

Cestování bez řazení



více fotografií na www.icmn.cz

Integra, Tmax a SRV. Na všech třech strojích se designéři opravdu vyřádili, tady už se řeší i malé detaily jako u drahých motorek

VERDIKT

Aprilia/Honda/Yamaha

Motor	8/7/7
Podvozek	6/8/7
Brzdy	6/8/8
Ovladatelnost	5/6/7
Město	6/7/8
Cestování	8/7/6
Sport	8/6/8
Praktičnost	6/5/8
Výkon/Cena	6/7/5

Mají všechny atributy cestovních motorek, ale nejsou to motorky. Mají všechny atributy skútrů, ale nejsou to skútry. Stejně jako cestovní endura dávno nejsou endury, ani tyto tři stroje se nedají zařadit do známých kategorií s tím, že byste tak trochu nekecali. Cestáky bez řadiček? Když zamhouříme oči, třeba by to šlo.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: David M. Bodlák

Všechny tři stroje, Aprilia SRV, Honda Integra i Yamaha Tmax jsou loňskými novinkami. Tedy úplná novinka je akorát Integra, Aprilia je předělaná a podvozkově i motoricky vylepšená Gilera GP 800 a Tmaxem Yamaha způsobuje žaludeční vředy sales manažerům konkurenčních značek už přes deset let, jenže tohle je po čase nový model, a to celkem hodně upravený. Na všechny tři se nasedá jako na motorku, musíte přehodit nohu přes sedlo, všechny tři mají sekundární převod (Aprilia s Hondou řetěz, Yamaha nově řemen) jako motorky, všechny tři se cítí mnohem lépe v otevřeném prostoru, než že by vysloveně vyhledávaly upchané velkoměsto, stejně jako motorky...

„Těčko“, jak se Yamaze často přezdívalo, bylo vždy nejspornějším maxiskútretem. Kdo chtěl luxus, sáhl po Burgmanu nebo Silver Wingu, Tmax je variátorová alternativa životabudiče. Jenže se svým objemem motoru, byť zvětšeným ze 499 na 530 kubíků, i udávanými výkony působí papírově trochu out proti sedmistovce Hondy a hodně out proti tomu hovadu, co namontovali do Aprilie. Taky poměr výkonu a hmotnosti má nejhorší. Je jeho pozice krále segmentu tedy ohrožena? Záleží na tom, jaké priority zákazníci budou mít.

Vysoká a motorková

Začneme tím nejděivnějším strojem z dnešní trojice, jenž je také jedním z nejděivnějších na současném motocyklovém trhu – Integrou. To je nejméně skútrový skútr v tomhle srovnání. Fakticky je to NC700 přestavěné tak, aby jako skútr vypadalo. Design nese stejnou moderní linku jako dvanáctka VFR, čili takový divnostroj, a v téhle červené metle mu nemůžeme upřít eleganci. Něco jako francouzské auto.

Nasednete a zjistíte, že Integra je víc motorka. Ruce sice máte jako na skútru, nohy taky (bohužel nejdu ani úplně natáhnout, ani si je dát pod sebe), ovšem sedátko je svou výškou čistě motocyklové. Hodně štíhlý a vysoký stroj.

Posaz je klíčový – díky němu se cítíte jako na motorce, a na Integře se tak i jezdí. Podvozek je totiž čistě motocyklový, napoví vám už pohled na 17" pneumatiky. Konkurence má podvozky skvělé, nicméně pořád skútrové, tohle je motorka, a tím je řečeno vše.

Úsporná po všech stránkách

Svádělo by to k výrazu, že na Integře se jezdí jako na motorce s variátorem. Jenže – Integra nemá variátor! To je další z jejích kouzel, k pohonu slouží identický ležatý dvouválec jako u NC700, zde ve výkonnější 52koňové verzi a spjatý výhradně s dvouspojkovým poloautomatem DCT. Působí to tak sofistikovaně...

Jenže taky docela dýchavičně. Integra umí jet i hodně svižně, ale člověk se u toho víc nadře (naštěstí podvozek je fakt boží, staráte se akorát o motor). U variátorové konkurence máte sílu k dispozici pořád, tady si ji na akci musíte přichystat – buď přepnete na sportovní režim, nebo rovnou podradíte čudlíkem na řídítku. Má to ale své světlé stránky, a jejich světlost jde svým odstínem až k zářivé bělosti (ani Ariel by to lépe nevypral). Spotřeba. Ta je daná do značné míry otáčkami: Tmax jede 60 km/h při konstantním plynu na čtyři tisíce a Integra na dva, to je ten rozdíl. Tři a půl, čtyři litry, podle toho,

jak se jede. To už člověk trochu té dynamiky oželí.

Oželet musíte také praktickou výbavu, z tohoto pohledu Integra nabízí to, co o polovinu menší staré malé SH. Schránka pod řídítky, pod sedlem místo akorát na otevřenou helmu. Trapné, NC700 jsou normální motorky a v atrapě nádrže schovávají integrálu. Na druhou stranu dokáže Integra hodně skórovat nejlepší ochranou proti povětrí (plexi je opravdu skvělé), výbornými brzdami už v základu s ABS, no a potom cenou. Šedesát, resp. pětasedmdesát tisíc rozdíl, uť...

Největší univerzál

Yamaha si Tmaxe nechá skutečně dobře zaplatit, jenže on nikdy nebyl levný, a přesto dokázal ovládnout svou kategorii. V čem to je?

V jeho univerzálnosti a vyváženosti. Tmax se rve dopředu na každém semaforu, protože se ze všech podobných korábů ještě pořád nechá používat jako skútr. Jeho hbitost je dána sportovní koncepcí, rozměry a lehkostí, vždyť je v testované verzi bez ABS o 21 kg lehčí než Honda a o brutálních šedesáti oproti Aprilii!

Městské schopnosti Těčka vám nebrání v tom, abyste si na něm nevyrazili na víkendové broušení hran pneumatik třeba do Alp. Sice cítíte, že jedete na skútru (variátor drží točky poměrně vysoko), zatímco Aprilia si jen tak duní a Honda je prostě motorka, ale pohoda. A jak se cesta začne kroutit, je obratný Tmax ve svém žívu. Navíc brzdy jsou bezmála okružácká záležitost. Honda brzdi pádně, ale na Těčko nemá, a Aprilia je vůbec mimo.

Praktický sportovec

Posílený motor je znát, i když jeho zátaž samozřejmě nikdy nebude takový jako u Aprilie. Hondu však smázněkdykoli, holt ten variátor... My jsme na testovače měli komplet Akrapoviče (dalších 26 tisíc k už tak značné ceně), takže potěšení z každého přidání plynu bylo

► PŘEKVAPENÍ PŘI SPRINTU

Součástí každého srovnávacího testu je i **porovnání dynamiky**, kolikrát se nám stalo, že přímá konfrontace dopadla úplně naopak, než jsme dopředu tipovali. **Z obligátního kila** na dálnici to bylo ještě **podle očekávání**: než Pětépák nacvakal na Integře „správný prací program“, byli konkurenti pryč. Já jel na Tmaxu, David na Aprilii a až do nějakých 170 km/h to bylo nastejno, potom Aprilka zužitkovala vyšší maximálku. Dlužno říci, že kdybychom se prohodili, tak by SRV s mými šedesáti kily metrákovému Davidovi na Tmaxu pravděpodobně uletělo.

Šok však přišel **při sprintu z místa**, kdy jsme simulovali rozjezd z křižovatky. Tři-dva-jedna-řed a dopředu šla, zcela jednoznačně – **Integra!** Fakt. Tmax se absolutně nechytal, jeho rozjezdová spojka bere až někde za třemi tisíci, a ta chvíle, než se tam motor z volnoběhu vytočil, rozhodla. Na opravdový odpal by to chtělo držet otáčky, jenže to na semaforu taky neděláte. Aprilia zareagovala rychleji, ovšem na startu prohrábala, zadní kolo šlo bokem a Integru dojela, až když tachometr ukazoval osmdesátku. Při **svižnější jízdě** dynamicky nejslabší **Honda** všem jednoznačně **vypálila rybník** i na obyčejný program D: spojka bere prakticky od volnoběhu a nízkootáčkový motor má krouták už tady.

maximální, a když na to přišlo, rozletěl se Tmax tachometrově až ke 180 km/h. Nový větší agregát má být zároveň o chloupek úspornější, my jsme jezdili za něco přes pět.

Sportovní charakteristiku podporuje posaz, řídítka jsou neskůtrově nízká a řidič sedí nezvykle přihrbeně. Prostor pro nohy není zrovna velkorysý, široký středový tunel ukrývající hliníkový rám je další z daní za sportovní náturu: kdo je zvyklý jezdit s nataženými nohama, bude v pohodě, avšak plošiny se směrem dozadu dost zužují. Také plexi bych si zvednul (imbusy) do méně sportovní, ale účinnější vyšší polohy.

Po stránce praktičnosti je na tom tenhle sportovec překvapivě nejlépe. Zvláště vpředu umístěným zrcátkům jsem nepřivklá a stejně tak přístrojovka na mě svými hranatými tvary působila trochu staromódně, ovšem informačně je to špica (spotřeby, intervaly výměn oleje a řemenu). Pod řídítky jsou dvě schránky, pod sedlo dáte v pohodě integrálu a ještě pár drobností...

Kouzlo rozměrů

To Aprilia, přestože je pocitově dobře o třetinu větší, na tom není zdaleka tak dobře. Schránka na drobnosti žádná, pod sedlem kastlík tak akorát na tu integrálku a ještě musíte přemýšlet, jak ji

tam dáte. Také si dobře rozmyslete, co sem uložíte, na delší cestě se „kufr“ silně roztopí.

Na delší cestě? Jo, eservěčko je regulérní sportovní cestovní motorka, na které se neřadí. Velká, těžká. Samozřejmě jsou všechna kila dole, takže ovladatelnost je v pohodě, jen prostě při jízdě cítíte, že jedete na dlouhé masivní věci, kterou hmotnost drží při zemi. To je super na nerovnostech, žádné nadskakování a drncání, tlumiče také dělají svou práci dobře. Jeli jsme se s Davidem na muskulaturním streetfighteru projet po středně rychlých a středně rozbitých silničkách, drželi si celkem svižné tempo a hádejte, kdo byl v cíli svěží a kdo vydrncaný.

Na SRV totiž nemáte problém držet krok s rychlými motocykly. V rychlých protahovacích se sice musíte vyrovnat s mírným, i když předvídatelným vlněním (malá kola, dlouhý rozvor, to logicky nemůže být jinak, Tmax na tom navzdory hliníkáči není o moc lépe), ovšem když se jede tak do 130 nebo na horší silnici, jste králové. Na motorce se musíte rozhodnout, jestli pojedete sportovně nebo normálně, a tomu podřizujete nasazení a řazení, zatímco zde jedete furt stejně, prostě jen točíte plynem a brzdíte. Škoda jen, že brzdy byly nejhorší z testované trojice, docela silné, ale s tupým nástupem. Tyhle sta-



Aprilia je nejpohodlnější. A pochopitelně nejrychlejší

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Aprilia SRV 850	
Objem	839 cm³
Výkon	55,9 kW/76 k@7750
Točivý moment	76,4 Nm@6000
Hmotnost	277 kg (provozni)
Cena	264 900 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V90°, OHC/4, dvě svíčky na válec, vrtání × zdvih 88 × 69 mm, vstřikování Ø 38 mm, kontrola trakce, elektrický startér, variátor, sekundární převod řetězem	
Podvozek: rám z ocelových trubek, vpředu nenastavitelná teleskopická vidlice Ø 41 mm, zdvih 122 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, nastavitelné předpětí, brzdy s ABS Brembo vpředu 2 kotouče Ø 300 mm, dvoupístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 280 mm, dvoupístkový třmen, parkovací brzda, pneu vpředu 120/70R16, vzadu 160/60R15, lité ráfky 3,50"/4,50"	
Parametry: délka 2237 mm, šířka 790 mm, sedlo 780 mm, rozvor 1593 mm, nádrž 18,5 l, užitečná hmotnost 183 kg, max. rychlost 194 km/h	

řícké brembácké dvoupístky už lepší nebudou.

Dvě stě na skútru

Králem divadla je motor. V A Spiritu testovačku vybavili koncovkou Arrow, což mi nejdřív přišlo prdlý, ale dnes vím, že bez něj SRV nemá cenu kupovat. Neřve, duní! Úplně jsem tomu zvuku propadl.

A motoru taky. V samostatném testu jsem SRV nazval superbikem s variátorem: 76 koní a stejně newtonmetrů, navíc díky variátoru dostupných neustále, to je prostě masakr. Motor je tak rychloběžný, že když si nehlídáte tachometr, jste pořád jednou nohou v kriminále, sto padesát při šesti tisících otáčkách je naprosto běžná cifra. A když to na dálnici podržíte, jste na dvou kilech. Na skútru... Že vám pak Aprilia vcucne do nádrže i spodáry, se nedivte, běžně jezdit za šest. Šlo by za mín, jenže ten motor tak božsky zatahuje...

Ovšem SRV není jen „motor na kolečkách“. Vše tady hraje dohromady. O dobrém podvozku již byla řeč, ačkoli ještě jsem nezmínil úžasný rejď (Integra i Tmax se na úzké silnici otáčely dost natěsno, dlouhé velké těžké SRV mělo půlmetrovou rezervu!), motor už dále vychvalovat nebudu, a musím připočíst ještě nejkomfortnější pozici řidiče. Plexi je nízké, ale chrání obstojně, na nohy je nejvíce místa, škoda jen designových plechových stupátek, která kloužou. Všude spousta prostoru, člověk si připadá jak kapitán zaoceánské lodi.

Otázka peněz?

Má se tedy Tmax bát? Určitě ano, byť to největší nebezpečí mu hrozí od stroje, jenž se nám do tohoto testu nepodařilo získat (přestože předem naplánované to bylo), a sice od nového BMW C 600 Sport. Nový Tmax je definitivně lepší než jeho předchůdce, skvělý ve městě, rychlý na okreskách, hbitý, hravý, sportovní. A drahý. Yamaha si musí být pořádně jista jeho kvalitami, že se nebojí napálit na něj takovou cenovku. Budeme-li porovnávat porovnatelné, včetně ABS vychází Yamaha suverénně nejdřív, dokonce draž než Bavorák (ten je za 263). Nejuniverzálnější z dnes testovaných strojů, ale cenu si musí každý ospravedlnit sám.

Integra je cenově na opačném konci. Přináší úplně nový pohled na „jízdu na velkoobjemovém stroji bez řazení“, a to za cenu, která je v porovnání s Aprilíí i Yamahou směšná. Nejlepší podvozek i ochrana proti povětrí, výborné brzdy a super úspor-

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Honda Integra	
Objem	670 cm³
Výkon	38,1 kW/52 k@6250
Točivý moment	62 Nm@4750
Hmotnost	238 kg (provozni)
Cena	204 900 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec s ojničními čepy přesazenými o 270°, OHC/4, vrtání × zdvih 73 × 80 mm, kompresní poměr 10,7:1, vstřikování PGM-FI Ø 36 mm, elektrický startér, šestistupňová dvouspojková převodovka DCT s manuálním a automatickým režimem, sekundární převod řetězem	
Podvozek: ocelový rám, vpředu nenastavitelná teleskopická vidlice Ø 41 mm, zdvih 120 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 120 mm, nastavitelné předpětí, brzdy s C-ABS vpředu kotouč Ø 320 mm, třípístkový třmen, vzadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu Metzeler Roadtec Z8 Interact vpředu 120/70ZR17, vzadu 160/60ZR17, ráfky 3,50"/4,50"	
Parametry: délka 2195 mm, šířka 790 mm, výška 1440 mm, sedlo 790 mm, rozvor 1525 mm, úhel řízení 27°, stopa 110 mm, světla výška 135 mm, nádrž 14,1 l, udatvaná spotřeba 3,58 l/100 km, užitečná hmotnost 195 kg, max. rychlost 165 km/h	



ný motor jsou neoddiskutovatelné přednosti. Ne každému je však po chuti vzhled na kování skútristé si musejí zvyknout na chování agregátu s dvouspojkovou převodovkou, tak odlišné od variátoru. Bezesporu zajímavý koncept „skútrocyklu“ navíc zbytečně sráží mizerný podsedlový prostor.

Mou osobní volbou by byla Aprilia. Do města se sice moc nehodí, ale tam já taky už nežiji, poměrně dost žere, což by mě trápilo, moc nebrzdí... Jenže je to raketa. Pohodlná silniční variátor-

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Yamaha Tmax/ABS	
Objem	530 cm³
Výkon	34,2 kW/46,5 k@6750
Točivý moment	52,3 Nm@5250
Hmotnost	217/221 kg (provozni)
Cena	259 990/279 990 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 68 × 73 mm, kompresní poměr 10,9:1, vstřikování Ø 34 mm, elektrický startér, variátor, sekundární převod řemenem	
Podvozek: hliníkový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 116 mm, brzdy volitelně s ABS vpředu 2 kotouče Ø 267 mm, čtyřpístkové třmeny Sumitomo, vzadu kotouč Ø 282 mm, jednopístkový třmen, parkovací brzda, pneu vpředu 120/70R15, vzadu 160/60R15	
Parametry: délka 2200 mm, šířka 775 mm, výška 1420-1475 mm, sedlo 800 mm, rozvor 1580 mm, statické rozložení hmotnosti 48/52 %, úhel řízení 28°, stopa 95 mm, světla výška 125 mm, nádrž 15 l, užitečná hmotnost 198 kg, max. rychlost 161 km/h	

Hubněte s Hubíky!

Ve spolupráci s naším předním výrobcem motooblečení, firmou PSí Hubík, jsme pro vás na jaro připravili speciální, unikátní a drastickou soutěž. Ten tlustoch, který do konce května dokáže zhubnout nejvíce, vyhraje kombinézu za 30 tisíc!

Situaci, kdy se člověk o Vánocích narve tak, že před ním váha zdřhává, zná většina Evropanů. Holky potom hubnou do plavek, aby v létě byly na koupálku sexy, kluci se snaží shodit tu ohavnou tukovou vanu, aby nebyli nechutní. A jednou z nejohroženějších skupin jsou motorkáři, neboť není smutnější situace, když na jaře člověk leze do kombinézy a najednou zjistí, že se mu nějak přes zimu srazil. Jenže znáte to, jak člověka nic nehoní...

A tak jsme pro vás společně s firmou PSí Hubík přichystali motivační soutěž „Hubněte s Hubíky!“, na jejímž konci pro neúspěšnějšího shazovače kil čeká zbrusu nová komboška. Protože

- na výstavě Motosalon, která proběhne v Praze-Letňanech od 7. do 10. března, se buď na stánku ČMN, nebo na stánku PSí necháte zvážít a změřit obvod pasu
- potom máte téměř tři měsíce na to, abyste ze sebe udělali fešáka či fešandu
- konec soutěže je v pátek 31. května
- do soboty 8. června se musíte dostavit na jednu z pěti českých či jednu slovenskou pobočku PSí, kde se zaznamenají vaše výsledné hodnoty
- vítězem se stane ten, komu se podaří shodit největší procento ze své původní váhy. Čili když 60kilová holčina zhubne tři kila na 57 kg, metrakový pořež musí shodit kil aspoň pět, aby oba měli pětiprocentní úbytek váhy (pro vtipálky, ze soutěže jsou vyřazeny těhotné ženy)

- v případě rovnosti výsledků rozhodne obvod pasu, resp. opět jeho procentuální úbytek
- vítěze vyhlásíme v čísle 12, které vychází 13. června, a kombinéza půjde přednostně do výroby tak, aby ji vítěz měl ještě před prázdninami!

Jednoduché, ne? Takže teď se ještě můžete dva týdny cpát, potom se na Motosalonu necháte zvážít a změřit, a pak už vás čeká strastiplná cesta ke kráse a možná i zbrusu nové kombinéze PSí. I když vám hubnutí nepůjde podle představ, neházejte flintu do žita, nikdy nevíte, jak je na tom konkurence. A hlavně, děláte to pro sebe!

VÝHRA: Jedno- nebo dvoudílná kombinéza šitá na míru v individuálním designu v hodnotě 29 699 Kč!

inzerce

bmw-motorrad.cz

Radost z jízdy

NOVÁ DEFINICE NEZÁVISLOSTI.

Výjimečně osobitý design a síla. Vyvinuli jsme nové maxiskútry BMW C 650 GT a C 600 Sport, které navždy změní současné chápání individuálního cestování. Nechte se unést jak zvukem motoru o výkonu 44 kW (60 k) při 7500 otáčkách za minutu, tak revoluční výbavou. Jako první na světě jsou BMW skútry vybaveny LED reflektory pro denní svícení a revolučním úložným systémem Flexcase®. Vyraďte na cestu a ukažte okolí, co to znamená suverenity, styl a komfort. Vítejte na svobodě – vítejte v nově éře pohybu.

U Vašich BMW Motorrad partnerů: **Brno:** Renocar a. s., **Hradec Králové:** Stratos Auto s. r. o., **Ostrava:** Cartec s. r. o., **Praha:** Invelt s. r. o., Stratos Auto s. r. o.

NOVÉ MAXISKÚTRY OD BMW MOTORRAD. WELCOME TO MODERN MOVEMENT.