

Zdařilá evoluce



Moto Guzzi Stelvio přišlo mezi velká cestovní endura v roce 2008, a i když tah to byl dobrý, první model měl pár neodpuštělných chyb. Naštěstí, lidé v Mandello del Lario naslouchají svým zákazníkům a díky tomu máme od minulého roku Stelvio nové a mnohem lepší. Pokud byste ovšem chtěli ještě víc, je tu dobrodružnější verze s označením NTX.



David M. Bodlák
david@cmn.cz

foto: autor,
Jan Rameš

Přímý nástupce kultovní Quoty, Moto Guzzi Stelvio, už od začátku trochu klamal tělem. Tahle mašina toho totiž dokázala víc, než byste na první pohled hádali. Je pravda, že manipulace na místě s tímto mastodontem nebyla nikdy snadná, ale jakmile jste se rozjeli, byli jste překvapeni, co vše si můžete na silnici dovolit. A dobrodružnější verze NTX, která přišla o rok později s vypínatelným ABS a užší zadní pneumatikou, ta se nebála ani nějakého toho off-roadu.

Ovšem při pohledu zpět měla první generace Stelvia včetně vymazlenějšího NTX i jeden zcela zásadní problém, a tím byla příliš malá nádrž, která stroji primárně určenému k cestování dovolovala směšný dojezd (cca 200 km). K radosti nás všech ale tento problém inženýři v Mandellu vyřešili při upgradu modelové řady pro rok 2011, kdy Stelvio dostalo me-

gabandasku na 32 litrů paliva (!), po vzoru prvního NTX užší zadní pneumatiku (namísto supersportovních 180 cestovních 150 mm), a kromě několika méně či více užitečných detailů i vcelku sofistikovanou elektronickou výbavu. Naštěstí, na rozdíl od některých moderních strojů podobného ražení, kde máte ABS nebo kontrolu trakce natvrdo, v Itálii tentokrát zachovali zdravý rozum a oba tyto strážné anděly můžete v případě potřeby deaktivovat, což se u motocyklu tohoto typu prostě někdy hodí.

Slušná výbava už v základu

První svezení na loňské novince ukázalo, jak Stelvio výrazně dospělo. Vyladěný moderní agregát Quattrovalvole teď disponuje lepším spodkem a má znatelně vyrovnanější průběh na přechodu ze středních do maximálních otáček, kde byla u původního motoru výkonová díra. Vibrace velkého podélně uloženého devadesátistupňového dvouválcového motoru máte pořád dostatek síly.

Ergonomicky na tom bylo Stelvio velice dobře již od začát-

ku. Široká, částečně stavitelná řídká, do dvou poloh výškově nastavitelné sedlo nebo stavitelné páčky i stupačky, tady si své místo musel najít opravdu každý. K tomu laditelný podvozek a téměř bezúdržbový kardan a daleké cesty jsou vaše. A tím spíš, pokud ve vašem hledáčku uvízne model s označením NTX. Za několik kaček navíc totiž máte už z fabriky motorku vyzbrojenou vším, co jako cestovatel při svých výletech můžete ocenit. Tedy skoro vším...

Model 2011 rozeznáte mimo jiné podle přepracované kapoty se zamračenými světly. Kvůli zvětšování objemu nádrže přišla kapota o praktický uzamykatelný úložný prostor



Oproti „obyčejnému“ Stelviu je „entéčko“ vybaveno dvojicí hliníkových kufrů, spodním krytem motoru, ochranným rámem válců s přídatnými mlhovkami a větrným štítem. Ten je na NTX dodáván ve velikosti XXL, stavitelný je jednoduše pomocí křídlových matic, a je to jeden z mála štítů, jehož funkci jsem si pochvaloval i já coby nezakrslý jedinec. Ruce vám chrání pevné bástry a chybí akorát vyhrívané hefty. Příprava na motorce



Přehledná přístrojovka umí kromě jiného také dva samostatné okruhy tripů

je, jen si musíte dokoupit kit za 4463 Kč, a určitě se bude hodit ochranný rám hrušky kardanu, kterým sice naše testovačka vyzbrojena byla také, ovšem za příplatek 3348 Kč. Tím ale veškeré výdaje končí a můžete se vydat do světa.

Na silnici král

Plně nastrojené Stelvio NTX budí veliký respekt, zvláště pak pro jezdce menších postav. Manipulace na místě je nutné zlo, na tom se nic nezměnilo, vše je ale zapomenuto ve chvíli, kdy se pohnete z místa. První jízdní dojmy budou spíše rozváznějšího charakteru a budete si užívat ultra širokých řídicíků spolu s pohodlným posazením a doslova sametového projevu motoru. Vůbec nic vás nebude

nutit někam pospíchat. Důvěra, kterou ve vás Stelvio bude vzbuzovat, je ale mnohem větší, a tak brzy přijde chvíle, kdy za to pořádně a bez milosti vezmete.

Motor vytočený do druhé polky otáčkového spektra nic nenamítá, a zatímco vám na digitálním rychloměru v tu ránu začnou naskakovat nelegální čísla, všude kolem sebe uslyšíte a ucítíte rozrušený vítr tříštící se o průhledný štít a boční deflektory a vám to opět přijde naprosto normální a přirozené. Dokonce mnohem zábavnější než jízda na kochačku. A ten nádherný zvuk z koncovky...

Převodovka je přesná a najít neutrální nebylo nikdy snazší. Spojka vám nezlikviduje ruku ani po celém dnu a na pěkné silnici vás čekají doslova orgie hodné spíš supersportovních strojů. Stelvio totiž sedí jak přibité a dovoluje vám řídit se do zatáček s takovou jistotou, že jediné, o co budete mít brzy obavy, budou vaše kufrы, jejichž spodní hrana se bude téměř dotýkat vozovky.

Přisun koníků a kroutáku na zadní kolo jistí kontrola trakce, která dokáže v krizových situacích jemně zasáhnout a spoleh je i na radiální brzdy. ABS se hlásí o slovo až v krajním případě a na silnici vám tak jen těžko někdo ujede. Změna ovšem nastává na zapomenutých a rozbitých cestách necestách. Pokud nepůjdete vysloveně po extrému, nic se pro vás až tak nemění. Máte stále to své pohodlí, jen podvozek bude schytávat hodně ran od všech větších nerovností a děr, a když to praští hodně, řídká vás dokáže i pěkně kopnout. Tady se zkrátka ukazuje neduh téhle motorky, a to je její nezanedbatelná váha. Na pomalé zdolávání náročných terénních úseků pak zapomenete úplně. Tohle vám Stelvio s vysokou položeným těžištěm a těžkým motorem s tendencí klopení nemá šanci nijak usnadnit. Šotolinové cesty a podobně méně náročné úseky ale jistě zdoláte bez komplikací. A jízda vestoje vám na Stelviu přijde stejně přirozená jako vsedě, což ale u tohoto typu stroje považuju tak nějak za samozřejmost.

Zatím poslední

Už od začátku pro mě bylo Stelvio hodně zajímavým strojem s velikým charismatem a překvapujícími jízdními schopnostmi, ovšem v novém vydání jde o mnohem všestrannější motocykl, než jakým byl jeho prvorozený sourozenec. A tím spíš ve verzi NTX.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Moto Guzzi Stelvio NTX 1200 8V ABS

Objem	1151 cm ³
Výkon	77 kW/105 k@7250
Točivý moment	113 Nm@5800
Hmotnost	272 kg (provozní)
Cena	349 900 Kč

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený podélně uložený dvouválec V90°, OHC/4, vrtání x zdvih 95 x 81,2 mm, kompresní poměr 11:1, vstříkávání Magneti Marelli Ø 50 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, jednokotoučová suchá spojka s antivibračními pružinami, sekundární převod kardanem

Podvozek: ocelový dvojitý páteřový rám, vpředu plně nastavitelná USD vidlice Marzocchi Ø 45 mm, zdvih 170 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s hydraulickým tlumičem Sachs, zdvih 155 mm, nastavitelné předpětí a odskok, brzdy Brembo s vypínatelným ABS Continental, vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 282 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 110/90R19, vzadu 150/70R17, vyplétané bezdušové ráfky 2,50"/4,25"

Parametry: délka 2250 mm, šířka 1050 mm, výška 1480 mm, světlá výška 210 mm, sedlo 820/840 mm, rozvor 1535 mm, úhel řízení 27°, stopa 125 mm, nádrž 32 l (7 l rezerva), záruka 2 + 2 roky (A Spiriti)

Standardní výbava NTX: vypínatelná kontrola trakce ATC, boční hliníkové kufrы, hliníkový kryt motoru, padací rám, přídatné mlhovky, pevné bástry, stavitelný extra velký větrný štít s postranními deflektory

VERDIKT

Moto Guzzi Stelvio NTX 1200 8V ABS

Motor	8/10
Podvozek	8/10
Brzdy	7/10
Ovladatelnost	7/10
Město	6/10
Cestování	9/10
Sport	6/10
Spolujezdec	8/10
Výkon/Cena	7/10

S velkou bandaskou teď máte šanci mezi tankováním ujet až půl tisíce kilometrů (mně se hladové oko rozsvítilo po 416 km, potom je k dispozici ještě sedm litrů rezervy), a pokud vyrazíte někam na dlouhou cestu, garantuji vám, že se každý den budete těšit zase zpátky do sedla. Já bych se na této motorce vydal po silnici kamkoliv a se zachováním zdravého rozumu bych se nebál ani výjezdů mimo ni. A to je přesně to, co od takového adventure biku očekávám. Jediné, co jsem tak na této motorce v chladném a promočeném dni postrádal, bylo vyhrívané sedlo. Ale nevím, jestli to už nepřeháním...

Motocykl do testu zapůjčila firma A Spiriti.

► NTX ZNAMENÁ KUS HISTORIE

Označení NTX nepřišlo s představením prvního schopnějšího a cestovatelsky vyšlechtěnějšího Stelvia, ale sahá až do osmdesátých let minulého století. Tehdy se Moto Guzzi pustila do výroby lehčích cestovních endur s menšími bloky svého podélně uloženého věčkového motoru. Tyto stroje se vyráběly v několika kubaturách – **V35 NTX** se třístapadesátkou, **V65 NTX**, kterou poháněla šestsetpadesátka, a v letech 1986 až 1991 pak z linky v Mandello del Lario sjížděla nejobjemnější verze **NTX 750** s výkonem 52 koní a kroutákem 60 Nm. Velkou předností všech těchto Guzzi byla ohromná **32litrová nádrž**, se kterou byly tyto stroje schopné urazit téměř **600 km na jedno natankování!** Dalším hráčem nasazeným M-G v tomto segmentu byla v devadesátých letech **litrová Quota**.



► V PŘÍŠTÍCH ČMN

Příště přineseme porovnání Aprilie Dorsoduro 1200 a Husqvarny Nuda 900, dvou velkých agresivních motorek na půl cesty mezi naháčem a supermotem. Pro ně je adrenalin na prvním místě. Který jiný stroj je pro vás synonymem pro čistou zábavu na dvou kolech?

Pište na e-mail redakce@cmn.cz nebo www.facebook.com/cmn.cz