

Východní E-voluce

Vloni jsme vám přinesli krátký test dvou strojů stejných značek, přičemž v případě Enfieldu šlo o typického zástupce strojů vyráběných bez velkých změn dlouhá desetiletí, kdežto u Uralu došlo na zážitky s nejmodernějším ruským chopperem (Vojaz ani Kobra se do ČR nedovážely). Dnes ruské dvouválec zastupuje nejčerstvější novinka Solo Klasik 750, která, na rozdíl od chopperu Vlk, přiznává tradici irbického výrobce v produkci odolných, robustních cestovních strojů. Přitom je zajímavé, že k výrobě sólo motocyklů bez postranního vozíku došli v Irbitu, ležícím na východní straně pohorí Ural (tudíž už v Asii), až v posledním desetiletí.

Indický Enfield nese nově označen Electra, což mnohé prozrazuje. Už i zde totiž najdeme elektrický spouštěč.

Tím ale nejsou nové technické prvky těchto retro strojů vyčerpány, naopak můžeme začít s prohlídkou. Motor pohánějící Bullet Electru je na první pohled stále tentýž starý známý „anglický“ jednoválec, kterému však přibyl malý lehký elektrický spouštěč umístěný před válcem, nová soustava sání a čištění vzduchu a katalýtický systém dohořívání výfukových plynů. Zástavba spouštěče je provedena navysost citlivě a právě skutečnost, že si této modernizace na první letný pohled nevšimnete, svědčí o dobře splněném úkolu. Optika nostalgicky laděného motocyklu není dotčena. Kvůli více zatížené elektrosoustavě přibyl ještě větší akumulátor a posílil generátor proudu. Této změny si nejlépe všimnete z levé strany motoru, kde vás na to upozorní nově tvarované víko primárního převodu řetězem. Poslední velkou novinkou, ne však co do významu, je pětistupňová převodovka dlouhozdvíhového indického jednoválce, která jej zbavuje nutnosti dlouhodobé práce ve zbytečně vysokých otáčkách na kvalitních evropských silnicích.

Do podvozku ruského Klasika 650, který vám byl představen v SUPERMOTU 3/2001, se celkem logicky nastěhoval nový celohliníkový dvouválec z Uralu Vlk, který už má elektrický spouštěč od samého začátku a nově je sériově osazen rovnolátkými karburátory Keihin a mokrým vypíratelným čističem vzduchu. Podstatnou nevýhodou Uralu zůstává zastaralá převodovka jen se čtyřmi stupni vpřed a jedním vzad (!).

Modernizace se však dotkla i samotného šasi. Přední kolo nového Klasika vede nová teleskopická vidlice Paioli a po vzoru Vlka 750 tu najdete přední jednodotoučovou brzdou s třmenem Brembo a dvojicí krátkých výfukových tlumivek.

Nové elektrosoustavě Uralu SK 750 odpovídá také větší akumulátor, kvůli

Cesta z



ghetta

Značky, které zaspaly světový vývoj, dnes chtějí těžit ze své tradice a urputně hledají cestu do otevřeného světa. Způsobů, kterými chtějí ven ze zatuchlé společnosti odsouzenců k smrti, je celá řada. Ne každý je ten pravý a záruky neexistují. Dva plody tohoto hledání se potkaly v našem testu. Oba mají evropské kořeny, ale přitom asijský původ: **ROYAL ENFIELD BULLET 500 ELECTRA A URAL SOLO KLASIK 750.**

Pavel Suchý, foto Jan Dvořáček



kterému přišel motocykl, bohužel, o plastovou přihrádku na nářadí a drobnosti pod sedlem. Příjemným krokem k evropským standardům jsou moderní přepínače na řídítkách a spojková páčka s teflonovým lanovodem Domino. Stupňovité dvoj-sedlo naopak zůstalo zachováno, podobné jako základní tvary blatníků a nádrže. Novinkou je kvalitní dvou-barevný lak.

Bez vibrací to nepůjde

Enfield je nově vybaven moderní sací soustavou se suchým čističem umístěným v pravé podsedlové schránce. Díky tomu také přišel o původní úložný prostor. Odtud je také veden čerstvý vzduch do potrubí těsně za výfukový ventil. Tím jsou zčásti řešeny potíže se škodlivinami ve spálených pracovních plynech. Po startu (sytič je na karburátoru) běží motor pravidelnými nízkými otáčkami, jež měkkými vibracemi úžasně rozechvívají celý motocykl až po přední vidlici s kolem, které je stále brzděno mechanickou dvouklíčovou bubnovou brzdou. Velké setrvačné hmoty jednoválců se odvěčují pravidelným kultivovaným chodem,

podtrženým sytým hlasem doplňkové výfukové koncovky. Ta původní je nevhledně dlouhá a příliš účinná, pochopitelně kvůli předpisům.

Vedle tohoto skutečného klasika je neoklasik od Uralu trochu chudokrevný. I on má sytiče na japonských karburátorech a ani pro něj není start při jakékoliv teplotě potíží. Volnoběžné otáčky rozmarně kývou strojem do boku, ale sériové výfukové tlumivky svým zvukem připomínají spíše malého polského Fiata než chlápskou motoru. Přitom v novém hliníkovém motoru, který podle údajů výrobce používá kované originální písty a kroužky Hastings – made in U.S.A. – je ukryt opravdový potenciál přijatelných 45 koní a tak ploché křivky točivého momentu, kterou dokáže vyprodukovat snad jen dvouventilový boxer. Vibrace Uralu se dostávají jen v nepatrné míře při akceleraci středních otáček. U Enfieldu přicházejí až v otáčkách blízkých se maximu, kdy se jemné mravenčení přenáší hlavně do sedačky. Během běžných pracovních otáček cítíte v jeho sedle jen poněkud impulsivní, ale příjemný přísun síly. Jen těžko se chce v ten okamžik uvě-

řit přiznávanému skromnému počtu dvaadvaceti koní.

Indický Angličan a ruský Němec

Tak jako kdysi stavěli v Británii elegantní sportovně laděné lehké stroje, v Německu v té době panoval trochu jiný vkus. Sázele se na solidní robustní konstrukci s minimální údržbou a schopností vléci alespoň tank střední velikosti, houfnici či polní kuchyni. Podobné je to dnes s pohrobky zašlé anglické sportovní a německé vojenské slávy. Enfield Bullet Electra s pěti-stupňovou převodovkou působí stále uvolněně. Pohybuje se po silnici naprosto samozřejmě díky extrémně krátkému rozvoru a velkým devatenáctipalcovým kolům, i za cenu lehké nervozity v rychlejších zákrutách. Jeho jednoválec je doslova neuvěřitelně pružný a poradí si do stoupání i s posledním převodem, přičemž dokáže udržet rychlost nad 100 km/h. Nejvyšší tempo je potom v okolí 130 km/h. Přitom je vhodné se zmínit o povedené převodovce, která sice nemá právě krátký chod moderních konstrukcí, ale je přesná a řadí hladce, bez jakéhokoliv rušivého zvuku.

Převodovka je pak největší slabinou ruské pohonné jednotky. Nejspíše proto, že se kromě vnějších detailů nijak nevyvíjí už desítky let a ve své konstrukci vychází z válečného typu M-72. Z osobních zkušeností však vím, že je dostatečně robustní a postupem času se její nepříjemná břítkost zčásti otupí. Ovšem kvalit indického výrobku zdaleka nedosáhne a kromě toho ji zásadně handicapuje absence pětiky, s níž by si silný ruský dvouválec hravě poradil. Při řazení jednotlivých stupňů směrem vzhůru musíte dát motoru neceľou vteřinu na srovnání otáček kol v převodovce a teprve potom plynulým povellem řadicí páky přesunout objímky s vnitřním ozubením na sekundárním hřídeli. Jestli si myslíte, že to „tam nakopete“ jako u nějakého Japonce, tak možná jen vyzobete všechny falešné neutrály. Při podřazování se potom rozhodně neobejdete bez meziplunu. Je to trochu jako s nákladákem...

Ural SK 750 je kus pořádného motocyklu s dospělým rozvorem 1460 mm na osmnáctipalcových kolech. K rozpořybování svých 230 kg suché hmotnosti potřebuje vzít pořádně za plyn-



Jeho kladem proti Enfieldu je, že ani při vysokém tempu neobtěžuje žádnými vibracemi. Jeho podvozek je výrazně měkčeji nalažen. Dalším trumfem Uralu jsou jeho brzdy, tvořené kombinací původní a zahraniční konstrukce. O přední jednotkotoučové brzdě Brembo (zde bez ventiláčnických otvorů) jste se již mohli dočíst v testu chopperu Vik. Její účinek i dávkování jsou výborné, i když vzhledem k hmotnosti stroje vyvstává určité nebezpečí přetížení. Kdo by však takový motocykl chtěl používat ke sportovní jízdě? Zadní kolo zpomaluje mechanická bubnová brzda o průměru přes 200 mm, která po zjetí hravě nahradí kdejaký kotouč, přičemž nabízí výplet kola krátkými tuhými dráty.

Díky nízkému položenému těžišti plochého ruského dvouválce je přijatelná i jeho ovladatelnost. Kvůli podélně uloženému klikovému mechanismu vám při poždění, například ve městě, nepomůže k lepší stabilitě gyroskopický efekt točícího se motoru. V tomto okamžiku chce tenhle motocykl pevnou ruku.

Bubnové celonábojové brzdy Enfieldu vás při troše zdravého rozumu



Přístrojový panel Uralu (vlevo) není na východní poměry nejhorší, ale eleganci Enfieldu se jen stěží vyrovná. Na druhou stranu Rusové své motocykly nikdy zbytečně nezdobili a to se jistě skupině zákazníků líbí.



Klasika je klasika. Potom má navrch indický jednoválec. Jistota je ale věc druhá, takže pak nemůžete volit nic jiného než ruský kotouč s italským třmenem Brembo. Takový brzdič používala i Ducati na svých Monsterech...



nezabíjí, ale také bleskově nezastaví. Ostatně filozofie velkého indického jednoválece není postavena na jízdním stylu stop and go, ale spíše na svižném a plynulém klouzání krajinou při malebné zvukové kulise výfuku. Podobné je to s Uralem. Testovaný exemplář už měl svého novoapečeného majitele, kterého nejspíš ještě čeká práce s výměnou výfukových tlumívek, případně hledání optimálního nastavení odpružení. Ani jeden z těchto na našich silnicích stále exotických motocyklů nepostrádá přitažlivý charakter.

Elektrický spouštěč, pětistupňová převodovka, nové sání a jednoduchý katalytický systém. To jsou nejzákladnější inovace Bulletu Electra.



Od letošního roku mají všechny Uraly karburátory Keihin a Klasik 750 vypíratelný mastný čistič vzduchu. Současné hliníkové motory IMZ Ural používají kované písty.

přestože je každý bytostně jiný. Tak, jako bývali před více než půlstoletím jiní Angličané a Němci.

V současné situaci, kdy indický Enfield připravuje výrobu dvouválcového stroje ve stylu Triumphu Bonnie a ruský Ural otevřel filiálku v USA a centrální sklad pro Evropu v rakouském Linci, můžeme doufat v další život těchto značek. S nimi by totiž zmizela i možnost zmotnit si za přijatelný peníz vlastní nebo tátovy vzpomínky. Náš svět by tím byl chudší, nemyslíte?

Technické údaje

Enfield Bullet 500 EI.

Ural SK 750

MOTOR

Typ	čtyřdobý jednoválec	čtyřdobý plochý dvouválec
Chlazení	vzduchem	
Rozvod, ventilů ve válci	OHV, 2	
Zdvihový objem	499 cm ³	745 cm ³
Vrtání x zdvih	84 x 90 mm	78 x 78 mm
Kompresní poměr	6,5 : 1	8,6 : 1
Největší výkon	22 k (16,2 kW)/5400 1/min	45 k (33,1 kW)/5400 1/min
Točivý moment	35 Nm/3000 1/min	53 Nm/4000 1/min
Plnění motoru	karburátor 28 mm	karburátor Keihin CVK
Zapalování	bateriové mechanické	elektronické
Spouštění	elektrické, pákou	

PŘEVODY

Spojka	vicelamelová v oleji	dvoulamelová suchá
Převodovka	pětistupňová	čtyřstupňová
Sekundární převod	řetězem	kloubovým hřídelem

PODVOZEK

Rám	trubkový ocelový	dvojitý trubkový ocelový
Přední odpružení	teleskopická vidlice	tel. vidlice Paioli
Zdvih	140 mm	170 mm
Zadní odpružení	kyvná vidlice, dvě jednotky, regulace předpětí pružin	
Zdvih kola	130 mm	55 mm
Přední brzda	bubnová dvojitá, 180 mm	kotouč 275 mm, 2píst. třmen
Zadní brzda	bubnová, 155 mm	bubnová, 203 mm
Přední pneumatika	90/90-19 Avon	90/90-18 Mitas
Zadní pneumatika	100/90-19 Avon	100/90-18 IMZ

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor	1375 mm	1460 mm
Hmotnost bez náplní	168 kg	230 kg
Palivová nádrž	24 l	19 l
Výška sedla	760 mm	710 mm
CENA	156 000 Kč	158 600 Kč

