

Testy a technika

Vlnolamy



Chopte se koštěte a vymeťte ze svého bytu všechnu přítomnost. Garáž s vaším zánovním čtyřválcem zamkněte a postavte se čelem k východu. Odtud se vrací část evropské minulosti. Stroje **ENFIELD BULLET 500 A URAL VLK 750** mají tu zázračnou moc vrhnout vás o desítky roků zpět, kdy k jízdě na motocyklu nestačilo jen najít řídítka. Bud'te ve střehu a připravte se na všechno, tohle jste ještě nezažili! Pavel Suchý, foto Jaroslav Šíma



Předtím, než necháme běžat písty našich strojů po dlouhých zdvících, musím s lítostí přiznat, že vedle nestárnoucí legendy jménem Enfield by se lépe žilo Uralu Solo Klasik 650 než chopperu Vik. Bohužel, jednostopá klasika nebyla dva roky ve výrobním programu irbitského výrobce, který se orientoval na úspěšné Vlky a „sajdy“ 750. A tak je na scéně opět ruská šelma, která mezitím prodělala drobné změny.

Modernizuje se i v Indii, našťástí většinou s citem pro věc, ostatní detaily řeší samotný český dovozce. Než se ale pustíme dál, skloňme se nad hlubokou propastí minulosti, v níž zmizely celé zástupy anglických motocyklových značek. Společnost Royal Enfield vznikla v roce 1880 jako továrna na výrobu jízdních kol. Vlastně je to nejdříve příběh jako každý jiný: při rozvoji motocyklismu počátkem dvacátého století nemohl stát Enfield stranou. Model JS vznikl v roce 1931 a nešlo o nic jiného než o základ populárního Bulletu 500, který se jako zastaralý prodal v rámci drolicího sebritského impéria v roce 1955 do

indického Madrásu. Od té doby se na této skutečnosti nezměnilo takřka vůbec nic. Enfield motorizoval celou Indii. Dnes se Bullet prodává ve více než 40 zemích světa a roční produkce madráského závodu činí 35 000 kusů.

Pravidelným čtenářům SUPERMOTA je už historie irbitského motocyklového závodu, vyrábějícího stroje se značkou Ural, známa, a tak vědí, že továrna na úpatí proslulého ruského pohorí vznikla po evakuaci válkou ohrožené motocyklové výroby strojů M-72 z Moskvy v letech 1941-42. Jako drtivá většina auto-

mobilového i motocyklového průmyslu Ruska tak i Ural Vik vděčí za svůj život historickému milníku druhé světové války. V devadesátých letech minulého století začal v Irbitu vývoj nového celohliníkového motoru 750 cm³, zachovávajícího koncepci plochých dvouválců OHV 650. Samotný chopper Vik byl konstruován ve spolupráci s neznámým moskevským motocyklovým klubem „Nočnyje Volki“, protože dosavadní pokusy Irbitu o tento styl skončily pokaždé fiaskem. Současný Ural Vik 750 však (na poměry značky) dobývá západní trhy. V Německu,

Velké Británii i v Americe jsou tyto motocykly přijímány lidmi, které už omrzela konfekčnost běžných strojů, ale přitom již nehodlají slevit z některých požadavků na kvalitu a jízdní vlastnosti. A to je hnačím motorem jak továrny v Irbitu, tak i v Madrásu.

Zatímco Enfield Bullet 500 je opravdu až na detaily skutečným „prehistorikem“ s litinovým válcem, mechanickým přerušovačem zapalování a bubnovými brzdami, Ural Vik 750 používá v široké míře hliníkových slitin, elektroniky (zapalování i dobíjení) a dvojice kotoučových brzd se



„Zážračná“ páka na pravé straně převodky Enfieldu dokáže za všech okolností vyřadit na neutrální.

Ampérmetr, rychloměr a přepínač světel. Ve své době kompletní přístrojový panel.



třmeny světové značky Brembo. Ani jedno, ani druhé v tomto případě nemůže být na závadu, protože o to tady nejde. Každého osloví něco jiného.

Přístrojový panel Enfieldu je složen z kruhového rychloměru a ampérmetru. Ten je důležitý pro spouštění starobylého „anglického“ jednoválce. Výkyv rafičky při pomalém prošlapávání motoru s otevřeným dekompresorem značí okamžik zážehu. Zde je nutné dekompresor zavřít a rázně udělit startovací páce velkou porci energie. 28mm karburátor se sytičem nasaje vzduch přes drá-

těný mastný čistič a potom, máte-li dobrou nohu, se ozve temný, jakoby z hloubi pekla dunící zvuk výfuku. S trochou nadsázky máte pocit, že vám Bullet svými vibracemi odskáče ze stojánku. U tepleho motoru dosahují volnoběžné otáčky sotva 600 1/min!

Ural má svou tradiční pochromovanou spouštěcí páku už spíše na ozdobu a svého majitele rozmazluje elektrickým spouštěčem. Dvojice karburátorů K-68Y se samostatnými sytiči je zatím to nejlepší na přípravu pracovní směsi motocyklových motorů, co z bývalého SSSR kdy přišlo. Vý-

fuková soustava je sice přetlumená kvůli předpisům, ale i tak je hlas sibiřské šelmy příjemný. Dvoulamelová suchá spojka má příjemné ovládání a dobrou progresi. Horší hodnocení si zaslouží opět převodovka, která i přes modernizaci zůstává ve výrobě jen se čtyřmi stupni a navíc se její ovládání neobejde bez patřičného zvukového doprovodu.

To oddělená čtyřstupňová převodovka Enfieldu, hnaná primárním dvojitým řetězem od motoru přes pětilamelovou „mokrou“ spojku, snese srovnání i s mnohem modernějšími konstrukce-

mi. Zvláštností je druhá páka pro rychlé zařazení neutrální polohy. Při příjezdu do křižovatky tak není třeba odřazovat. To je něco pro začátečníky! Stačí potom jen jednou šlápnout na tuto kouzelnou páku a neutrální je „tam“. Takže vážně, páčka funguje, ale pokud byste to ještě nepochopili, jde o nouzové řešení!

Dlouhozdvihový svislý jednoválec s masivním setrvačnickem dýchá dvojicí ventilů ovládaných vahadly a dlouhými zdvihacími tyčkami. Mazání je svěřeno dvojitému pístovému čerpadlu, které navíc vhání olej do potrubí k ventilovým vahadlům. Toto vnější potrubí slouží zároveň k chlazení oleje. Měkké vibrace jsou jeho srdečním tepem, v němž silně táhá za sekundární řetěz. Průběh křivky točivého momentu je opravdu obdivuhodný. Čtyřka je tam za okamžik a pokrývá rychlosti od 40 km/h do maxima, které prý přesahuje 120 km/h. Nad 80 km/h jsou však příjemné vibrace nahrazovány jemnými, které rozechvívají celý stroj a zneprjemňují dlouhé sportování. Tvrdý podvozek navíc nevyniká jízdními vlast-



Čistič vzduchu Uralu Vik je už vybaven papírovou vložkou. Pod ním je umístěn spouštěč.

Čtveřice kontrol a jediný přístroj – od chopperu nemůžete chtít více!





nostmi měřitelnými současnými standardy. Bubnové brzdy (vpredu dvouklíčová) dokáží stroj bezpečně zpomalit anebo zastavit, ale zřejmě nebyly nadprůměrné ani v době svého vzniku.

Začneme-li s ruským dvouválcem odtud, jeho brzdy Brembo jsou naprosto srovnatelné s vlastnostmi současné světové špičky. V kategorii chopperů zjevně i některé své konkurenty překonají. Uvědomuji si, že je pro mnohé z vás tomu těžké uvěřit, ovšem nakoupíte-li komponenty u odborníků, lze málo zkazit. Hliníkový, téměř bezvibrační motor 750 cm³ s centrálním vačkovým hřídelem je na rozdíl od svých předků orientován více na výkon, kterého má podle továrních údajů oproti Enfieldu dvojnásobně, ovšem jízda na čtyřku pod 50 km/h nesnese požadavek ostřejší akcelerace. Zde je nutné podřadit a dopřát motoru střední otáčky. Viku však mnohem více než Enfieldu chybí pětka. Na rovných dlouhých úsecích je motor zbytečně provozován ve vyšších otáčkách. K lepší tepelné stabilitě dvouválců přispívá hliníková olejová vana s bohatým žebrováním.

Posaz za vysokými říditky Uralu je s možností předsunutých stupaček (s homologovaným přepákováním!) výrazně „chopperovitý“, což na delších etapách přináší otláčené pozadí. Podvozek 245 kg těžkého motocyklu je dostatečně tuhý i na rychlé průjezdy zatáčkovitými úseky silnic.

Ovladatelnost těžšího dvouválcce není po rozjezdu o mnoho náročnější než ovladatelnost výrazně lehčího jednoválcce, což je dáno příznivou polohou těžiště boxeru. Přední osmnáctipalcové a zadní sedmnáctipalcové kolo jsou sériově obuty do českých pneumatik Mitas, které se jeví v tomto případě jako ideální volba. Nerovnosti českých silnic si s nimi ovšem hrají více než s devatenáctipalcovými Avonkami Bulletu.

Když svíráte úzká říditka Enfieldu a mezi koleny drtíte plochou kapkovitou nádrž za doprovodu zvuku sbíjecího kladiva, kolem vás letí padesátá léta (v tom nejlepším smyslu!). Půllitrový objem je královskou kubaturou – a kdo je víc?! Ve všední dny vás stroj vezl do práce a o víkendy jste s ním stáli na startu závodu, který vedl mezi kamennými pat-



niky po dlážděných silnicích, lemovaných stromovými alejemi. Nic pro strašpytlý.

Za vysokými říditky Uralu máte zase dostaveníčko se silnou osobností. Buďte si jisti, že na srazu nebo před kavárnou se kolem vašeho Viku srotí větší dav než kolem sousedova chopperu. Nic mu nepomohou kožené třásně, přídavné lampy důlního ry-

padla ani vyvržené výfukové tlumiče. Vedle rozložitého Sibiřana bude vždy jen další tuctovkou.

Bylo by bláhové se domnívat, že by se takovéto motocykly, o které se vlny času rozbíjejí jedna za druhou, mohly někdy stát zbožím, jež půjde „na dračku“. I jejich majitelé musejí být totiž obrovskými osobnostmi a o ty je na našich silnicích nouze. Anebo se mýlím?

Technické údaje

Enfield Bullet 500

Ural Vik 750

MOTOR

Typ	čtyřdobý svislý jednoválec	čtyřdobý plochý dvouválec
Chlazení	vzduchem	vzduchem
Rozvod, počet ventilů	OHV, 2	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	41 k (30 kW)/5800 1/min
Točivý moment	35 Nm/3000 1/min	53 Nm/4000 1/min
Plnění motoru	karburátor 28 mm	karburátory K-68Y
Mazání	tlakové oběžné	tlakové oběžné s rozstříkem
Zapalování	bateriové s mechanickým přerušovačem	elektronické
Spouštění	pákou s dekompresorem	elektrické, pákou

PŘEVODY

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

PODVOZEK

Rám	trubkový ocelový	dvojitý trubkový ocelový
Přední odpružení	tel. vidlice	tel. vidlice, 36 mm
Zdvih kola	140 mm	170 mm
Zadní odpružení	dvě jednotky, reg. předpětí	dvě jednotky, reg. předpětí
Zdvih	130 mm	55 mm
Přední brzda	180 mm buben	296 mm kotouč, čtyřpístkový třmen
Zadní brzda	155 mm buben	276 mm kotouč, dvoupístkový třmen
Přední pneumatika	90/90-19	90/90-18
Zadní pneumatika	100/90-19	130/90-16

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor	1375 mm	1690 mm
Výška sedla	760 mm	680 mm
Hmotnost bez náplní	168 kg	220 kg
Hmotnost pohotovostní	184 kg	245 kg
Palivová nádrž (rez.)	24 (1,3) l	19 l
Spotřeba	4,3 l/100 km	6,2 l/100 km
CENA	138 000 Kč	172 600 Kč



Jediný karburátor nasává přes kovový masný vzduchový čistič.

Kvůli široké zadní pneumatice je Vik poháněn hřídelem s dvojitými křížovými kloubů.

