

# BEZ KOMPROMISU

## BENELLI IMPERIALE 400

PODZIM POŘÁDNÉMU TESTOVÁNÍ MOTOREK UŽ MOC NEPŘEJE. TEDY VĚTŠINOU. OVŠEM TEN LETOŠNÍ NÁM DOPŘÁL ALESPŇ PÁR HEZKÝCH DNÍ – PŘESNĚ TAKOVÝCH, JAKÉ JSME POTŘEBOVALI K VYZKOUŠENÍ NOVINKY OD BENELLI, MODELU IMPERIALE 400.

Text: Ivan „Scoob“ Bezděk, foto: Jana Kolací





**Ú**vodem bych asi měl upřesnit, že v případě Imperiale jde vlastně o takovou novinku/nenovinku – tahle čtyřstovka byla představena v Miláně v rámci veletrhu EICMA dokonce už v roce 2017, ovšem minulý rok o ní nebylo ani slychu (a vidu už vůbec ne) a už jsem si začal říkat, jestli v tichosti nebyla odeslána do zapomnění ještě předtím, než se dostala do sériové výroby. Ostatně, nebylo by to poprvé, kdy se nějaká továrna vytasí s novinkou, která se pak, bůhvíproč, nezačne vůbec vyrábět anebo jejíž finální podoba je řadu světelných let vzdálená od původního konceptu. Bohužel většinou jde o změnu blbým směrem... Ale to je nakonec jedno, důležité je,

že zrovna Imperiale se tohle netýká a vypadá na první pohled velice dobře. A vlastně i na druhý a třetí, nejen, že se výrobce úspěšně vypořádal s módním požadavkem klasického, resp. retro designu, ale nenajdete tady ani nic odfláknutého. Sváry nepřipomínají práci nepřiliš zručného učně prvního ročníku polytechnického učiliště, nikde se nekloncají dráty elektriky a vůbec těžko

najdete něco, u čeho by vás napadlo „tohle budu muset předělat“. Takže zpracování dávám jedničku. Během první obhlídky jsem se nemohl zbavit dojmu určitého dějá-vu. Jako bych to už někde viděl...no, a pak mi to došlo. Samozřejmě, že se nejedná o celou motorku, ale některé komponenty jsou téměř totožné s těmi, které používala například Honda v osmdesátých až



devadesátých letech minulého století. Třeba zrcátka, blinkry či uzávěr nádrže. Je to špatně? Neřekl bych, například právě ta zrcátka jsou podle mě jedna z nejhezčích, která se pro klasické motorky (potažmo customy) používala, tak proč je nevyužít i tady.

Při slídění okolo stroje si všímám další věci a sice „dvojitého“ zadního odpružení. Nejen, že jsou zde dva klasické pružinové zadní tlumiče se stavitelným předpětím, ale pružiny jsou viditelné i pod sedlem řidiče. Zvláštní...nějak si nepamatuju, že bych tohle viděl někde jinde a jsem zvědavý, jak to bude fungovat. Teda jestli to bude vůbec poznat.

Zvědavý jsem také na to, co se skrývá pod pravým, uzamykatelným bočním krytem, hádám, že baterka. A taky že jo, fakt klasika se vším všudy, přesně na tomhle místě jsem ji měl u Hondy Shadow 500 z roku 1985...akorát na druhé straně.

### **Retro nejen vzhledem**

Díky výšce sedla 780mm je Imperiale dostupná širokému okruhu jezdců.

A jezdkyň. Co už tak sympatické není, je hmotnost – suchá činí 200kg, což není úplně málo, zvlášť v kontextu s výkonem vzduchem chlazeného jednoválce. Ale nebudeme předbíhat.

Imperiale celkově není nijak složitá motorka (a ani nemá být) a tomu odpovídají i jednoduché ovladače



Nevěřil bych, že o nějakém čtyřkilu řeknu, že je nekompromisní - ale Imperiale je!



# Benelli

Více informací u prodejců Benelli nebo na:  
[www.benelli-motor.cz](http://www.benelli-motor.cz)

P U R A P A S S I O N E D A L 1 9 1 1



**752S**



**Imperiale 400**

**MEGA AKCE BENELLI**

**Motocykly Benelli nyní za akční ceny a s prodlouženou zárukou včetně novinek**

na řídítkách. A vlastně i přístrojovka, skládající se ze dvou analogových budíků (vlevo rychloměr, vpravo otáčkoměr), mezi nimiž je úzký digitální panel, zobrazující zařazený rychlostní stupeň a stav paliva. Další displej je v dolní části rychloměru a obsahuje hodiny a tripmaster.

Startování je bohužel pouze elektrické, nakopávačka zde není, i když by se sem určitě hodila...ale chápu, že by se tím zvýšila cena, takže smůla.

Z bohatýrské koncovky výfuku se po nastartování ozve až překvapivě hutný zvuk, hmm, na čtyřkilo opravdu dobrý, ba dokonce nejen na čtyřkilo. Stupačky jsou docela vysoko, řídítka taky, sedíte na motorce a ne v ní a chvíli si na tuhle jízdní pozici, kdysi samozřejmou, musím přeci jen zvykat. Přitom si všímám, že stupačky jsou napevno...hmm, vzhledem k výšce jejich umístění a rozměrům pneumatik asi není moc pravděpodobné, že bych je brousil v každé zatáčce, ale přeci jen si na ně dám pozor.

Na to, že má motor Imperiale výkon jen lehce přes dvacet koní, se strojek rozjíždí docela ochotně. Logicky ale nečekejte, že byste z křižovatky odjížděli po zadním, o tom Imperiale není. Pětistupňová převodovka je přesná, na páčku spojky není třeba vyvinout nijak velkou sílu a všechno vlastně odpovídá jedinému: nic moc neřešit a jen jezdit. V tomhle duchu pracují i brzdy, samozřejmě kotoučové: páčku nemusíte nijak drtit, ale taky se neobávejte, že byste se při silnějším stisku dočkali neplánovaného stoppie.

Přední vidlice samozřejmě není stavitelná, ale tovární nastavení není špatné, nemám

k němu výhrady. Zato k zadním tlumičům ano – i při seřízení pružin co nejvíc naměkko jsou docela tvrdé. Na dobrém povrchu je to super, ale na rozbité silnici se mi vrací vzpomínky na dětská léta, kdy jsem něco vyvedl a matka vytáhla z kredence vařečku. A to jsou tedy ještě ta péra pod sedlem, takže by komfort měl být ještě lepší...ale je mi líto, není. Na druhou stranu se pode mnou v zatáčkách motorka nijak nežvejká a dokonce i pneumatiky Cordial, jimiž je Imperiale osazená a které ve mně zpočátku moc důvěry nebudily, nijak jízdu neomezují. Tedy alespoň na suchu, v dešti jsem neměl možnost je vyzkoušet.

## Ano nebo ne?

Odpověď na tuhle otázku je překvapivě jednoznačná – ano. Předpokládám totiž, že Imperiale si nebude chtít poříditi nikdo, kdo neví, o co jde. Tohle, ač se jedná o „pouhé“ čtyřkilo, je motorka pro fajnšmekry. Ten, kdo si ji vybere, nebude mít zájem o závodění na okreskách, ani o dnes tak vyhledávaný univerzální stroj, se kterým se svezete na okruhu, projede s ním o dovolené půlku Evropy a ještě se s ním vydrápe na vrcholky Karpat. To vše je totiž vždy o kompromisu – a z tohoto pohledu je Imperiale vlastně nekompromisní. Jde o velmi pohlednou motorku, která vás dokáže vrátit o hezkých pár let zpátky, do doby, ve které jízdou ovlivňovaly jen dva faktory: jezdec a jeho stroj. Samozřejmě,

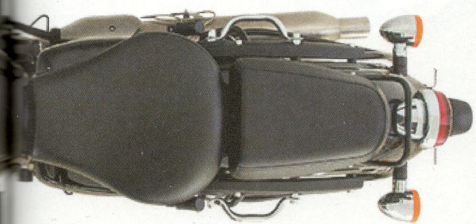


i u Imperiale najdete moderní prvky, třeba právě kotoučové brzdy s ABS. Ale není zde přehnané stádo elektronických andělů strážných, kteří budou myslet za vás. Tady si musíte své rytířské ostruhy vydobýt sami. A o to víc si jich budete vážit.



Nemůžu si pomoci, ale ta motorka se mi nejen líbí, ale i mě baví.





#### MOTOR

Klasika všech klasik – jednoválec chlazený vzduchem. I když dnes samozřejmě čtyřtákní a plnění vstříkovaním. Jeho výkon je 20,4 koně, točivý moment 28Nm. Což, pravda, není mnoho...ale vzhledem k celkové koncepci stroje to k plnohodnotné zábavě bohatě stačí. Navíc jde o úsporný agregát, spotřeba na sto kilometrů se pohybuje v průměru kolem 3,5 až 4 litrů.

### TECH. SPECIFIKACE

#### MOTOR

Typ	čtyřdobý, vzduchem chlazený jednoválec
Rozvod/ventilů na válec	SOHC
Vrtání x zdvih	72,7 x 90 mm
Zdvihový objem	373,5 cm <sup>3</sup>
Plnění motoru	el. vstříkovaní
Nejvyšší výkon	20,4 k (15,5 kW)/5 500 1/min.
Největší točivý moment	29 Nm/3 500 1/min.

#### PŘEVODY

Převodovka	pětistupňová
Sekundární převod	řetěz

#### PODVOZEK

Přední odpružení	Konvenční vidlice 41 mm, zdvih 110 mm
Zadní odpružení	dvójice pružinových tlumičů se stavitelným předpětím
Brzda vpředu	Kotouč 300 mm, dvoupístkový třmen
Brzda vzadu	Kotouč 240 mm, jednopístkový třmen
Pneumatiky P/Z	110/90 - 19; 130/80 - 18

#### ROZMĚRY A HMOTNOST

Rozvor	1450 mm
Výška sedla	780 mm
Hmotnost	200 kg (suchá)
Objem nádrže	12 l

#### NAMĚŘENÉ HODNOTY

Nejvyšší rychlost	Přes 140 km/hod.
Spotřeba v testu	3,7 l (v testu)

#### CENA

104 990,- Kč



#### BRZDY, TLUMENÍ, PNEUMATIKY

Vpředu i vzadu je po jednom kotouči, ten přední má průměr 300mm a drápky do něj zatíná dvoupístek, vzadu je kotouč 240mm, spolupracující s jednopístkem. Nedalo se čekat, že by šlo o nějak jedovatý systém, takže není - ovšem pracuje spolehlivě.

Přední vidlice (41mm) je nenastavitelná, dráha je zde 110mm. Vzadu jsou dva pružinové tlumiče se stavitelným předpětím pružiny. Přední tlumení je bez výhrad, zadní je poněkud tvrdší. Anebo mám tak zhyčkaný zadek.

Přední pneu má rozměr 110/90 - 19, zadní 130/80 - 18. Z výroby je Imperiale osazena pneumatikami Cordial, které zrovna dvakrát důvěryhodně nevypadají. Ale nestalo se mi, že by mi vyvedly nějakou lumpárnu, takže plivat na ně nebudu - ovšem nevím, jak se chovají na mokru.

Obe novinky již k dispozici v našem pražském showroomu.

# HALE®

Přijďte se podívat nebo si domluvte testovací jízdu!

Benelli 752 S



Benelli Imperiale 400



prodej + servis motocyklů a skútrů, diagnostika motorek všech značek

[www.keeway-praha.cz](http://www.keeway-praha.cz)

[www.benelli-praha.cz](http://www.benelli-praha.cz)

[www.pitbike-praha.cz](http://www.pitbike-praha.cz)

[www.sym-praha.cz](http://www.sym-praha.cz)

HALE, spol. s r.o. Dělnická 15, 170 00 Praha 7 - Holešovice, tel.: +420 777 303 303