

Dlouhonohá kráska

Pro fanoušky značky možná šok, pro logicky uvažujícího manažera nevyhnutelnost. MV Agusta, doposud známá jako výrobce ultimativních supersportů a naháčů, přichází se strojem kategorie adventure bike. Ovšem samozřejmě zcela podle vlastních představ.



Jan Rameš, honzis@cmn.cz
foto: MV Agusta

Motorka ve stylu BMW GS nebo KTM Adventure, to by MV Agustě opravdu asi nesedlo. Ovšem tak, jak je Turismo Veloce koncipována, se to vůbec netluče s firemní tradicí. Je to parádnice, je to sportovkyně, a teď ještě navíc i pohodlná, když by z vás neměla vyklepat duši ani na horším asfaltu. Na terén zapomeňte, tahle motorka jde stejnou cestou jako třeba Kawasaki Versys nebo Ducati Hyperstrada.

Digitální pohodlí

Toto zaměření je patrné hned na první pohled – sedmnáctipalcové lité ráfky rozhodně po nějakých skocích a blátě netouží. Naopak nabídnou famózní ovladatelnost a jistotu na silnicích, nota bene když vřadu najdete superbikovou stodevadesátku. Kdo se někdy svezl na výše jmenovaných konkurentkách, a klidně k tomu můžeme přidat ještě silnější Multistradu či KTM SM T, ten ví, že tyhle motorky dokáží znectit i čistě supersporty, a přitom na nich máte pocit, že se jen tak vezete.

Pohodlný posaz by měl být charakteristickým znakem i pro Turismo Veloce (v italštině Rychlý Cesták). Jednoduchá řídkta na vysokých držácích se natahují k řidiči a mají na svých koncích kryty rukojetí s integrovanými blinkry, sedátko vypadá široce, plexi zase vysoce, rám je předělaný, takže motor-

Cesták se vším všudy



ka je v pase trochu širší, neboť sportovní hubenost je při delších trasách otravná.

Komfort je daný také odpružením. To má vpředu i vzadu zdvihy kol 160 mm, což je v této kategorii standard, supermotard Rivale, který je s Turismo Veloce nejbližší příbuzný, má podstatně méně. A Rivale má hlavně jen obyčejné tlumiče, což standardní Turismo Veloce taky, jenže je tady ještě druhá verze, která nese přídomek Lusso (jako „luxus“), a ta má semiaktivní tlumení, stejně jako Multistrada, GS nebo Caponord! Řídicí jednotka podvozků vyhodnocuje, po čem právě jedete, a neustále ladí útlumy sem a zpátky, aby jízda byla co nejpohodlnější a nejbezpečnější. Tlumiče u Lusso nesou značku Sachs (standard má vpředu Marzocchi), algoritmy pro řídicí jednotku však prý pocházejí přímo od MV.

Nezaměnitelná MV, světo je full LED



Sám sobě ladičem

Co má Lusso ještě jinak? Samé praktické věci. Centrální stojan, vyhřívané rukojeti, praktické a navzdory své velikosti (celkem 60 litrů) i velmi elegantní kufr, a dokonce integrovanou GPS! Na tu nepotřebuje žádnou přídatnou obrazovku, protože přístrojovou desku i u stan-



Vše řídíte přes 5" TFT displej

dardní verze tvoří parádní velký barevný pětipalcový TFT displej, který se ovládá přímo ze řídkta.

A právě tento displej je centrálním mozkiem celého stroje, který je doslova přesycený elek-

tronikou. V sérii najdete ABS, osmistupňovou kontrolu trakce, elektronický plyn a na výběr má pilot ze čtyř motorových map. Rain je dešťová klasika s nejpřísnější kontrolou trakce, Turismo má turistický průběh a 100 koní, a pro ty, kdo to rádi horké, je tu 125koňový Sport. Čtvrtou mapou je Custom, čili zde si můžete navolit, jakou mapu chcete: dva různé výkony, dvě verze zásahu omezovače (měkký a tvrdý), tři úrovně citlivosti plynu, dvě úrovně brzdění motorem, dva způsoby reakce motoru a samozřejmě máte na výběr jeden z osmi stupňů kontroly trakce. Ladičem sám sobě, dalo by se říci.

To ale ještě není kompletní seznam elektronických fičur téhle MV. Turismo Veloce má i anti-wheelie, tempomat, modrozubé připojení, kdy si motorka může povídat s vaším telefonem, parádní Full LED přední osvětlení a rychlořazení EAS druhé generace, jež umožňuje řadit nejen nahoru, ale i dolů bez použití spojky! Na tohle jsme obzvláště zvědaví.

Jako supersport

Rám je klasická MV, čili kombinace hliníkových desek a ocelových trubek, o odpružení již řeč byla, a tak zmiňme ještě brzdy – tady je všechno v pořádku, monobloková Bremba jsou čistě sportovní záležitost, která se hodí, až budete zpomalovat z udávaných 240 km/h, což je pro tento typ motorky opravdu praštěné numero.

Jenže ten motor na to klidně má. Turismo Veloce používá stejný agregát jako Brutale nebo F3, čili tříválcovou (o čemž neza-

měnitelně informuje trojice výfukových koncovek) osmistovku, v této verzi se 125 koníky a 84 newtonmetry. Klikovka se v tomhle motoru točí obráceně, stejně jako u závodního speciálu Yamaha M1, což má blahodárny vliv na mrštnost celého stroje. Ovšem daleko důležitější u cestovní motorky je, že tříválec má prakticky lineární průběh, takže jede přesně tak, jak mu pravou rukou poručíte. Nádherná, rychlá a ještě k tomu pohodlná italská motorka, to zase bude zamilovanejch...

TECHNICKÉ ÚDAJE

MV Agusta Turismo Veloce 800/Lusso

Objem	798 cm³
Výkon	92 kW/125 k@11 600
Točivý moment	84 Nm@8600
Hmotnost	194/207 kg (bez náplní)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový tříválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 79 × 54,3 mm, kompresní poměr 13,3:1, vstřikování Eldur Ø 47 mm, čtyři motorové módy, osmistupňová kontrola trakce, elektrický startér, šestistupňová převodovka, rychlořazení MV EAS 2.0, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový trubkový rám s hliníkovými bočními pláty, vpředu USD Marzocchi vidlice Ø 43 mm, zdvih 160 mm, nastavitelné předpětí a odskok, vzadu hliníková jednoramenná kyvná vidlice s plně nastavitelným tlumičem Sachs, zdvih 160 mm (verze Lusso: elektronicky nastavitelné semiaktivní odpružení Sachs), brzdy Brembo Bosch 9 Plus vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové radiální monoblokové třmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Diablo Rosso II vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, lité ráfky 3,50"/5,50"

Parametry: délka 2080 mm, šířka 900 mm, sedlo 870 mm, rozvor 1420 mm, stopa 108 mm, světlá výška 140 mm, nádrž 20 l, max. rychlost 240 km/h

inzerce

ABUS
Security Tech Germany

WWW.ABUS.CZ

GARÁŽ NENÍ PEVNOST. PŘIPRAVTE SE NA ZIMU.

tíčku) do státu a místa zasažená povodněmi. Na většině ostatních cest jsem si užil asfalt. Ve východním okrese Kumaon byly silnice v pohodě a ty, které odnesla voda, už byly proraženy buldozery, ale samozřejmě kamenité. Asfaltky v lesích jsou široké jen 2–3 metry. Připadáte si jako v parku, spěchat je tu škoda. V boxíku přidávám několik tras, které byly (alespoň letos) opravdovým balzámem pro duši motorkáře.

Stát Uk toho však nabízí daleko víc. Níže pod horami jsou vyhledávaná jogínská města, jako Rishikesh, britská koloniální horská centra Mussoorie, Nainital nebo džungle s tygry a slony v Corbettově rezervaci.

Další fotky i mapu trasy najdete na www.motoska.com.

TRASY

V GARWHALU

Tiuni–Mori, podél řeky Rupin
Pohádková „cesta do Himaláje“. Krása, les, mytinky nad řekou k odpočinku, malinké vesničky, hinduistické chrámký. Žádný provoz.

Mori–Purola–Naugaon

Rozkoš pro motorkáře! Cesta přes kopec vede nádherným zatravněným lesem. Hra světla a stínů. Skvělá silnička, žádný provoz.

Uttarkashi–Gangnani–Gangotri
Cesta dost stržená povodněmi, jinak krásná trasa. Horké prameny a Baba (svatý muž – hulič) ve vesnici Gangnani. Začátek „čarasové etapy“. Úsek Dharali–Gangotri je ve znamení vyhlídky a cesty nad roklí s „baby“ říčkou Ganga.

V KUMAONU

Karnprayag–Gwaldam
Státní dálnice (cca 5–8 metrů široká),

minimální provoz. Horní část Thari–Gwaldam je s vyhlídkou na Trishul „Trojzubec“ (atribut boha Šivy).

Thal–Munsiyari

Nádherné údolí podél říčky Ramganga a pak neuvěřitelně dlouhé stoupání asfaltkou na skalní stěně k průmysku s chrámkem Kalamuni. Za tmy máte hvězdy i pod sebou... Z Munsiyari (první pokusy o turismus, dobré ubytování) je nádherný výhled na Panchachuli „Pět bratrů“. Vesnice Madkot, horké prameny u řeky Goriganga, údolí nedotčené turismem.

Gauchar–Didihat–Ogla

Asfaltka opět bez jediné rovinky, další a další sněhové výhledy.

Jauljiby–Ogla–Nainpal

„Malý Sikim“ (stát na východě Himaláje) se zelenými svahy „vyskládanými“ z terasových políček. Asfaltka naprosto bez aut.