TAK JAK KIEDYŚ

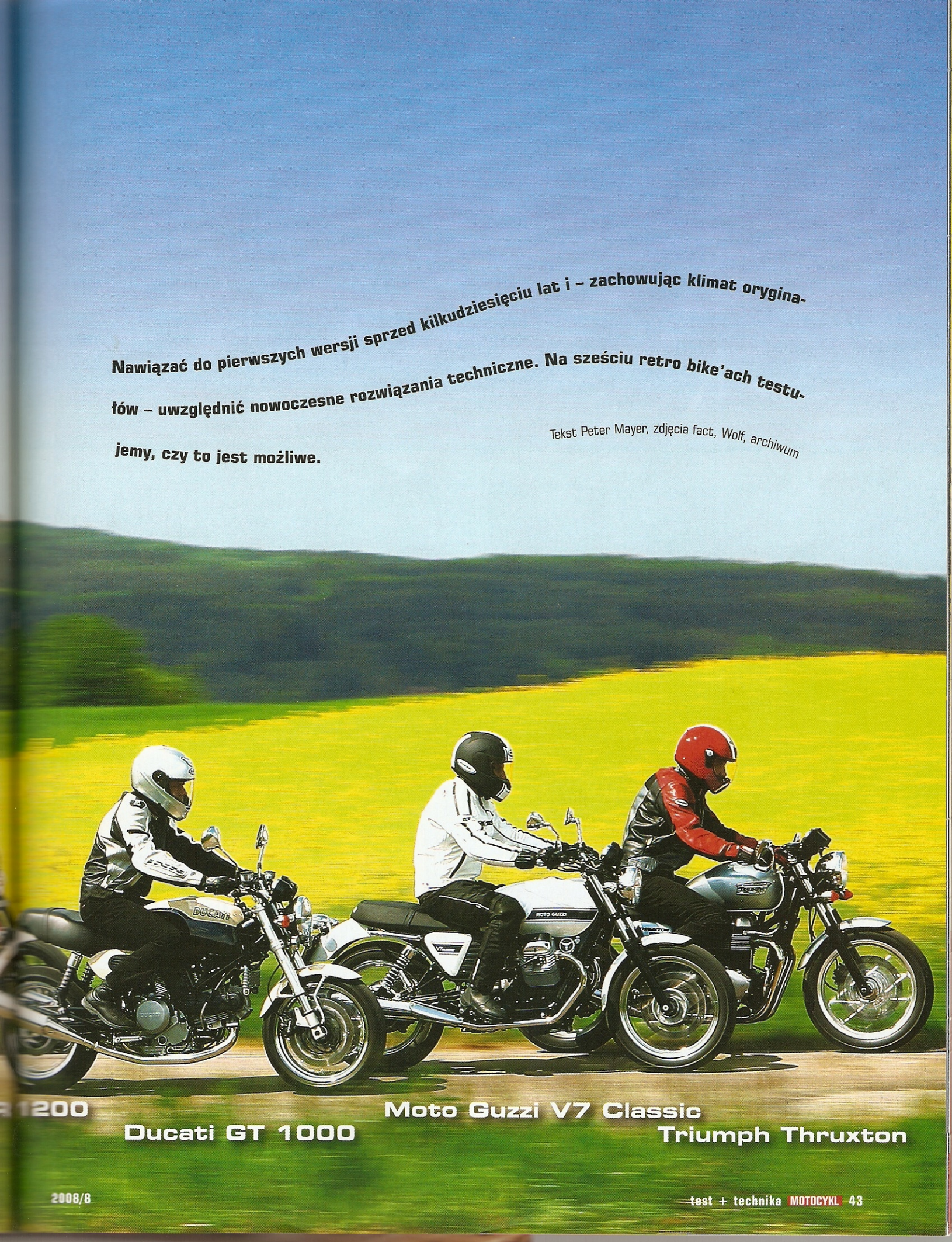
Honda CB 1300

Yamaha XJR 1300

Harley-Davidson XR 1

Nawiązać do pierwszych wersji sprzed kilkudziesięciu lat i – zachowując klimat oryginałów – uwzględnić nowoczesne rozwiązania techniczne. Na sześciu retro bike'ach testujemy, czy to jest możliwe.

Tekst Peter Mayer, zdjęcia fact, Wolf, archiwum



Yamaha XJR 1300

1978 YAMAHA XS 1100

Bez wątpienia mamy tu do czynienia z jednym z wczesnych big bike'ów. Miały one zapolować na duże maszyny turystyczne, zwłaszcza na te spod znaku BMW. Aby ułatwić mu zadanie, 95-konny XS 1100 dostał napęd wałem. Ponadto tylna opona w rozmiarze 4,50 była w owym czasie rekordowa. Dowiedziona w praktyce wytrzymałość silnika XS-a 1100 spowodowała, że dwa lata później zdecydowano się zrezygnować z kickstartera.

Chłodzone powietrzem czterocylindrowce z potężnym silnikiem zyskały popularność już w latach 80. XJR 1300 cieszy się nią również i dzisiaj. Jego amortyzatory Öhlinsa są seryjne.

Cholera, dlaczego dosiadający Triumpha Thruxtona Sven skręca w ostatniej sekundzie? Reszta grupy (tzn. Ducati GT 1000, Harley-Davidson XR 1200, Honda CB 1300, Moto Guzzi V7 Classic i Yamaha XJR 1300) – nie będąc w stanie tak samo wykonać tego manewru – zatrzymuje się dopiero 20-30 metrów dalej. Czyli o wiele później. Tych sześć maszyn pozwala wrócić myślą do epoki, w której świat był zupełnie inny, gdy słowo postęp brzmiało jak zaklęcie, czyli do lat sześćdziesiątych, siedemdziesiątych i osiemdziesiątych poprzedniego wieku. W tej erze, w której globalizacja czy konieczność cięcia kosztów nie wyparły jeszcze ducha „wyżej, szybciej, dalej", nie było czymś oczywistym, że powyżej 150 km/h motocykl bez kłopotu trzyma się prostej. Niemal codziennym wydarzeniem było natomiast to, że wytrzęsione wibracjami żarówki wymieniało się częściej niż olej silnikowy. Nikt nie wiedział wtedy, że komfortowy motocykl nie jest pomysłem nie z tej planety. Ale wszyscy wiedzieli, że świat idzie ku lepszemu, że magiczne słowo „postęp" będzie sposobem na wszystkie znane wtedy niedogodności.

Czar przeszłości

I właśnie ten optymizm związany z przyszłością wykazuje naszych sześć maszyn. Starają się one opowiedzieć coś o czasach, które dla przygniatającej większości dzisiejszych bikerów są prehistorią. Im wierniejsza oryginałowi replika, tym większa szansa, że się to uda. Dodajmy, że Honda CB 1300 i Yamaha XJR 1300 nie wyglądają na bliskich krewnych swoich legendarnych poprzedników – Bol d'Or (ramka na str. 54) i XS 1100 (ramka powyżej). A jednak to właśnie one dobrze ilustrują znaną od dziesięcioleci perfekcję ▶

1971
DUCATI 750 GT

Ten sprzęt ma wszystko, co dziś jednoznacznie kojarzymy z marką Ducati. 750 GT – debiutant z 1971 roku – miał 90-stopniowy silnik V2. Za napęd rozrządu 50-konnej jednostki napędowej odpowiadały – w przeciwieństwie do stosowanego dzisiaj w rozrządzie desmodromicznym – wałki królewskie. Ta koncepcja silnika zaprojektowanego przez Fabio Taglioniego, ze względu na kąt prosty między cylindrami, zwanego też silnikiem L, stanowi do dziś znak firmowy Ducati. Nawet jednostka napędowa V4 w bolońskiej wyścigówce MotoGP ma taki sam kąt rozwarcia cylindrów.

Polerowane półki widelca, zabawne zatyczki goleni widelca, historyczne logo na zbiorniku paliwa i siedzeniu – w Ducati rozumieją potrzeby fanów retro. Bardzo długie amortyzatory i widelec upside-down psują ogólne wrażenie.

Japończyków w budowaniu motocykli, która w latach 70. ubiegłego wieku tak wyraźnie dała o sobie znać w postaci rzędowych czterocylindrowców. Dziś Honda CB 1300 i Yamaha XJR 1300 szpanują nieosłoniętymi silnikami – w przypadku Yamahy mamy do czynienia z chłodzeniem powietrzem – w klasycznym otoczeniu: między teleskopowym widelcem a dwoma amortyzatorami.

Dukatowe wyznanie wiary

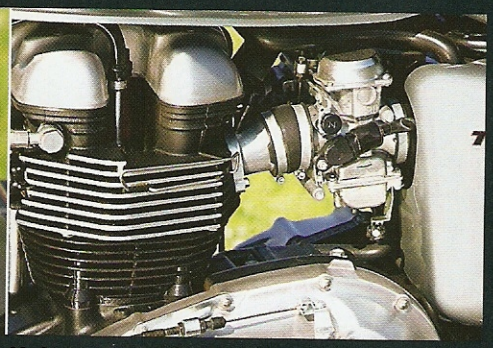
Przynajmniej pod jednym względem sytuacja nie uległa zmianie – i wcześniej (tzn. 30-35 lat temu), i dzisiaj dalekowschodni duet odrobinę wyprzedza amerykańsko-

Triumph Thruxton

1969
TRIUMPH THRUXTON

Thruxton z 1969 r. to w zasadzie lepszy Boneville. Wyprodukowano tylko 55 egzemplarzy 53-konnej, dwucylindrowej maszyny o pojemności 650 cm³. Jego nazwa miała upamiętniać podwójne zwycięstwo Boneville'ów w jednym z najsłynniejszych wyścigów długodystansowych tamtych czasów – Thruxton 500 w 1962 r. Nazwa Boneville pochodzi od słonego jeziora koło Boneville w stanie Utah, gdzie w 1955 r. Triumph ustanowił rekord świata prędkości – 311 km/h.

Ducati GT 1000



Lusterka przy rączkach kierownicy, imitujący gaźniki układ wtryskowy czy polerowane na głowicy cylindra – dzisiejszy Thruxton ma wiele nawiązań do historycznego.

LATO
HARLEY-DAVIDSON
ZAPYTAJ O OFERTĘ NA OSTATNIE MODELE 2008
Szczegóły w salonach Autoryzowanych Dealerów
MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES
Make every day count
www.harley-davidson.com

1967
MOTO GUZZI V7

Czym silnik L dla Ducati, tym poprzecznie wbudowany V2 jest dla Moto Guzzi. V7 był pierwszym motocyklem, w którym zastosowano jednostkę napędową skonstruowaną z myślą o wojskowym pojeździe trzykołowym. Producent z północy Włoch pozostał wierny tej koncepcji.

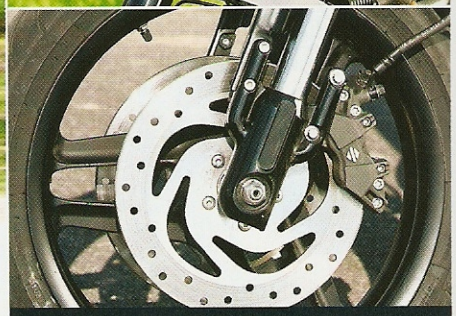
Moto Guzzi V7 Classic

-włosko-angielski kwartet. Bo tak było już wtedy – dzięki imponującej jak na owe czasy mocy 95 KM. Nową sytuacją jest to, że co wówczas trochę irytowało amerykańsko-europejską koalicję, dziś w ogóle jej nie rusza. Ponieważ wtedy, tak jak dzisiaj, o wyborze motocykla nie decydowała racjonalna analiza zalet i wad technicznych. Decydujące były i są uczucia, klimat i emocje. Dlatego 90-stopniowe V stanowią do dziś niepodważalne wyznanie wiary wszystkich miłośników Dukatów.

Geniusz Taglioniego

Wiele wspaniałych maszyn powstało dzięki jednemu człowiekowi – Fabio Taglioniemu. To spod ręki tego genialnego inżyniera w 1971 roku wyszła maszyna o nazwie 759 GT, w której zadebiutowała ta koncepcja silnika. Współczesny Dukat GT 1000 jest dowodem na wierność tradycji – ma dokładnie to samo rozwiązanie: cylindry rozwarte pod kątem prostym (L). Dolny cylinder uniesiony o parę stopni od linii poziomej, oczywiście chłodzony powietrzem, ale z większą o prawie 0,25 litra pojemnością skokową, wynoszącą 992 cm^3. Wrażenie ogólne: Dukat GT 1000 ma bardzo wiele wspólnego z oryginałem, czyli z 759 GT. Bo pierwszy GT był motocyklem nie tyle sportowym, co bardziej uniwersalnym, zbudowanym jako odpowiedź na inwazję pierwszych maszyn czterocylindrowych: debiutującej w 1969 roku Hondy CB 750 czy rodzimej konkurencji – Moto Guzzi V7 i Laverdy SF.

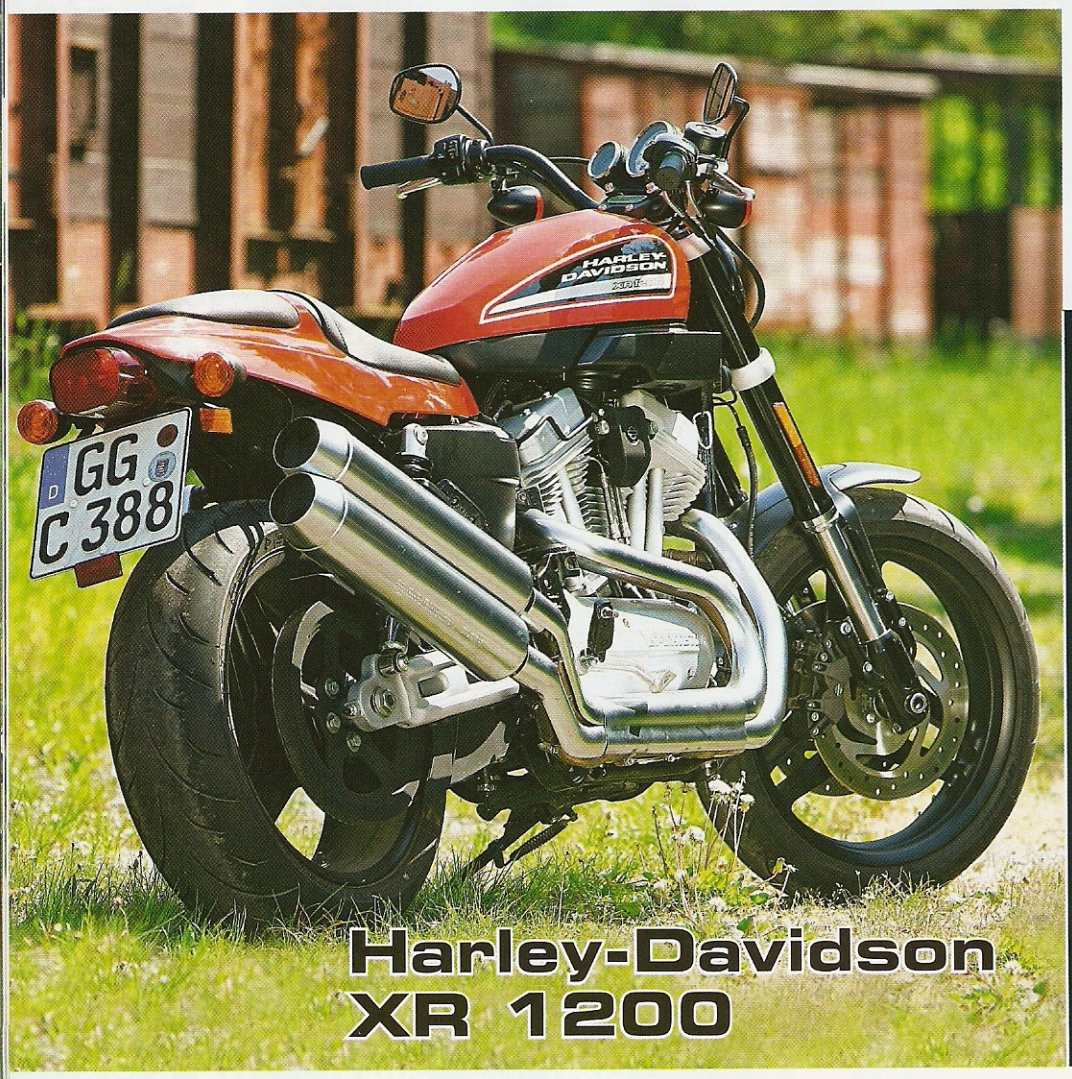
Technicznie V7 Classic wykazuje zdumiewającą wierność pierwowzorowi, stylistycznie Włosi wybrali bardziej nowoczesną linię. W obu przypadkach nie ma powodów do narzekań.



Owca w skórze wilka – mimo agresywnego przedniego hamulca, minimalistycznego kokpitu i przesuniętych do tyłu podnóżków XR 1200 pozostaje Sportsterem. Stylistyka rodem z dirt tracku wynagradza prawie wszystko.

Klimat Gran Turismo nie jest obcy także dzisiejszemu GT. Jego szeroka kanapa z miękką tapicerką oraz wysoka, o przyjaznym kształcie kierownica tworzą bardzo komfortowe miejsce pracy. Również silnik podkreśla przydatność do turystyki. Wprawdzie poniżej 3000 obr/min pracuje niezbyt chętnie, jednak później moc 83 KM miękko, ale zdecydowanie katapultuje sprzęta w nowoczesność. Nie ma czasu (a szkoda!) rozkoszować się troską, z jaką potraktowano detale tego motocykla – bijącym po oczach, historycznym logo Ducati na zbiorniku paliwa, chromowanymi amortyzatorami, naśladującymi wydechy Conti tłumikami, szprychowymi kołami ze stalowymi felgami czy stylowymi oponami Michelin Pilot Classic. Być może umkną też rzeczy, które można zobaczyć dopiero dzięki wnikliwszemu spojrzeniu: polerowane półki widelca, do których przyczepiono dwa chromowane klaksony, zabawne zatyczki goleni widelca czy filigranowe, wygięte mocowanie przedniego błotnika.

Na te sprawy jest czas dopiero gdy przymkniemy gaz, czyli wtedy, gdy świa-



Harley-Davidson XR 1200

1983 HARLEY XR 1000

XR 1000 był czymś wyłącznie dla twardzieli: okropnie wibrował, wysysał siły. A to dlatego, że był bardzo wierną kopią maszyn dirt trackowych. Ale właśnie ten bezlitośnie szorstki charakter sprawił, że już podczas prezentacji stał się obiektem kultowym. Dzisiaj te 66-konne, dobrze utrzymane maszyny są rzadkimi okazami kolekcjonerskimi.

Honda CB 1300

1979 HONDA CB 900 F BOL D'OR

W serii Bol d'Or Honda postawiła po raz pierwszy na technikę czterozaworową z dwoma wałkami rozrządu w głowicach czterocylindrowego silnika własnej konstrukcji. Silniki okazały się nie do zdarcia. Jednak częste w owych czasach wady podwozia nie ominęły również tej konstrukcji. Za delikatne podwozie, zła jakość łożysk układu kierowniczego i wahacza oraz ciężkie koła Comstar spowodowały, że legenda popadła w zapomnienie.

Spotkanie nowoczesności z klasyką. Mimo że dzieli je prawie 30 lat, niełatwo dostrzec poważniejsze różnice między Hondą CB 900 F i CB 1300. Jednak jest ich więcej niż tylko chłodzenie cieczą.

domie zrezygnujemy z części możliwości Dukata. Wtedy też mniej przeszkadzają przesadnie długie i za mocno tłumiące amortyzatory i zbyt miękko zestrojony widelec upside-down. Upside-down? Tak, to nie pomyłka. Bo niekiedy GT 1000 nie trzyma się wiernie historii. 759 GT nie mógł mieć upside-downa, bo to rozwiązanie nie było jeszcze znane w latach 70., podobnie jak tylne opony „180", a podwójne tarcze hamulcowe stosowano tylko w maszynach wyścigowych.

Ducati GT 1000 można porównać do średniowiecznej księgi, którą ktoś postanowił przepisać, używając współczesnego alfabetu. O dziwo, to ryzykowne posunięcie w przypadku tej maszyny dało dobry efekt. Nie bez znaczenia jest też pewnie to, że w niecałe pięć lat od debiutu 759 GT do pisania kolejnych rozdziałów historii motocykli zaczęto używać pierwszych komputerów marki Apple.

Rodem z dirt tracku

Jednak nawet siedem lat później – czyli w 1983 roku, kiedy zadebiutował Harley XR 1000 – nie wszyscy doceniali znaczenie komputerów. Na pewno kompletnie lekceważono je w świecie, z którego XR czerpał inspiracje. Dirt track, znane tylko w USA wyścigi rozgrywane na owalnych torach, był przesiąknięty superkonserwatywnym duchem Środkowego Zachodu. Tak samo konserwatywny jest wprowadzony dokładnie 25 lat później (czyli w tym roku) XR 1200. Żarówiasty pomarańcz z czarnymi wstawkami to od niepamiętnych czasów barwy wojenne Harleyów startujących w wyścigach. Wysoka, odgięta kierownica, wąski i wydłużony zbiornik paliwa oraz walący po oczach wydech z dwoma tłumikami – stylistyczny strzał w dziesiątkę. Wydawnictwa reklamowe wydają się pachnieć dymem z grilla i zapachem piwa, czyli atrakcjami towarzyszącymi wyścigom dirt trackowym.

Potężne uderzenie rozrusznika, którego nie powstydziłby się John Wayne, uruchamia 45-stopniowe V2, które rusza, silnie wibrując i dudniąc. Wystarczy jednak lekko dodać gazu, by 1202-centymetrowy silnik uspokoił się i zaczął pulsować wyczuwalnie, ale nie nerwowo aż do obrotów maksymalnych (7000 obr/min). Bez porównania z poprzednikiem z lat 80. Bo jego powertrembling, jak ludzie Harleya

nazywali wywalające plomby z zębów wibracje XR-a 1000, oraz niemiłosiernie ciężko pracujące sprzęgło i skrzynia biegów były wyzwaniem na miarę najtwardszych spadkobierców kowbojskiej tradycji.

Łaska dla Europejczyków

XR 1200 łaskawiej obchodzi się z europejskimi kowbojami (jest oferowany tylko na naszym kontynencie). Można by powiedzieć: jak zwykle. Bo mimo agresywnego wyglądu, XR 1200 jest tym, czym były inne XR-y: Sportsterem. Widok owalnego toru o naturalnej nawierzchni, duch supergwiazdy dirt tracku Jaya Springsteena, wyścigowa adrenalina – wszystko to unosi się nad tym sprzętem. Ale nie sposób nie zauważyć, że XR 1200 ma też bardzo dużo cech choppera. W zasadzie różni się tylko rozmiarem kół (z przodu 18, z tyłu 17 cali zamiast 19 i 16 cali), wysokością siodła (79,5 zamiast maksymalnie 71 cm) i przesuniętymi bardziej do tyłu niż w Sportsterach podnóżkami. Odziedziczył też jego pozytywne strony: ostrego kopa, głuche dudnienie silnika i przyzwoite 91 KM mocy, które bardzo rzadko są wykorzystywane w całości.

Zwinnie skręcać, precyzyjnie pokonywać zakręty, pruć po wyboistych odcinkach, łatwo mieszać w pięciobiegowej skrzyni – to wszystko są zjawiska obce XR-owi. Uniemożliwiają to niezbyt poręczne podwozie, za mało komfortowe zawieszenia i kanapa oraz za ciężko pracująca skrzynia. Zamiast tego można odkręcić gaz, wsłuchać się w gang silnika i piłować ostre jak brzytwa hamulce. To pozwala wyobrazić sobie, jak w latach 80. Jay Springsteen latał bokiem.

Duch café racera

W 1973 roku w Anglii z taśm montażowych zjechał ostatni Triumph Bonneville. Ta legendarna dwucylindrowa „650" wygrała dla Brytyjczyków słynne długodystansowe wyścigi Thruxton 500. Dla uczczenia tego zwycięstwa w 1969 roku wypuszczono spe-

cjalną wersję Bonneville'a – 53-konnego Thruxtona. Wpisał się on idealnie w epokę. Bo café racery były dokładnie tym, czego chciała zrewoltowana wówczas angielska młodzież: sprzęta długiego, wąskiego, o sportowym charakterze, odpowiedniego na czasy, gdy nie obowiązywały żadne ograniczenia prędkości, a ludzie chcieli maksymalnie szybko śmigać od knajpy do knajpy.

Długi, wąski, sportowy – te cechy ma też nowy Thruxton, który przyszedł na świat w 2004 roku. Każdą śrubką wabi on tych, którzy pamiętają angielskie café racery sprzed trzydziestu paru lat. Smukła linia zbiornika i siodła, kierownica w kształcie litery M, z lusterkami na końcach, szprychowe koła czy chromowane przednie i tylne światła to smakowite detale. Ale nie koniec na tym:

wyniki pomiarów oraz wykresy mocy i momentu[1]

Prędkość maksymalna

Dane producenta (km/h)

Ducati	210
Harley-Davidson	200
Honda	230
Moto Guzzi	155
Triumph	200
Yamaha	213

Przyspieszenie

	0–100 km/h	0–140 km/h	0–200 km/h (s)
Ducati	3,8	6,9	30,4
Harley-Davidson	4,2	7,9	
Honda	3,4	5,8	13,2
Moto Guzzi		6,0	12,8
Triumph	4,9	9,4	
Yamaha	3,3	6,0	14,9

Elastyczność

	60–100 km/h	100–140 km/h	140–180 km/h (s)	
Ducati	5,1	6,0	7,9	19,0
Harley-D.	4,5	4,9	7,6	17,0
Honda	3,8	4,2	4,9	12,9
Moto Guzzi	5,7	7,1		12,8
Triumph	5,4	6,7	10,2	22,3
Yamaha	3,7	3,7	4,9	12,3

Zużycie paliwa

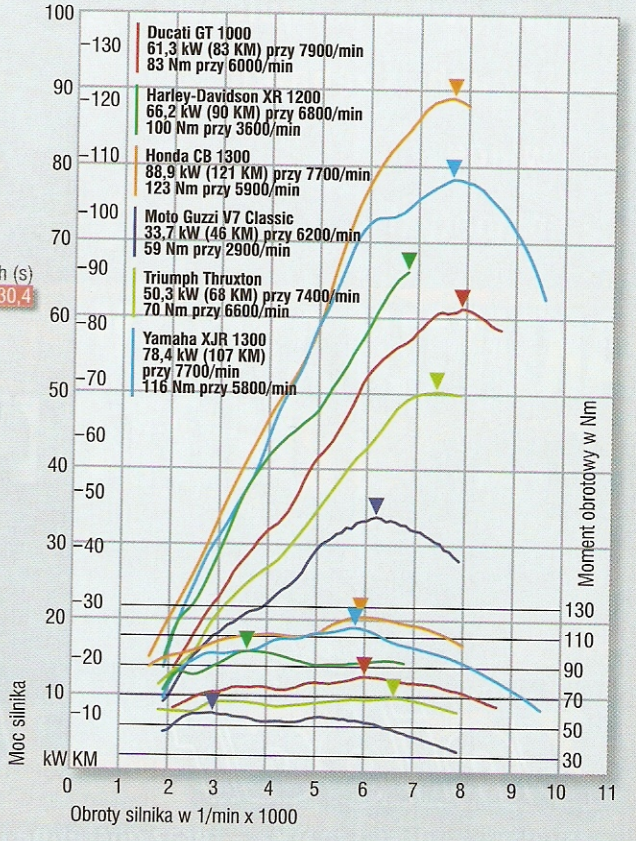
Szosa (l/100 km)

Ducati	4,3
Harley-Davidson	4,7
Honda	4,8
Moto Guzzi	4,1
Triumph	4,3
Yamaha	5,1

Teoretyczny zasięg

Szosa (km)

Ducati	349
Harley-Davidson	283
Honda	438
Moto Guzzi	415
Triumph	372
Yamaha	412



Spotkanie dwóch światów: wykresy mocy pokazują, do jak różnych wzorców odwołuje się tych sześć klasyków. Cztery twiny nie mają czym straszyć japońskich czterocylindrowców, którym nie brak czystego poweru. Jednak akurat w segmencie retrobike'ów ma to drugorzędne znaczenie. Po obejrzeniu wykresów mocy, a zwłaszcza momentu obrotowego dwucylindrowców, jedno staje się jasne: oczekiwaną po tych maszynach imponującą charakterystyką silnika dysponują tylko Harley i Ducati. Gutek i Triumph są pod tym względem mniej emocjonujące.

1 – moc na wale korbowym, pomiary na hamowni Dynojet 150, maksymalny możliwy błąd ±5%

zachowano polerowane boczne pokrywy silnika, które udają oddzielną skrzynię biegów, mechaniczny napęd prędkościomierza czy układ wtrysku imitujący gaźniki.

Rozpłaszczony nad zbiornikiem paliwa biker, podnóżki wymuszające ułożenie stóp daleko z tyłu, smukła sylwetka maszyny, która pozwala udawać, że Thruxton waży mniej niż 231 kg (z płynami) – dzięki tym rozwiązaniom można poznać albo przypomnieć sobie prawdziwego ducha szalonych lat 60. Dopiero po naciśnięciu startera euforia przygasa. Sound? Brak. Twin o pojemności 865 cm³ na biegu jałowym mruczy jak mały kotek, dopiero od 5000 obr/min zaczyna rozrabiać. Ale krótkoskokowiec nie potrzebuje takich obrotów, bo maksymalny moment obrotowy, wynoszący 66 Nm, osiąga już na 3000 obr/min. A więc wyższy bieg i wyższy, czterozaworowiec ciągnie, zawieszenia kołyszą, dusza śpiewa. Bo wszystko działa płynnie i wspaniale: skrzynia biegów, sprzęgło, hamulce. Wąskie opony („100" z przodu, „130" z tyłu) dopełniają obrazu. Siegfried Bettmann i Mauritz Schulte, dwaj Niemcy, którzy w 1887 roku założyli w Coventry firmę Triumph, płakaliby ze wzruszenia.

Radość Mario Guzziego

Bardzo prawdopodobne, że Mario Guzzi, założyciel firmy Moto Guzzi, również. Jego syn Carlo skonstruował dwucylindrowy silnik z myślą o trzykołowym pojeździe wojskowym. Jako coś w rodzaju wprawki czy eksperymentu w ramie motocyklowej zamontował jednostkę napędową o pojemności 704 cm³. Mimo że nie traktował tej pracy poważnie, w 1967 roku nazwany od swej pojemności V7 odniósł sukces rynkowy. Z czasem V2 z wbudowanym wzdłużnie wałem korbowym stał się synonimem Moto

* – pomiary własne

DUCATI GT 1000

Silnik
Chłodzony powietrzem, czterosuwowy, dwa cylindry w układzie V, 90°, po jednym napędzanym paskiem zębatym wałku rozrządu w głowicy, dwa zawory na cylinder, rozrząd desmodromiczny, smarowanie z mokrą miską olejową, wtrysk paliwa, średnica gardzieli 45 mm, regulowany katalizator, alternator 520 W, akumulator 12 V/10 Ah, elektryczny rozrusznik, hydraulicznie sterowane, wielotarczowe sprzęgło mokre, skrzynia sześciobiegowa, napęd tylnego koła łańcuchem O-Ring, przełożenie wtórne 39:15.

Średnica cylindra x skok tłoka	94 x 71,5 mm
Pojemność skokowa	992 cm³
Stopień sprężania	10:1
Moc maksymalna	83 KM (61 kW) przy 8000 obr/min
Maks. moment obrotowy	91 Nm przy 6000 obr/min

Podwozie
Stalowa rama kratownicowa, silnik jako element nośny, widelec upside-down, średnica goleni 43 mm, stalowy wahacz dwuramienny, dwa amortyzatory, regulowane napięcie wstępne sprężyn, z przodu dwie tarcze hamulcowe, średnica 320 mm, pływające zaciski dwutłoczkowe, z tyłu jedna tarcza hamulcowa, średnica 245 mm, pływający zacisk jednotłoczkowy.

Koła szprychowe ze stalowymi felgami	3,50 x 17; 5,50 x 17
Opony	120/70R 17; 180/55R 17
Ogumienie w teście	Michelin Pilot Classic

Wymiary i masy

Rozstaw osi	1425 mm
Kąt główki ramy	66°
Wyprzedzenie	104 mm
Skoki zawieszeń przód/tył	120/133 mm
Wysokość siodła*	830 mm
Masa z płynami*	209 kg
Ładowność*	181 kg
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa	15/3,5 l

Przeglądy co 12 000 km

Cena 38 900 zł

HARLEY-DAVIDSON XR 1200

Silnik
Chłodzony cieczą, czterosuwowy, V2, kąt rozwarcia cylindrów 45°, cztery napędzane kołami zębatymi wałki rozrządu w bloku, dwa zawory na cylinder, hydrauliczne kasowanie luzu zaworowego, dźwigienki zaworowe, smarowanie z suchą miską olejową, wtrysk paliwa, średnica gardzieli 50 mm, regulowany katalizator, alternator 357 W, akumulator 12 V/12 Ah, mechanicznie sterowane, wielotarczowe sprzęgło mokre, skrzynia pięciobiegowa, napęd tylnego koła paskiem zębatym, przełożenie wtórne 68:28.

Średnica cylindra x skok tłoka	88,9 x 96,8 mm
Pojemność skokowa	1202 cm³
Stopień sprężania	10:1
Moc maksymalna	91 KM (67 kW) przy 7000 obr/min
Maks. moment obrotowy	100 Nm przy 3700 obr/min

Podwozie
Podwójna rama kołyskowa ze stali, widelec upside-down, średnica goleni 43 mm, aluminiowy wahacz dwuramienny, dwa amortyzatory, regulowane napięcie wstępne sprężyn, z przodu dwie tarcze hamulcowe, średnica 292 mm, zaciski czterotłoczkowe, z tyłu jedna tarcza hamulcowa, średnica 260 mm, pływający zacisk czterotłoczkowy.

Odlewane koła aluminiowe	3,50 x 18; 5,50 x 17
Opony	120/70 ZR 18; 180/55 ZR 17
Ogumienie w teście	Dunlop Qualifier

Wymiary i masy

Rozstaw osi	1515 mm
Kąt główki ramy	60,7°
Wyprzedzenie	130 mm
Skoki zawieszeń przód/tył	125/98 mm
Wysokość siodła*	795 mm
Masa z płynami*	263 kg
Ładowność*	176 kg
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa	13,3/1,9 l

Przeglądy co 8000 km

Cena ok. 43 000 zł

HONDA CB 1300

Silnik
Chłodzony cieczą, czterocylindrowy, czterosuwowy, rzędowy, dwa napędzane łańcuchem wałki rozrządu w głowicy, cztery zawory na cylinder, szklankowe popychacze, smarowanie z mokrą miską olejową, wtrysk paliwa, średnica gardzieli 36 mm, nieregulowany katalizator, alternator 420 W, akumulator 12 V/11 Ah, hydraulicznie sterowane, wielotarczowe sprzęgło mokre, skrzynia pięciobiegowa, napęd tylnego koła łańcuchem O-Ring, przełożenie wtórne 39:18.

Średnica cylindra x skok tłoka	78,0 x 67,2 mm
Pojemność skokowa	1284 cm³
Stopień sprężania	9,6:1
Moc maksymalna	116 KM (85 kW) przy 7000 obr/min
Maksymalny moment obrotowy	117 Nm przy 6000 obr/min

Podwozie
Podwójna rama kołyskowa ze stali, widelec teleskopowy, średnica goleni 43 mm, regulowane napięcie wstępne sprężyn, aluminiowy wahacz dwuramienny, dwa amortyzatory, regulowane napięcie wstępne sprężyn oraz tłumienie odbicia, z przodu dwie tarcze hamulcowe, średnica 310 mm, zaciski czterotłoczkowe, z tyłu jedna tarcza o średnicy 256 mm, pływający zacisk jednotłoczkowy, ABS.

Odlewane koła aluminiowe	3,50 x 17; 5,50 x 17
Opony	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Ogumienie w teście	Dunlop D 220 ST „K"

Wymiary i masy

Rozstaw osi	1515 mm
Kąt główki ramy	65°
Wyprzedzenie	116 mm
Skoki zawieszeń przód/tył	120/116 mm
Wysokość siodła*	815 mm
Masa z płynami*	262 kg
Ładowność*	190 kg
Pojemność zbiornika paliwa/rezerwa	21/4,5 l

Przeglądy co 6000 km

Cena 41 900 zł

Guzzi. Jednak musiało upłynąć 41 lat, zanim w Mandello del Lario przypomniano sobie o tym rozwiązaniu. Kształty nowego V7 Classica są odrobinę bardziej harmonijne i opływowe od pierwowzoru, jednak zasadniczo jest on wierny linii swojego protoplasty. Również pod względem mocy, która wynosi niecałe 50 KM z 750 cm³. Więcej nie dało się wycisnąć z przejętej z modeli V35 i V50 koncepcji, w której – dla zmniejszenia wysokości konstrukcji – komora spalania zachodzi na denko tłoka.

Tak jak w przypadku Thruxtona, naciśnięcie startera wprawia w zdumienie. Jakiś miły dla ucha gang? Innym razem. V7 stara się zatrzeć złe wrażenie dzięki niskiemu siodłu, swobodnemu ugięciu nóg w kolanach oraz dzięki wszystkim znanym dotąd dodatkom charakteryzującym prawdziwego retrobike'a: szprychowym kołom, chromowanemu wydechowi, dwóm amortyzatorom, klasycznie wąskiemu ogumieniu itd.

Nie tylko wygląd V7 Classica nasuwa skojarzenie ze „125": podkreśla je jazda. W prawo, w lewo, w prawo – szosowe tango to jedna z mocnych stron Gutka. Łatwo pomylić go z motorowerem, wydaje się, że o 200-kilogramowej „750" nie może być mowy. Ale naprzemienne zakręty wykazują, że nie brakuje jej kopa od najniższych obrotów, charakterystycznego dla Gutków o większych pojemnościach i mocach.

Dodanie gazu na starcie spod świateł powoduje, że V7 przechyla się łagodnie na prawo, przypominając nieśmiało o swoim wzdłużnym wale korbowym. Nieśmiałość – to słowo najlepiej opisuje akustykę, styl i całą naturę tego sprzęta. Już nieznacznie powyżej obrotów biegu jałowego rozwija on maksymalny moment obrotowy. Można więc prawie nie zmieniać biegów i prawie zapomnieć o wibracjach. Na tym tle kan-

MOTO GUZZI
V7 Classic

Silnik
Chłodzony powietrzem, czterosuwowy, V2, kąt rozwarcia cylindrów 90°, jeden napędzany łańcuchem wałek rozrządu bloku silnika, dwa zawory na cylinder, szklankowe popychacze, dźwigienki zaworowe, smarowanie z mokrą miską olejową, wtrysk paliwa, średnica gardzieli 28 mm, regulowany katalizator, alternator 350 W, akumulator 12 V/14 Ah, mechanicznie sterowane, wielotarczowe mokre sprzęgło, skrzynia pięciobiegowa, napęd tylnego koła wałem.

Średnica cylindra x skok tłoka	80,0 x 74,0 mm
Pojemność skokowa	744 cm³
Stopień sprężania	9,6:1
Moc maksymalna	48 KM (35,5 kW) przy 6800 obr/min
Maks. moment obrotowy	55 Nm przy 3600 obr/min

Podwozie
Podwójna rama kołyskowa ze stali, widelec teleskopowy, średnica goleni 40 mm, stalowy wahacz dwuramienny, dwa amortyzatory, regulowane napięcie wstępne sprężyn, z przodu jedna tarcza hamulcowa, średnica 320 mm, zacisk czterotłoczkowy, z tyłu jedna tarcza hamulcowa, średnica 260 mm, pływający zacisk dwutłoczkowy.
Koła szprychowe ze stalowymi felgami 2,50 x 18; 3,50 x 17

Opony	110/90 VB 18; 140/70 VB 17
Ogumienie w teście	Metzeler Lasertec

Wymiary i masy

Rozstaw osi	1449 mm
Kąt główki ramy	62,5°
Wyprzedzenie	109 mm
Skoki zawieszeń przód/tył	130/118 mm
Wysokość siodła*	810 mm
Masa z płynami*	210 kg
Ładowność*	191 kg
Pojemność zbiornika paliwa	17 l

Cena 31 500 zł

TRIUMPH
Thruxton

Silnik
Chłodzony powietrzem, dwucylindrowy, czterosuwowy, rzędowy, dwa wałki wyrównoważające, dwa napędzane łańcuchem wałki rozrządu w głowicy, dwa zawory na cylinder, szklankowe popychacze, smarowanie z mokrą miską olejową, wtrysk paliwa, średnica gardzieli 37 mm, regulowany katalizator z systemem dopalania spalin, alternator 312 W, akumulator 12 V/10 Ah, mechanicznie sterowane, wielotarczowe sprzęgło mokre, skrzynia pięciobiegowa, napęd tylnego koła łańcuchem typu X-Ring, przełożenie wtórne 43:18.

Średnica cylindra x skok tłoka	90,0 x 68,0 mm
Pojemność skokowa	865 cm³
Stopień sprężania	9,2:1
Moc maksymalna	69 KM (51 kW) przy 7400 obr/min
Maksymalny moment obrotowy	70 Nm przy 5800 obr/min

Podwozie
Podwójna stalowa rama kołyskowa, widelec teleskopowy, średnica goleni 41 mm, regulowane napięcie wstępne sprężyn, stalowy wahacz dwuramienny, dwa amortyzatory, regulowane napięcie wstępne sprężyn, z przodu tarcza hamulcowa o średnicy 320 mm, pływający zacisk dwutłoczkowy, z tyłu jedna tarcza hamulcowa o średnicy 255 mm, pływający zacisk jednotłoczkowy.
Koła szprychowe z aluminiowymi felgami 2,50 x 18; 3,50 x 17

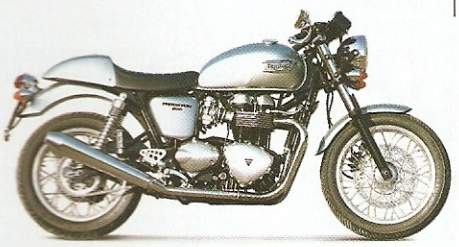
Opony	100/90 H 18; 130/80 H 17
Ogumienie w teście	Metzeler Lasertec/ME Z 2

Wymiary i masy

Rozstaw osi	1510 mm
Kąt główki ramy	63°
Wyprzedzenie	97 mm
Skok zawieszeń przód/tył	120/106 mm
Wysokość siodła*	830 mm
Masa z płynami*	231 kg
Ładowność*	199 kg
Pojemność zbiornika paliwa	16 l

Przeglądy co 10 000 km

Cena 32 900 zł



YAMAHA
XJR 1300

Silnik
Chłodzony powietrzem, czterosuwowy, czterocylindrowy, rzędowy, dwa napędzane łańcuchem wałki rozrządu w głowicy, cztery zawory na cylinder, szklankowe popychacze, smarowanie z mokrą miską olejową, wtrysk paliwa, regulowany katalizator, alternator 340 W, akumulator 12 V/12 Ah, hydraulicznie sterowane, wielotarczowe sprzęgło mokre, skrzynia pięciobiegowa, napęd tylnego koła łańcuchem O-Ring, przełożenie wtórne 38:17.

Średnica cylindra x skok tłoka	79 x 63,8 mm
Pojemność skokowa	1251 cm³
Stopień sprężania	9,7:1
Moc maksymalna	98 KM (72 kW) przy 8000 obr/min
Maks. moment obrotowy	108 Nm przy 6000 obr/min

Podwozie
Podwójna rama kołyskowa ze stali, widelec teleskopowy, średnica goleni 43 mm, regulowane napięcie wstępne sprężyn oraz tłumienie do- i odbicia, wahacz dwuramienny, dwa amortyzatory, regulowane napięcie wstępne sprężyn oraz tłumienie odbicia, z przodu dwie tarcze hamulcowe, średnica 298 mm, zaciski czterotłoczkowe, z tyłu jedna tarcza hamulcowa, średnica 267 mm, zacisk dwutłoczkowy.

Odlewane koła aluminiowe	3,50 x 17; 5,50 x 17
Opony przód/tył	120/70 17 / 180/55 17

Wymiary i masy

Rozstaw osi	1500 mm
Kąt główki ramy	64,5°
Wyprzedzenie	100 mm
Skoki zawieszeń przód/tył	130/110 mm
Wysokość siodła*	800 mm
Masa z płynami*	251 kg
Ładowność*	199 kg
Pojemność zbiornika paliwa	21 l

Przeglądy co 10 000 km

Cena 39 900 zł

ciasta kanapa i twarde zawieszenie tylnego koła są niemal jak wołanie: „Halo, jestem, naprawdę wróciłem!".

Mocne ciosy Japończyków

Oba czterocylindrowce, czyli Honda CB 1300 i Yamaha XJR 1300, zdecydowanie wykluczają możliwość pomylenia ich z poprzednikami. A co z klimatem retro? Jest: tradycyjny widelec, dwa amortyzatory, zaokrąglone kształty, w przypadku Yamahy jeszcze chłodzenie powietrzem. Czyli zero kanciasto-agresywnej stylistyki, znanej np. z Hondy CB 1000 czy Yamahy FZ1. XJR 1300 świadomie unika przy tym zbyt wielu nawiązań do historii. Koniec lat 70. i początek 80. – ta era była dla japońskich producentów czasem chwały. Eddie Lawson czy Freddie Spencer, amerykańscy jeźdźcy klasy Superbike, uchodzą od tego czasu za symbol ostatecznego zwycięstwa japońskiej myśli konstrukcyjnej i dopracowanej do bólu jakości wykonania. Nawiasem mówiąc, ci herosi torów jeździli z wyprostowanymi korpusami, kurczowo ściskając szerokie kierownice, aby napór wiatru nie wysadził ich z siodła.

Dzięki wspomnianym wyżej zaletom obaj „japończycy" zdeklasowali europejskie retrobike'i i konkurenta z USA. Uprzedzając fakty: Honda CB 1300 spisała się lepiej. Zadecydowały o tym: pracujący kulturalniej i w najbardziej przydatnym na szosie zakresie 3000-5000 obr/min, rozwijający więcej momentu obrotowego silnik oraz skrzynia, która pozwala zmieniać biegi odrobinę płynniej. Ponadto CB ma wspaniale pracujący ABS. To jedno z odstępstw od klasycznego stylu, ale trudno z tego zrobić zarzut.

Natomiast Yamaha bardziej przekonująco nawiązuje do tradycji. Jej silnik pracuje bardziej szorstko od tego w CB, sprzętowi brak ABS-u, ale zyskuje dzięki wspaniałym hamulcom i wyśmienitemu zestrojeniu zawieszeń, w czym duża zasługa amortyzatorów Öhlinsa. Ale przede wszystkim pokazuje ową historyczną konsekwencję, przyjmowaną z wdzięcznością przez fanów.

Bo przecież w retrobike'ach chodzi głównie o duszę zaklętą w metalowym szkielecie, o umiejętność połączenia charakteru i historii marki z wymogami współczesności – bez nadmiernego zawracania sobie głowy nieuniknionymi przecież brakami technicznymi czy licznymi, coraz bardziej wymyślnymi bajerami współczesnych sprzętów.

1 **Honda CB 1300.** Czyli zwycięstwo faktów nad emocjami. Bo przecież mamy tu do czynienia z naprawdę dobrym motocyklem. Kropka.

2 **Yamaha XJR 1300.** Serce przemawia za chłodzonym powietrzem XJR-em, bo klasycznie sportowo stylizowana Yamaha trafia w upodobania klientów retro bike'ów i big bike'ów. To zadecydowało o 2. miejscu.

3 **Ducati GT 1000.** Mimo widelca upside-down i bardzo długich amortyzatorów, GT stanowi udane połączenie klasyki z nowoczesną techniką. Silnik to najmocniejszy argument przemawiający na jego korzyść.

4 **Triumph Thruxton.** Bliżej oryginału się nie da. Triumph zachwyca miłością do detali. Jednak emocje studzi dwucylindrowiec o charakterystyce silnika elektrycznego. Wielka szkoda!

5 **Moto Guzzi V7 Classic.** Wierność szczegółom łączy się z wyczuciem stylu, które fani Gutków kochają. Jednak grzeczny i trochę słabawy silnik nie wzbudza wielkich emocji.

6 **Harley-Davidson XR 1200.** Jeśli chodzi o uczucia – przoduje. Jednak mamy prawo spodziewać się więcej po dirt trackowym pochodzeniu. Bo motocykl musi dobrze jechać, a nie tylko atrakcyjnie wyglądać.