

TIGERY NA LIMITU!

Jestli chcete důkaz, jak jsou osmistovkové Tigery schopné (v tomto případě po několika málo úpravách), jděte na www.icmn.cz a jukněte na video, resp. půlhodinový filmový nářez od firmy Icon Motorsports. Tohle se vám bude sakra líbit!



projevem. Když nemáte náladu, můžete se šourat krajinou nebo městem, když náladu máte, stačí potáhnout a rázem máte pod sebou ryze sportovní stroj, kterému se líbí v otáčkách a nemusíte ho vůbec k ničemu přemlouvat. A s novým podvozkem je jízda opravdu echtovní.

Mé velké nadšení se ale týká především skvěle vyřešené elektronické asistence. ABS a kontrola trakce, oboje nastavitelné do režimů road, off-road, vypnuto, včetně palivových map jsou součástí přednastavených jízdních režimů. Necháte Road (výchozí nastavení po zapnutí klíčku) nebo si přepnete na Off-road, a jedete. Hlavně s programem Off-road je hrozná práce a stanete se králem driftů na nebezpečných površích. Trakce má posunutý zásah tak, že vám dovolí pod plným plynem tahat zadní kolo bokem a nic vám přitom nehrozí, jen to chce překonat počáteční strach.

Pokud ovšem toužíte po vlastním nastavení, je tu ještě program Rider, kde si předdefinujete, co má jak být, a stiskem jednoho tlačítka tento režim uvedete v chod. Super! Kontrolu trakce i ABS tak lze jedním stiskem úplně vypnout. Tedy abych byl přesný, vypnutím ABS získáte volnost jen pro brzdění zadního kola, na předním se zásah antibloku výrazně posune, což ale znamená, že si ani na šterku neuvažným stiskem páčky přední brzdy neustelete. V palivových mapách pak máte na výběr z programů Rain, Road, Sport a Off-road.

Všechna tato nastavení se provádí přes povedenou a přehlednou přístrojovku s příjemným podsvícením, která umí graficky ukazatel paliva i teplotu chladicí kapaliny, okolní teplotu, průměrnou spotřebu a nechybí dokonce ani ukazatel kvality.

Nuda rozhodně nehrozí

Svůj celodenní program jsem měl skvěle naplánovaný. Dojet kus za Prahu, skočit na hodinku do pískovny, tam si zablblnout, aby byly nějaké ty fotky v letu, a pak pořádný výlet s kamarádem na

GSX-R1000 K5 po krásách českých. Jenže jak to tak bývá, plány jsou jedna věc a jejich realizace věc druhá. Na příjezdových cestách do pískovny přibily nové závoje a já jsem v tomhle směru prostě poctivec, takže z parádní off-roadové kulturní vložky na silničních gumách byla nakonec jen šterková polňačka.

Odpolední výlet se nám ale vydařil na výbornou. Přes rozkopanou Dubou do Pekelných dolů, odtamtud na Ještěd a pak okřes-kama zase pěkně domů. Pár set kiláků jsem dal, většinu v hodně sportovním tempu, únava veskrze žádná, nadšení a vyblbnutí maximální. A to musím pochválit kromě dobrého obutí Battle Wing od Bridgestonu i přední dvoupístkové třmeny. Na pohled vcelku chabá výbava, ale v realu velice slušný účinek, na kterém bude mít jistě nemalou zásluhu použití pancéřových hadic.

Jen při nočním návratu jsem byl trochu zklamáný z výkonu dvojitého světlotmetu. Na druhou stranu jsem jel v tmavých sklech, takže musím z kritiky ubrat. Kde ovšem neuberu, je hliníkový boční stojan. Ač to jistě šetří pár deka, sledovat, jak pruží při každém lehkém zatížení nebo rovnou představa, že se vám někde na dobrodružné cestě zlomí, brrr... Sem prostě patří staré dobré železo.

Pružně uložený větrný štítek určitě ochrání lépe menší jezdce, líbí se mi ale třeba parádní madla spolujezdce, tvar páky zadní brzdy nebo zubaté stupačky, jež mají vyjímatelné gumové nášlapy, takže s „krosovým obutím“ se budete moci vydat i do blátivého terénu. Jediné, co vám bude tyhle hrátky nejspíš sabotovat, je nedostatek místa mezi předním pláštěm a blatníkem. Jinak podle mého Tiger dokáže určitě víc, než na co vypadá. Pro vejletění, dovolené nebo expedice bude jistě bezva partákem. A na to dám ruku klidně do ohně, resp. do klece.

Motocykl do testu zapůjčila firma DK auto-moto.

MASERATI na dvou kolech

Dokážeme vám ukázat fotky. Ze všech stran, málem i zevnitř. Dokážeme vám, tedy doufáme, v písmenech zprostředkovat jízdní dojmy. Co však nedokážeme, je zprostředkovat zvuk. A přitom právě zvuk je u Benelli BN 302 nejcharakterističtější znakem.



Při jízdě máte pocit dospělé motorky

Jan Rameš, honzis@icmn.cz
foto: David M. Bodlák

Už je to pěkných pár let, ale ten zážitek je pořád silný. Je léto, slunko praží, tankuji jakousi testovací motorku u pumpy na D11 směrem na Prahu. Slyšet je jen unylé svištění aut po dálnici za svodidly, prostě cimrmanovské „nuda-nuda-šed-šed“. Vtom proříznu vzduch takový zvuk, že jsem si málem cvrknul do textilu! Fakt nevím, jak ho popsat, je to neuchopitelná kombinace hlubokého mručení s vysokým pištěním naráz, a zdá se, že otáčky letí skoro do nebe. Mám to auto schované za tankujícími kamiony, ale už slyším, jak se rozjíždí, jak automat řadí... Napjatě očekávám, co to bude za závodní placku, ilegálně přejíždějící po veřejných komunikacích. Už je tady, už se objevuje, a je to... Cože?! Maserati Quattroporte! Čili žádný supersport, nýbrž čtyřdveřové gran turismo, a ještě jede tak třicet. Tuhle habadůru na uši znám, kamarád kdysi míval GPX600R se zvláštním ladákem, a když jel po městě, znělo to i při padesátce na poslední kvart, jak kdyby točil 20 tisíc.

A přesně na tohle jsem si vzpomněl, když jsem poprvé nastaroval Benelli BN 302 s ladákem Arrow, který si k nové motorce můžete zakoupit za sedm a půl místo ceníkových 14 tisíc. Ten zvuk je naprosto elektrizující pro řidiče i kolemjdoucí, kteří se okamžitě stávají kolemčúčícími. Efekt „víč řvu, než jedu“ tady není tak patrný, nicméně zvuk se vé-osmiče v Maserati opravdu velmi podobá. Tuhle motorku byste si koupili jen kvůli tomu, abyste ji mohli v zimě chodit do garáže poslouchat...

Dospělá motorka

BN 302 je velmi speciální bajk i bez zvuku. Podívejte se na ja-

kéhokoli konkurenta stejného objemu a uvidíte malou, pod líbivými plasty na spoustě míst ošulenou motorku. Ovšem v Benelli udělali plnohodnotný dospělý stroj, který je „jen“ vybaven malým motorem. Rozměrově jde fakt o velkou motorku a musíte si třikrát protřít oči, když zkoumáte technické vybavení. Upside-down vidlice, dva kotouče vpředu, čtyřpístkové třmeny, pěkný příhradový rám a krásná trubková kyvka, po straně uchycený zadní tlumič, širokánské pneumatiky Pirelli, pěkná kombinovaná přístrojovka, tohle skutečně vypadá spíš na šestistovku. A když tříkilo, tak určitě pekelně drahé. Jenže tady přichází další šok, když BN 302 stojí podstatně méně než všichni konkurenti v čele s Kawasaki Z300! Navíc když si ji koupíte teď, dostanete extra prodlouženou záruku jakoby od 1. března 2016.

Sednete si na něj a pořád cítíte velkou motorku, něco ve stylu Kawasaki ER-6n. Široká říditka jsou fajn, stejně jako rozměrné

sedátko, které má několik profilů a u něhož bohužel za nějaký čas zjistíte, že je docela měkké a prosedí se. Specifická je poloha stupaček – ač to na obrázku nevypadá, jsou fakt dost vzađu a s nohama na špičkách jsem měl holeně málem vodorovně.

Točit a poslouchat

Pocit dospělého stroje zůstává i při jízdě. Není to takové třestiprdlo, jak jsme u malých motorek zvyklí. Své dělají ty široké Pirellky a hlavně hmotnost, čtvrt metráku navíc proti Z300 je šokující údaj. Jenže ona si taky Kawa vystačí s užšími ráfky, jedním předním kotoučem atd. Je to vždycky něco za něco. Ovšem Benelli rozhodně nejede špatnou cestou, ten pocit pevného, tak akorát sportovně nastaveného podvozku, a silných brzd je velmi příjemný a důvěryhodný, čert vem kila navíc...

Na druhou stranu, být motorka lehčí, neměl by s ní malý dvouválec takovou práci. Benelli sice udává působivých 37 koní, o pouhé dva koníky méně než

TECHNICKÉ ÚDAJE

Benelli BN 302	
Objem	300 cm³
Výkon	27 kW/37 k@11 500
Točivý moment	27 Nm@9000
Hmotnost	196 kg (prvozní)
Cena	109 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec, DOHC/4, vrtání x zdvih 65 x 45,2 mm, kompresní poměr 12:1, vstříkávání Delphi Ø 38 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový příhradový rám, vpředu nenastavitelná USD vidlice Ø 41 mm, zdvih 115 mm, vzađu ocelová kyvná vidlice s jedním tlumičem s nastavitelným předpětím, zdvih 120 mm, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 260 mm, čtyřpístkové třmeny, vzađu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu Pirelli vpředu 120/70R17, vzađu 160/60R17, lité ráfky 3,50"/4,50"

Parametry: délka 2115 mm, šířka 800 mm, výška 1130 mm, sedlo 795 mm, rozvor 1405 mm, světlá výška 180 mm, nádrž 16 l (3 l rezerva)

VERDIKT

Benelli BN 302	
Motor	6/10
Podvozek	7/10
Brzdy	6/10
Ovladatelnost	6/10
Město	7/10
Cestování	6/10
Sport	7/10
Výkon/Cena	7/10

Z300, ale ty najdete až skutečně nahoře, střední otáčkové pásmo je poměrně slabé. Možná proto je převodovka zvláště poskládaná, rychlosti jsou tak blízko u sebe, že připomínají „půlky“ v nákladáku, já dokonce chvílemi řadil „ob kvat“. Ovšem to vás logicky nutí motor točit, a tohle je nakonec vlastně přesně to, co na malé třístovce chcete dělat. Točit ji a poslouchat, jak krásně zpívá!

Motocykl do testu zapůjčila firma Nevima Group.

Výbava neodpovídá ceně: krásný trubkový rám a kyvka, široké Pirellky, dvojitý zubatý kotouč a čtyřpístky...



V off-roadovém módu si se zapnutou kontrolou trakce užijete spoustu sránde