

TEST | Tři zlaté cruisery Děda Choppera



**Yamaha
XV1900A Midnight Star**

**Suzuki
Intruder C1800R**

**Harley-Davidson
FLSTSB Cross Bones**

Dlouhý, Široký a Classickozraký

Tři hromotluci, tři názory na pohodovou bublandu. Je pro vás lepší decentní moderní klasik, až s batmanovským rukopisem maskované retro, anebo libo mašinu, po které by slintal i Marlon Brando?



Jakub Nič
jakub@cmn.cz

foto: autor,
David M. Bodlák,
archiv redakce

Nechme dnes stranou technické stránky věci. Všechny tři motorky jsou v programu několik let a představeny a testovány samostatně již byly. Nás zajímá, jak si tihle chlapi stojí vedle sebe.

Yamaha je zástupcem velmi moderního, ale designem až retro cruisera – mně v černé barvě s třemi bočními stříbrnými „škrábanci“ navozuje atmosféru Batmobilu a jiných vynálezů. Ale velmi vkusně provedených, design a sladěnost na prvním místě. Suzuki se soustředila hlavně na motor, ten je nejsilnější a nejtočivější, a s širokou zadní gumou se motor-ka umí vzteknout jako drags-ter, přitom je velká, leč vcelku nenápadná. Harley-Davidson představuje sice moderní techniku, ale konstrukčně schovanou za klasický motocykl. Více než důraz na motor byl kladen

zřetel na decentní tmavě tajemnou ponurost celého toho kovářského díla. Charisma má největší, ale také na něj budete (nej)děle šetřit.

Řídíme se pocity

Intruder je nejagresivnější. Motor se nejvíc třepí, dává nejvíce rázu a vědět o kompresi. Nicméně styl, jakým agregát přednáší svou hrubost, je těžce návykový. Je potřeba jej víc točit, dole

dvouválec bafe jako metronom. Intruder tak vyvážený není a H-D je takový svůj.

Cross Bones obejme

Ze všech motorů má nejmenší objem, nejmenší výkon a zhruba o čtvrtinu menší krouťák, a naprosto odlišný posaz. Na Cross Bonu sedíte výš a jakoby vpředu, takže máte velice zvláštní archaický pocit. Já měl dojem, že sedím na Bajzově Har-

Suzuki je nejagresivnější, Yamaha nejjemnější a H-D takový svůj

hodně pulzuje, uprostřed a nahoru do vás tlačí potenciál superbiku.

Yamaha je svým projevem naprosto nejjemnější. Motor neplive, nekucká, roztáčí se s rozmyslem a jemností, ale síly má pocitově skoro tolik co Intruder. Pár koní chybí, ale krouťák je stejný, navíc níž. Podle volnoběhu Midnight Stara se mohou bubeníci učit přesné tempo,

leji v Bylo nás pět. Řídítka jsou u H-D sice oproti dvěma Japoncům mnohem větší, ale vzhledem k umístění sedla nemáte zdaleka tak natažené ruce, jak prázdná mašina na obrázku může naznačovat.

Manévrovatelnost stroje je udivující. Vůbec se to neřídí jako třísetkilová almara. Pneumatiky akorát široké, posaz uprostřed stroje, plošinové stu-

HIGHLIGHTS

	H-D	SUZUKI	YAMAHA
Klasický vzhled	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆
Moderní technika	★★★★☆	★★★★★	★★★★★
S tímhle ohromíte	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆
Faktor důstojnosti	★★★★★	★★★★★	★★★★☆
Styl, charisma	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆
Faktor "odpadlík"	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆

pačky v kombinaci s vysokými a širokými řídítky, a co je důležité, velmi nízkým těžištěm, dávají Harleyi perfektní ovladatelnost při ultra pomalé rychlosti. Springerovka zvláště pohupu-

je nahoru a dolů, při brždění se hodně potápí a snadno bouchá do dorazu, ale práce s předkem stroje vás neuvěřitelně baví. Nezdá se to, ale její neodpružená hmota není zase tak velká a va-

Midnight Star je uživatelsky nejpříjemnější, navíc krásné zpracování přímo vybízí k fotografování



hadlo je na malé a střední nerovnosti parádně citlivé.

Zadek pěruje maskovaným Softail principem, jenž není sice moc vlnivý na záda, ale v kombinaci se sedlem na vinutých pružinách, které váš zadek obejme stejně vlnivě jako ohřátý písek na nudapláži, se z H-D stává nejpohodlnější z trojice srovnávaných. Můj zadek si nepřipadal jako na veteránu, ale jako v rallyeově autáku – sedlo vás nikam nepustí, takže máte pocit bezpečí, motorka pod vámi na kostkách ve městě cvičí, a vy se jen tak s úsměvem pohupujete jako řidič Karosy.

Intruder sportovec

Suzuki umí hodně. Na dálnici je schopna dohnat omezovač i na poslední kvalt, což se na tachometru projeví ukotvením ručičky na cifře asi 240 km/h (David se svou GSX-R750 měl co dělat). O tom ale tahle mašina není. Je neskutečně pohodová. Sedíte vzadu a dole, hluboko, nohy a ruce musíte natáhnout víc dopředu, záda nepatrně pokrčíte. To je s Midnight Starem skoro stejné. Poloměr zatáčení je daleko větší než u Cross Bona, stupačka v zatáčce chytá o zem skoro hned (ale zase můžete říct, že jste ji smažili o zem ve 170 km/h a budete vypadat důležitě).

Před vámi leží ohromná nádrž, velká do všech stran, a ze stojanu se Suzuki zvedá s těžkým vydechnutím a zatnutým dechem. Podvozkově se Intru-

PŘEDSTAVENÍ



Nejchabší výkony, ale největší charakter. U H-D se za osobnost ale vždy platilo, „Zkřížené hnáty“ nejsou výjimkou

der nedá zařadit ani k ovladatelnosti H-D, ani Midnight Staru, protože má vzadu 240mm gumu (H-D 200 a Midnight Star 190 mm), a ta s ním na podélných nerovnostech pěkně cloume. Jedete si pohodička čtyřicítkou k semaforům a na jednu vás někdo tlačí vši silou ze stopy. Podélné koleje jsou pro Intrudera smrt a moc dobře na ně nereaguje ani konstrukčně pružnější podvozek H-D.

Nejvlídnější Midnight Star

Uživatelsky nejvlídnější je Midnight Star. Je sice také dlouhý jako Intruder, ale mnohem stabilnější při pomalé rychlosti, nevnímá tolik různé spáry v asfaltu a ovládá se, no – pakliže je Intruder ekvivalent naloženého nákladáku, Midnight Star je poloprázdná dodávka.

Podvozek Yamaha se mi jeví jako nejlepší, co se vedení v malé i plné rychlosti týče, brzdy a chuť zpomalovat má také nejlepší, nejmiň se kroutí a přerovávání zvládá nejvíc ze všech podvozků. Ovšem co jsem řekl prve o H-D, platí – díky pružinovému sedlu je Cross Bones nejpohodlnější. Za tím se také budou nejvíc otáčet hlavy, černý design z H-D programu Dark Custom vypadá dnes stále neotřele a navíc přední vidlice i pérové sedlo mnohé historicky matou. Mnozí pak zkoumají – je to veterán, nebo to není veterán?

Každá motorka má své. Mně se líbí nejvíc H-D, ale stojí o skoro 200 000 Kč víc než Intruder a o 100 000 víc než Midnight Star. Záleží na vás, podle jakých kritérií si vyberete.



VÍCE FOTOGRAFIÍ NA www.icmn.cz

Nejlevnější z trojice je Intruder. Že by se na něm ale šetřilo, se říct nedá

► VERDIKT

Harley-Davidson FLSTSB Cross Bones	Suzuki Intruder C1800R	Yamaha XV1900A Midnight Star
Motor	6/10	8/10
Podvozek	7/10	5/10
Brzdy	4/10	6/10
Ovladatelnost	7/10	4/10
Město	5/10	2/10
Cestování	7/10	6/10
Sport	3/10	6/10
Spolujezdec	4/10	6/10
Výkon/cena	5/10	9/10

TECHNICKÉ ÚDAJE

Harley-Davidson FLSTSB Cross Bones	
Objem	1584 cm³
Výkon	53 kW/73 k@5300
Točivý moment	125 Nm@3500
Hmotnost (bez náplní)	317,5 kg
Cena	18 790 €
(cca 488 540 Kč) základní verze	

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený dvouválec Twin Cam 96B s uhlím válci 45°, OHV/2, vrtání × zdvih 95,3 × 111,1 mm, kompresní poměr 9,2:1, vstříkávání ESPFI, elektronicky řízené klapky ve výfuku, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řemenem, olejová náplň 3,3 l

Podvozek: rám z ocelových trubek, vpředu nenastavitelná dvoudílná kluzná vidlice typu Springer s přidavným tlumičem, zdvih 97 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice typu Softail se dvěma podélně uloženými tlumiči, zdvih 91 mm, úhel řízení 32,5°, stopa 160 mm, brzdy vpředu kotouč Ø 292 mm, jednopístkový třmen, vzadu kotouč Ø 292 mm, dvoupístkový třmen, pneu Dunlop Harley-Davidson Series vpředu D402F MT90B16, vzadu D401 200/55R17

Rozměry: délka 2330 mm, rozvor 1630 mm, světlá výška 120 mm, sedlo 760 mm, nádrž 19,7 l

TECHNICKÉ ÚDAJE

Suzuki Intruder C1800R	
Objem	1783 cm³
Výkon	84 kW/114 k@6000
Točivý moment	155 Nm@3500
Hmotnost (provozní)	380 kg
Cena	302 420 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V54°, DOHC/4, vrtání × zdvih 112 × 90,5 mm, kompresní poměr 10,5:1, vstříkávání SDTV Ø 52 mm, elektrický startér, pětistupňová převodovka, sekundární převod kardanem, olejová náplň 4,7 l

Podvozek: ocelový rám, vpředu nenastavitelná vidlice Ø 49 mm, zdvih 130 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 118 mm, nastavitelné předpětí, úhel řízení 32°, stopa 130 mm, propojené brzdy Nissin vpředu 2 kotouče Ø 290 mm, třípístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 275 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 150/80R16, vzadu 240/55R16, lité hliníkové ráfky 3,50"8,00"

Rozměry: délka 2585 mm, šířka 985 mm, výška 1165 mm, sedlo 705 mm, rozvor 1755 mm, světlá výška 135 mm, nádrž 19 l

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha XV1900A Midnight Star	
Objem	1854 cm³
Výkon	66,4 kW/90 k@4750
Točivý moment	155 Nm@2500
Hmotnost (provozní)	346 kg
Cena	389 990 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec, OHV/4, vrtání × zdvih 100 × 118 mm, kompresní poměr 9,5:1, vstříkávání, elektrický startér, pětistupňová převodovka, sekundární převod řemenem, olejová náplň 5,2 l

Podvozek: hliníkový rám, vpředu nenastavitelná vidlice Ø 49 mm, zdvih 130 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s centrální jednotkou, zdvih 110 mm, nastavitelné předpětí, úhel řízení 30,9°, stopa 152 mm, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 298 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 320 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 130/70R18, vzadu 190/60R17

Rozměry: délka 2580 mm, šířka 1100 mm, výška 1125 mm, sedlo 705 mm, rozvor 1715 mm, světlá výška 155 mm, nádrž 17 l

Představení nového Velorexu již brzy v Brně

Nový Velorex, respektive Velor-X-trike je už realitou! Má za sebou první jízdní zkoušky, kterých jsme se zúčastnili, laminátové díly jsou čerstvé v luxusním chameleonovém laku a v těchto dnech ho mechanici skládají a připravují na slavnostní premiéru. Tu chystá opavská společnost MotoScoot na veletrh Motosalon 2010 v Brně. „Slavnostní odhalení nového Velora proběhne ve středu 10. března ve 12 hodin na stánku naší společnosti. Zvláštním hostem na světové premiéře bude i dnes už pětáosmdesátiletý Mojmír Stránský, konstruktér a otec původního Velorexu,“ řekl nám k velké premiéře Ing. Pavel Brída, majitel společnosti MotoScoot.

Jako první jsme přiznali, že nový Velor-X-trike nebude „lidové vozítko“ pro invalidy, ale agresivní sporták. Tentokrát přidáváme pár nových faktů, které tuto skutečnost jen potvrzují. Pohonná jednotka z Hondy CB 1300 byla pro potřeby Veloru vyladěna na 150 koní, které pohání lehké, ale přitom bezpečné vozidlo o váze do 500 kg! Velor-X-trike má extrémně malou světlou výšku, je delší i širší než původní Velorex a na silnici sedí přibitý jako motokára. Lehký tříkolový sportáček není prvoplánově stavěn na překonávání velkých maximálních rychlostí, ale jeho hlavní devizou bude neskutecné zrychlení a náčiní pro krále driftu. Stejně jako se konstruktéři snažili zachovat základní designové prvky starého Velorexu (stejný oblouk dveří, sklon zad-



Otec projektu Pavel Brída zachycen při testování pohonné jednotky

ní karoserie, odnímatelná střecha, pletená drátová kola, průduchy u sání, dva výfuky atd.), podařilo se jim zachovat i celkovou myšlenku. Tedy že Velorex je sice tříkolové auto, ale na bázi motocyklu. Kromě motocyklové pohonné jednotky najdete na Veloru také motocyklové brzdy, víko nádrže nebo zadní kyvnou vidlici a pružici jednotky. Třešničkou na dortu je pak jednoduchý, ale přitom nádherně

přehledný a komplexně vyřešený budík z Kawasaki ZX 10R umístěný na jinak sportovně strohé palubní desce. Součástí výbavy prvního předváděcího kusu je i CD - DVD přehrávač s výklopným dotykovým displejem. A kdo si libuje ve vymoženostech 21. století, určitě uvítá světelný systém s xenony a LED diodami, kterými je dokonce osvětlen i motorový prostor.

Pokud vás Velor-X-trike zajímá, pak si určitě nepamenejte koupit ČMN č. 10. Naše redakce a MotoScoot tam pro vás budou mít velké překvapení!

Ondřej Hruža, foto: archiv autora



► MINIROZHovor



Eva Edwards

jednatelka společnosti Sensormet

Vaše firma, která dováží výrobky značek Scottoiler, Draggin Jeans, Kriega atd., funguje na našem trhu od roku 2004. Bylo těžké se v konkurenci prosadit?

Toto je takřikajíc běh na dlouhou trať. Konkurence nikdy nespí, takže není důležité pouze se na začátku podnikání prosadit, ale podstatně složitější bývá si svou

dosaženou pozici udržet v dalších letech. Vzhledem k tomu, že jsme přímými dovozci zboží, které je v mnoha kvalitativních a funkčních parametrech odlišné od konkurenčních výrobků na našem trhu, máme v tomto ohledu situaci maličko zjednodušenou. V každém případě neusínáme na vavřínech, pravidelně rozšiřujeme naše portfolio o zajímavé položky a snažíme se našim zákazníkům nabízet bezchybné služby.

Jak vás napadlo začít podnikat v oboru motocyklových doplňků?

Tento nápad přišel od mého manžela. Je vášnivým motorkářem a ke svému úžasu v roce 2003, kdy se ze Skotska přestěhoval do Prahy, zjistil, že čeští motorkáři neví nic o Scottoileru, automatickém mazání řetězu, které má na Britských ostrovech na svém dvoukolém miláčkovi snad každý druhý. A bylo rozhodnu-

to! Využili jsme našich obchodních zkušeností a začali do Česka dovážet řadu výrobků Scottoiler. Postupně se k nim přidávaly další osvědčené a osobně vyzkoušené značky. Prostě se nám podařilo spojit příjemné s užitečným.

Práce máte dost, zbývá vám ještě čas na aktivní motorkaření?

Musím se s pokorou přiznat, že osobně jsem na motocyklu neseseděla již pěkně dlouho. Mezi firmou, domácností a naším 3,5letým synem mi už moc času nezbývá. Nicméně můj manžel zásadně motocykly nezazimovává a téměř za každého počasí (s výjimkou sněhových závějů) zdolává každý den na motorce 50 km mezi Prahou a našim domovem. Je názornou ukázkou toho, že jezdit se dá pořád, jen musí mít člověk kvalitní vybavení.

zpovídal Martin Houška

- VŠECHNY MODELY NA PRODEJNĚ
- EXKLUZIVNÍ MOTOÚVĚR
- PROTIÚČET + VÝKUP VŠECH ZNAČEK
- KOMPLETNÍ SERVIS + ND
- U NÁS VŽDY NĚCO NAVÍC



AUTO TONY MORAVA
autorizovaný dealer

Těšínská 712, 739 34 Šenov u Ostravy,
Tel.: 596 887 556, Mobil: 608 774 773



WWW.AUTOTONYMORAVA.CZ