

V hlavní roli charisma



Je pro vás motorka opravdu srdeční záležitostí? Chcete jednoduchost vystavenou na odív? Kola, velký vzduchem chlazený motor, rám, řídítka, kulaté světlo a nic víc? Tak to si budeme rozumět. Jenže i s touhle charakteristikou se dají pořídit velmi odlišné stroje.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: David M. Bodlák

Do hledáčku jsme si vzali tři motorky, které splňují výše uvedené, avšak každá nabízí úplně jiné zážitky: čistě sportovní štihlou italku, legendární musle bike XJR a zbrusu novou klasiku CB. Všechno parádnicí, ale dohromady na výlety jezdit nebudou.

Requiem za Monstera

Začneme Ducati. Zaprvé je v abecedě první a zadruhé má u mě vroubek. Tenhle Monster, na kterého se koukáte, se totiž už neprodává. Možná byste v Evropě ještě nějaký volný kousek našli, ale spíš to bude o tom, chytit dobře ojetý stroj. Pokud ho někdo vůbec prodá, protože kdo si tuhle motorku koupí, ten se jí určitě nebude chtít hned zbavit. Je samozřejmě trapné dávat test motorky „in memoriam“, jenže při plánování testů v létě mě ani nenapadlo, že Ducati zazdí zrovna tuhle legendu. Monster 1100^{EVO} si zaslouží, aby se o něm ještě jednou, naposledy napsalo.

► CÉBÉČKO NA DRÁTECH

Sotva jsme novou CB1100 v Evropě uvítali, už nám Honda servíruje vylepšení. V modelovém roce se budou nabízet hned dvě cébéčka (tři, když počítáme i skladové zásoby 2013), která bude spojit informačně nabitější přístrojovka, o kousek výš posunutý světlomet, jiné blinkry a hlavně šestý rychlostní stupeň v převodovce, který je zde jako rychloběh. A zatímco standardní cébéčko se vydává temnou cestou (černý motor, ráfky, držák stupáček, vlastně skoro všechno), verze CB1100EX dělá radost všem staromilcům. Dva výfuky, drátěná kola, prošívání sedlo, joj to je najednou paráda! Jiné jsou i boční kastlíky a překvapivě má tahle verze také větší nádrž na 17,5 litru Naturálku. Že bude vážit rovných 260 kg, je vlastně úplně jedno.

Honda CB1100EX



A to je právě ten vroubek, o kterém jsem mluvil – vzduchem chlazený jedenáctistokový dvouventilový dvouválec Desmodue je definitivně mrtvý. Ekoterorismus slaví vítězství, já odcházím plakat do kouta. Od příštího roku je velký Monster nabízený s vodou chlazenou superbikovou Testastretta (viz boxík), nepochybuji o tom, že to bude pěkné svesení, jenže pro mě byl Monster jediný pravý pouze se vzducháčem. A tenhle motor jsem miloval v jakékoli motorce. Robustní, jednoduchý (na Ducati...), hezký a živočišný s pořádnými koulema. I kdyby ta nová dvanáctistovka byla klidně zlatá, pro mě zůstane Monster 1100^{EVO} jedničkou.

Na Ducati jen rychle

Už proto, jak pokaždé dokázal vzít za srdce. Jel jsem na něm tolikrát, vždycky jsem na něj nasedal s pocitem „tohle už přece dávno znám, to bude nuda“ a nakonec slézal s očima vykulenými a hubou rozesmátou, protože to bylo všechno možné, jen ne nuda. Teď jsem ho dopředu měl za outsidersa, uskákanou italskou kozu náročnou na pilotáž, a nakonec mě z něj málem sundávali násilím. Vědět,

Nezaměnitelný Monster, lehkost a sport z něj číší všemi póry. Tedy vlastně čísel...



Svalnaté XJR vypadá 20 let skoro stejně. Zaplaťpámbu



► MONSTER NOVÉ ÉRY

„Zavřete oči, odcházím.“ To možná řekl Kristián, ale starý vzduchem chlazený Monster to ani nestačil a Ducati na podzim v Miláně zničehonic představila jeho nástupce s kapalinou chlazeným motorem Testastretta 111°, který se montuje do Multistrady a Diavela. Vodníci už v Monsterech byli (S4, S4R a S4RS), jenže akorát coby dražší a exkluzivnější „nadstavby“ právě vzduchem chlazených litrů a jedenáctistovek. Odtěď velký Monster = vodník, a řekl bych, že zanedlouho tento osud potká i menší verze, do nichž by mohla přijít osm-dva-jednička z Hypermotarda. I když z téhle „vodní inovace“ nejsem zrovna odvázaný, musím Ducati zatleskat za to, jak to elegantně provedla. Designově je to pořád čistý Monster, a ten kapalinou chlazený motor už je daleko lépe schovaný, než jak tomu bývalo u S4 a spol. s obrovskými vytrčenými chladiči. Výkonové parametry vypadají prostě skvěle, tomuhle se žádný ze vzducháčů nemůže rovnat: 135 koní a 118 newtonmetrů! A to pozor, v základní verzi, dražší a vyvoněnější (Öhlinsy, závodní brzdy) verze S má dokonce 145 koby a 125 Nm. Na 209 kg lehkou motorku s plnou 17,5litrovou bandaskou slušná nálož. Samozřejmě je chytrá elektronika, počítejte s elektronickým plynem, osmistupňovou kontrolou trakce, třístupňovým ABS, třemi motorovými módy, to vše se ovládá přes barevný TFT displej...



Ducati Monster 1200S. Odtěď pouze s vodníkem



Léto, sluníčko a k tomu červená CB1100. Život je krásný!

že na něm jedu naposledy... Dokáže nadchnout, má neskutečný dravý! Kupovat si Ducati, beru tohle Monstříka, v tom mám jasno (sakra už jsem zase vytočenější, že ho pohřbili). Štíhlá lehoučká motorka, co letí jak splašená. Kdykoli, kdekoli. Nejsportovnější z těchto tří, a sportovnější než cokoli široko daleko. Rozbitá silnice je trochu bolestivý zážitek, ale snést se to dá, stejně jako městské trápení, ovšem stačí krátký zatáčkovitý úsek s dobrým povrchem a nirvána je tu.

S Monsterem nemůžete jet pomalu, dvouválec je tak tahavý a rychloběžný, že jste pořád daleko za rychlostními předpisy. Na dálnici při pěti tisících ukazuje tachometr 145 km/h, držíte to na čtvrt plynu, motor žadoní o to, abyste mu přidali, a vy máte pocit, že se plazíte. Malá kapotka nad světlomet a skloněný posaz umožňuje opravdu vysoké rychlostní průměry. Kámoši na XJR vás zabijí, až zastavíte na cigárko, ty na CB už nikdy neuvidíte.

Monstřík není motorka pro každý den, i když má čtyřstupňovou kontrolu trakce a vypínatelné ABS, čili podstatně modernější výbavu než obě japonky. Musíte na něj mít náladu. Jenže když na něj sednete, on vám tu náladu udělá. Jen musíte počítat s tím, že se bude jezdit rychle.

Obyčejná краса

Cébéčko je v tomhle naprostý protiklad. Jakmile se kamarádi na Monstera a XJR rozhodnou ke svižné jízdě, jste ztraceni. Na to není děláný ani podvozek, ani

motor. Cébo je o vagón rychlejší než všechny ty retro biky typu Guzzi V7 nebo Kawa W800, ale na sportovní rekordy je až moc, ehm, obyčejné?

Ano, to je ta správná charakteristika CB1100. A vlastně nejsilnější stránka téhle motorky. To, na co se díváte, není vrtošivé retro, které nejede, nebrzdí, krouť se a hodí se jen na projíždky v krásném počasí po nedělním obědě u maminky, nýbrž nádherná a bytelná (plechové blatníky!) udělaná stylová motorka pro každý den. Od pondělí do neděle, od protivného mrholení v pěti nad nulou po pětatřicet a vymetenou oblohu. Vůbec k ničemu vás neponouká, jen abyste sedli a jeli. Každý den do práce přes ucpané město, odpoledne na koupák, o víkendu na chalupu. A budete si užívat každý kilometr, ačkoli kvůli měkkému sedlu, které se rychle prosedí, by jich naráz nemělo být příliš mnoho. Ale zase máte důvod, proč po dvou hodinách zastavit, protáhnout se a pokochat vzhledem vašeho orče.

S maximální důvěrou

Motor svých papírových 90 koní použít ze řetězu jen velmi pozvol-

VERDIKT

Ducati/Honda/Yamaha	
Motor	7/7/8
Podvozek	7/6/7
Brzdy	7/7/8
Ovladatelnost	6/8/6
Město	6/7/6
Cestování	6/6/6
Sport	7/5/6
Výkon/Cena	6/7/8

