

Nejsportovnější z rodu



Pod pojmem cestovní enduro se dnes vyrábí bezpočet strojů, které ještě dále musíme rozdělovat do různých podskupin. Ducati Multistrada i Kawasaki Versys 1000 si zaslouží nálepku adventure sport, když jejich prioritou je pohodlné, avšak dynamické svezení hlavně na asfaltu.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: David M. Bodlák,
Ducati, Kawasaki

Postavte oba stroje vedle sebe a na první pohled uvidíte, že si půjdou po krku nemilosrdně. Nemyslím designem, tam to odlišnější být nemohlo (italská rafinovanost v balení XXL proti japonskému kubistickému směru nejhrubšího zrna), nýbrž proporcemi a způsobem, jak je vše připraveno. Přední USD vidle, manuálně stavitelné plexi, široká řídká, velká nádrž, sedátka a hlavně kola. Žádné hraní si na offroad, Ducati i Kawa mají na obou koncích sedmnáctipalcové ráfky a dokonce ještě obuté do úplně stejných pneumatik, jejichž univerzální vzorek je jedinou úlitbou pro případné šotolinové nasazení. A oba stroje pohánějí motory plné rachotů!

Velké motorky

Multistrada se superbikovým motorem Testastretta 11° je tady už od roku 2010 a pro letošní sezonu doznala výrazných technických změn, o kterých se dočtete v samostatném boxíku. My jsme na test měli ještě „výběhový“

model 2012, jenž si nyní můžete pořídit za výrazně zajímavějších cenových podmínek. Stejně tak Versyse můžete mít loňského a ušetříte třicet tisíc, ale u téhle loňské novinky to bude jen o změně barvy.

Na Multoše jsem toho naježdil už dost, takže tam jsem bezpečně věděl, do čeho jdu. Neskutečně rychlé štafle, dala by se popsat. Je to velká a hlavně vysoká motorika. Sedíte překvapivě blízko k širokým řídkám, ergonomie připomíná sportovní supermotardy, ovšem příjemně tuhé sedátko je širokánské a nádrž jakbysmet, ta vám pěkně roztáhne nohy.

To Versys je sice také pořádný macek, ale na pilota působí, navzdory řadovému čtyřválcí, trochu užším dojmem. Vzdálenost sedlo-řídky je delší (já už sotva dosáhl) a také sedátko, které je měkké, nabízí podstatně více místa v předozadním směru. Multistrada vás drží dost na jednom místě, ale kupodivu to není nepříjemné ani větším pilotům. Naopak vyvýšené sedátko spolujezce působí na vaše pozadí jako příjemná zarážka při akceleraci, kterou má Multistrada jednoduše famózní.

Dva vs. čtyři válce

Jako pohonná jednotka Ducati totiž slouží motor, který má za sebou spoustu titulů mistra

světa, a ty mu neodpáře ani sebevětší seškrčení. I když Italové tuhle disciplínu moc nepřeháněli a Multistrada má k dispozici pekelné stádo 150 koní, kteří opravdu umějí táhnout za jeden X-kroužkový řetěz. Říkal jsem si, že vzhledem k dlouhému napřevodování Ducati (na šestku při 6000 otáčkách 170 km/h, Kawa 160 km/h a kratší nízké rychlosti) by mohl být Versys lepší na pružné zrychlení, ale kdepak. Ať jsme akcelerovali ze stovky na šestku (Multistrada dvouválcových 3500 otáček, Versys čtyřválcových 3750), nebo na vytočenou trojku, byla to vždycky jednoznačně italská kráska, kdo bral vítězství.

Abyste ale nepropadli dojmům, že je Versys lenochod. Sice má „jen“ 118 koní a 102 newtonmetrů, avšak jeho srdce pochází z chuligánského Z1000 a Kawa říká, že je ve středním pásmu dokonce silnější než donor. Tohle je zcela nový přístup ke kategorii adventure sport a musím říct, že mě osobně čtyřválec v takovéhle motorce nadchnul. Má nepoměrně hladší chod než dvouválec u Ducati, který na nízké otáčky reaguje nespokojeným škubáním, příjemnější převodovku a vůbec snadnější ovládání. Sice cítíte, že krouták není tak masivní, a také že ve středních otáčkách je patrnější díra, ale vytočte ho jednou do maxi-

ma a budete to dělat pořád, tak je to návykové. Tenhle motor po otáčkách vysloveně prahne, na Multistradě dokážete plynule klouzat s davem stokilometrovou rychlostí, Versys ale visí na plynu a chce letět. Ve městě je rozhodně příjemnější přepnout na zkoušenou motorovou mapu.

Praktické a elektronické

Na Multistradě máte volbu chování motoru ještě bohatší, tady jsou hned čtyři programy (Sport se 150 ostrými koňmi, Touring se 150 progresivními koňmi, a Urban a Enduro se stovkou koníků), které v sobě zahrnují také přednastavené úrovně zásahu ABS a osmistupňové kontroly trakce. A u testovaného provedení S ještě odlišné naladění elektronicky štelovatelného podvozku. Připočtete do toho ještě bezklíčkové zapalování (máte v kapse akorát čip) a plně digitální přístrojovku s opravdu bohatým televizním programem a bude vám jasné, že Ducati je elektronická až na půdu a proč je o tolik dražší.

Kawa ale také nabízí ABS (dokonce lepší, maličké boschácké, co používá i litrová Ninja) a třístupňovou kontrolu trakce, i její přístrojová deska nabídne cestovatelům dostatek informací a ještě si přisadí kontrolkou ekonomické jízdy. Nepůsobí možná tak sofistikovaně, ale z praktického hlediska Versys na Multistradu příliš neztrácí. Přístrojovka se též ovládá z řídky, úložný prostor na nádrži a dvojice 12voltage zásuvek sice chybí, ale pod sedlo se toho vejde zřejmě víc, na obrovský nosič toho nabalíte tolik, že ani kufrů nepotřebujete... Nastavitelné plexi je celkem příjemné, nicméně na Ducati je prostě skvělé.

Kde Versys získává bodík navíc, jsou brzdy. Sice nejsou radiální jako u Multistrady, ale prostě brzdi lépe. Také se mi lépe vodil při nižších rychlostech, má nižší těžiště a užší zadní pneumatiku, s Duknou to je občas trochu boj.

Vyřeší to peněženka

Vzato kolem a kolem, vyšlápl si nový Versys na zavedenou Multistradu pěkně zostra. Čtyřválec v takovémto druhu motocyklu jednoznačně dává smysl. Kawa je zábavná i pohodlná, sportovní i praktická. A je levná, dokonce nejlevnější v kategorii velkých cestovních endur.

Ducati Multistrada je naopak jedna z nejosofistikovanějších, nejsilnějších a také nejdražších motorek své třídy. Jenže, abychom porovnávali porovnatelné, měli bychom vzít základní verzi

TECHNICKÉ ÚDAJE

Kawasaki Versys 1000	
Objem	1043 cm ³
Výkon	86,8 kW/118 k@9000
Točivý moment	102 Nm@7700
Hmotnost	239 kg (provozní)
Cena	299 000 Kč (model 2012 za 270 000 Kč)
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 77 × 56 mm, kompresní poměr 10,3:1, vstříkávání Keihin Ø 38 mm, dvě motorové mapy, kontrola trakce, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem	
Podvozek: hliníkový dvojítrý páteřový rám, vpředu USD vidlice Ø 43 mm, zdvih 150 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 150 mm, obojí nastavitelné předpětí a odskok, brzdy s ABS vpředu 2 kotouče Ø 300 mm, čtyřpístkové třmeny Tokico, vzadu kotouč Ø 250 mm, jednopístkový třmen, pneu Pirelli Scorpion Trail vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17	
Parametry: délka 2235 mm, šířka 900 mm, výška 1405 mm, sedlo 845 mm, rozvor 1520 mm, úhel řízení 27°, stopa 107 mm, světla výška 155 mm, nádrž 21 l, užitečná hmotnost 220 kg, max. rychlost 226 km/h	

TECHNICKÉ ÚDAJE

Ducati Multistrada 1200S Sport model 2012	
Objem	1198 cm ³
Výkon	110 kW/150 k@9250
Točivý moment	118,7 Nm@7500
Hmotnost	233 kg (provozní)
Cena	439 000 Kč (modely 2013 viz boxík)
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V90°, DOHC/4 desmo, vrtání × zdvih 106 × 67,9 mm, kompresní poměr 11,5:1, vstříkávání Mitsubishi s oválnými sacími hrdly Mikuni a jedním vstříkovačem na válec, elektronický plyn, kontrola trakce DTC, elektrický startér, šestistupňová převodovka, antihoppingová mokrá spojka, sekundární převod řetězem	
Podvozek: příhradový ocelový rám, vpředu USD vidlice Øhlins Ø 48 mm, zdvih 170 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s tlumičem Øhlins, zdvih 170 mm, obojí plně nastavitelné s elektronickým ovládáním DES, brzdy Brembo s ABS vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové dvoudestičkové radiální třmeny Brembo, vzadu kotouč Ø 245 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Scorpion Trail vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, lité ráfky 3,50"/6,00"	
Parametry: délka 2150 mm, výška 1400 mm, sedlo 850 mm, rozvor 1530 mm, úhel řízení 25°, nádrž 20 l, max. rychlost 233 km/h	

s ABS a bez elektronicky štelovatelného podvozku, a tu můžete mít v loňském výprodejovém modelu za něco málo přes 350 tisíc, což věru není špatná nabídka. Pořád je to ale o osmdesát více, než dáte za loňského Versyse, který Multistradě šlape na paty víc, než by se Itale líbilo.

Motocykly do testu zapůjčili firmy Asko KC a Moto Italia.

► VERSYSŮV SPORTOVNÍ PŮVOD

Sice nemá superbikové kořeny jako Multistrada, ale sportovním rodokmenem se může prokázat i Versys. Motor totiž pochází z chuligánského streetfightera Z1000, a když si motorku prohlédnete pořádně, zjistíte, že to je vlastně celé převlečený Žed, včetně rámu a zavěšení zadního kola!

V tomhle agresorovi by těžko někdo hledal základ pro Versyse



► NOVÁ MULTISTRADA SNÍŽILA CENY LOŇSKÝCH MODELŮ

Přestože na první pohled byste neřekli, že je něco jinak, Multistrada byla pro rok 2013 výrazně přepracována. Její první test jsme vám přinesli už loni v čísle 40, a tak jen pro osvěžení paměti to nejdůležitější: kola mají **design** jako u Panigale, vpředu příblyly **LED svítýlka** a narostlo plexi, předělaný motor dostal **dvousvíčkové zapalování**, jemnější chod a **menší apetit**, ABS má **chytrější mozek** a hlavně, verze S má komplet nové odpružení. Pryč jsou Øhlinsy nastavitelné elektronicky na pevně danou úroveň, nový model disponuje **semiaktivním odpružením**, kdy se tlumiče Sachs štelují samy podle povrchu a způsobu jízdy! Ceny začínají na 15 790 eurech (cca 405 tisíc) za základ s ABS, esko Touring stojí 18 890 eček (přes 480 tisíc českých) a za sportovní Pikes Peak nebo ultra cestovní GranTurismo už dáte přes půl milionu. Pokud vás vymoženosti novinky nelákají a chcete ušetřit nějakou tu kačku (a bavíme se o desetitísících!), máte štěstí, u dovozce ve skladu ještě mají **pár posledních kousků** stávajícího modelu. **Za 329 tisíc** můžete mít úplné holou základní Multistradu 2011, a to je skutečně hodně lákavá cena, za 352 potom je základ s ABS a rok 2012 (oboje v bílé barvě). Esko na elektronicky štelovatelných Øhlinsích si můžete pořídit jak v **červené variantě** Sport, jako jsme měli v testu my, nebo **červený či šedý** Touring s kufrů, centrálním stojanem a vyhrívanými hefty. V obou případech zaplatíte buď 439 tisíc, nebo 459, ale k tomu dostanete doplňky za třicet zdarma.



Model 2013 vypadá hodně podobně, ale technicky se dost liší

UDRŽUJ PALIVO

PO CELOU ZIMU V KONDICI

- Ochrana před oxidací paliva (zabraňuje usazeninám v palivovém systému)
- Váže vodu
- Zabraňuje korozi
- Usnadňuje jarní starty (nezapomene také na údržbu akumulátoru)

www.motorexcz.com