípa

OFICIÁLNÍ DISTRIBUTOR
OBLEČENÍ JEZDCŮ MOTO GP

