

TEST | Ducati Multistrada 1200S Sport vs. Honda Crossrunner vs. KTM 990 SM T



KDO UMÍ NEJVÍČ?

Mají pevné podvozky a silné motory, ale sedíte na nich vzpřímeně a tváří se, že zvládnou i svižnější průlet po silnici. Tyhle motorky nenachytáte na švestkách nikde. Kdo bude králem univerzálů?

► MULTISTRADA NA MNOHO ZPŮSOBŮ

Multiošku si můžete pořídit v několika verzích. Základ bez dálkové štelovatelných ůhlinů vás přijde na 15 380 Kč, tedy asi 385 tisíc, v nabídce je ale i dopravní loňských modelů bez ABS za 359 tisíc. Vylepšený model S stojí 18 550, tedy o sto českých více, a můžete si vybrat, jestli sáhnete po verzi Sport (naše testované provedení s karbonovými doplňky, v prodeji je i jedná loňská černá za 449), nebo Touring, jež má kufr, centrální vyhřívání heftů. Opravdoví fanoušci značky si přisetí ještě dalších 70 tisíc a vezmou limitovanou verzi Pikes Peak SE oslavující vítězství tohoto stroje ve slavném americkém závodě. V ceně je akční lakování, koncovky Termignoni, červeně prošívání sedla a karbonový přední štítek.



► CROSSRUNNER S KAPOTOU

Cestovně sportovní legenda VFR800 bez kapoty a s vyššími řídítky, to je nový Crossrunner, i tak by se to dalo říci a člověk by nebyl daleko od pravdy. Podvozek je stejný, dokonce včetně zdvihů odpružení, jiný je vlastně jen „oděv“ a naladění motoru. Ve věveferu má 120 koní s výrazným nástupem systému VTEC, který pocítíte kopancem za hranici šesti tisíc otáček, v Crossrunneru má být vše naladěno na lepší otáčkový střed a v maximu musí stačit méně koní, VFR jich má ve své poslední verzi 109. V Česku už pro letošek není v nabídce.



► OSTŘEJŠÍ BRÁCHA SM R

Rodina litrových dvouválcových supermotardů bývala početnější, dnes už zůstaly akorát dva. Kromě cestovního SM T si můžete pořídit ještě model SM R, ale zároveň s kupní smlouvou byste měli podepsat i závět. Protože tohle je bajk pro totální šílence: malíčka nádrž, tvrdé sedlo, wépěčka vpředu s karbonovým povrchem kluzáků a superbikové brzdy jasně ukazují, že nejspokojenější je tento stroj na uzavřeném okruhu. A ještě více než utažené motardové tratě mu sedí technické „velké“ okruhy. Váš také jeho prezentace proběhla na nejsilnějším evropském okruhu v portugalském Portimau... Do letošního roku jde s vypínačným ABS a výrazně sníženou cenou, o více než 40 tisíc levněji než SM T.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: autor,
Michal Rádek,
David M. Bodlák

Jsem velký fanda SM T, takže v tomhle souborci držím palce právě těhle motorce. Už jsem se na ní něco naježdil, a prostě mi neuvěřitelně sedí. Znáám jen velmi málo lidí, kteří ji zkusili a dokázali si ji nezamilovat.

Jenže předloni ji v našem srovnávacím testu o fous vyklepala nová Multistrada od Ducati, což je další motorka, která do značné míry předefinovala standardy této třídy. Když jedete na cestovním enduru 250, říkáte si, že je něco špatně. Není to taková lehkonozka, ale za ty koně a elektronickou výbavu byste ji odpustili cokoliv.

Třetím do party je nový Crossrunner od Hondy. Když to řeknu sprostě, v Japonsku vzali staré osmikilové VFR, zavřeli ho do kobky s rabiátem, který ho zmlátil tak, že na něm nezbyla ani kapotka, a když ho doktorů dávali dohromady, spletli se a namontovali mu vyšší řídítka. Možná to bylo trochu jinak, každopádně Crossrunner je VFR zmutovaný do stylu SM T a Multistrady a jak jsme zjistili při samostatném testu, pro každý den je to motorka vynikající. Jenže teď má před sebou ostré hochy a na to, aby ho vzali do party, se bude muset hodně snažit. Tak jdeme na to!

Kdo zvládne nejlíp město

Tenhle test jsem měl dopředu moc hezky naplánovaný. Jenže

že veškeré plány jsou zbytečné, když vás navštíví ten Němec, co vám pořád schovává věci (naše babička mu říká Ajc-hamr). Mně minulé léto již poněkoličkáte zantročil doma doklady, takže místo zamýšlené kratší odpolední projíždky jsme museli s Dejvem a Mišákem nejprve z Prahy k nám na východ s tím, že to potom stočíme do Orlických hor na jednu moji oblíbenou „alpskou“ příhraniční silničku. Nakonec to byl ten nejlepší okruh pro testované stroje a až do nějaké šesté hodiny podvečerní skvělá akce. Že jsme se domů vrátili o půlnoci (s tmavým plexi výborný zážitek) a o jednu motorku chudší, to byla ta slabší část představení, a tenhle test je tak trochu „Multistrada in memoriam“. To jen abyste věděli,



Multistrada je přestrojený superbike, a podle toho se na ní jezdí



proč není Ducati na společné fotce.

Ale pojďme na začátek. Nej dřív musíme projet Prahu a v téhle „disiplině“ vedení utrhuje Crossrunner. Je tak – skútrový! Vě-čtyřka jenom vrní, motor se cítí malá a hbitá, ale přitom vás vůbec nesvádí k nepravostem. Málem by člověk litoval, že do něj Honda také nedává tu dvouspojkovou poloautomatickou převodovku.

Kátémka nervózně škube řetězem a pořád nevíte, jestli držet trojku v otáčkách, nebo lechat čtyřku. Na těhle motorce se nemůžete flákat, pořád musíte o jízdu přemýšlet. A jste nejčastěji potenciálně v průšvih, protože nedat tomuhle dvouválcovi nažrat aspoň při startu z křižovatky, to chce pevnější vůli než celičat.

Multistrada ve městě působí jako malé slůňátko. Není těžká, nýbrž taková bachratá – řídítka širokánská, nádrž vám roztahuje

nohy od sebe, sedlo vysoko a široké... Nekonkrétní řazení a tupejší brzdy také dělají z městského popojíždění spíše nechtěnou záležitost. Na druhou stranu Multioška jako jediná nabízí v téhle dražší verzi S elektronicky štelovatelný podvozek a tři motorové mapy (100 koní, 150 mírných koní, 150 nas*aných koní), to vše spojené do režimů Urban, Enduro, Touring a Sport, a když si nadvakáte Urban, máte pod sebou celkem měkké kanape a do města příjemně mdlých sto kbylek.

Komu je nejlépe na dálnici

Je tu městský okruh a z něj sjíždíme na D11. Její začátek můžeme z fleku brát za tu v úvodu zmiňovanou rychlou poľňačku, takovou roletu najdeme jen na MX tratích. Dobrý, tohle zvládají všechny stroje s prstem v nose.

Jsa momentálně bez řidičáku, dávám si extrémního majzla na rychlost a nervózně vyhlížím policejního Passata. Naštěstí jedu na KTM, a té na delší tratě sedí rychlost tak kolem 140 km/h, tedy něco přes pět tisíc otáček. Štítek celkem funguje, motor ještě moc nebaští (podržte chvíli gas a Kačena vás sežere i s trenkami). To by mi ještě u strážců pořádku prošlo. Na Hondě už to není takový komfort, její ochrana proti větru je nejslabší, a kdyby udávala tempo ona, jeli bychom kolem stovčacítky. Multistrada v těchto rychlostech jen znuřně kouká po okolí, protože kdyby to bylo na ní, usadí otáčky na šesti tisících, což v jejím podání znamená 170 km/h, a vy si toho schováte na úzkým, ale neuvěřitelně

Ducati je nejrychlejší a největší

Honda potěší cenou a podvozkem

KTM, stroj veselé povahy

TECHNICKÉ ÚDAJE

Ducati Multistrada 1200S Sport

Objem	1198 cm ³
Výkon	110 kW/150 k@9250
Točivý moment	118,7 Nm@7500
Hmotnost	233 kg (provozní)
Cena	18 550 Eur (cca 465 000 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V90°, DOHC/4 desmo, vrtání × zdvih 106 × 67,9 mm, kompresní poměr 11,5:1, vstřikování Mitsubishi s oválnými sacími hrdly Mikuni a jedním vstřikovačem na válec, elektronický plyn, kontrola trakce DTC, elektrický startér, šestistupňová převodovka, antihoppingová mokrá spojka, sekundární převod řetězem

Podvozek: příhradový ocelový rám, vpředu USD vidlice Øhlins Ø 48 mm, zdvih 170 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s tlumičem Øhlins, zdvih 170 mm, obojí plně nastavitelné s elektronickým ovládáním DES, brzdy Brembo s ABS vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové dvoudestičkové radiální třmeny Brembo, vzadu kotouč Ø 245 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Scorpion Trail vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, lité ráfky 3,50"/6,00"

Rozměry: délka 2150 mm, výška 1400 mm, sedlo 850 mm, rozvor 1530 mm, úhel řízení 25°, nádrž 20l

TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda Crossrunner

Objem	782 cm ³
Výkon	74,9 kW/102 k@10 000
Točivý moment	72,8 Nm@9500
Hmotnost	240,4 kg (provozní)
Cena	259 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec V4 90°, DOHC/4, přepínání dva/čtyři ventily VTEC, vrtání × zdvih 72 × 48 mm, kompresní poměr 11,6:1, vstřikování PGM-FI Ø 36 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový dvojíty páteřový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 43 mm, zdvih 108 mm, nastavitelné předpětí, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 119 mm, nastavitelné předpětí a odkos, propojené brzdy s ABS vpředu 2 kotouče Ø 296 mm, třípístkové třmeny Nissin, vzadu kotouč Ø 256 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Scorpion Trail vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráfky 3,50"/5,50"

Rozměry: délka 2130 mm, šířka 799 mm, výška 1243 mm, sedlo 816 mm, rozvor 1464 mm, úhel řízení 25,75°, stopa 96 mm, světlá výška 140 mm, nádrž 21,5 l, olejová náplň 3,8 l, udávaná spotřeba 6,1 l/100 km

TECHNICKÉ ÚDAJE

KTM 990 SM T

Objem	999 cm ³
Výkon	85 kW/115 k@9000
Točivý moment	97 Nm@7000
Hmotnost	197 kg (bez paliva)
Cena	333 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V 75°, DOHC/4, vrtání × zdvih 101 × 62,4 mm, kompresní poměr 11,5:1, vstřikování Keihin Ø 48 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: chrommolybdenový příhradový rám, vpředu USD vidlice WP Ø 48 mm, zdvih 160 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem WP, zdvih 180 mm, obojí plně nastavitelné (vzadu komprese rychlá a pomalá), brzdy Brembo s ABS Bosch 9M+ vpředu 2 kotouče Ø 305 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 240 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, hliníkové ráfky Marchesini 3,50"/5,50"

Rozměry: sedlo 855 mm, rozvor 1505 +/- 15 mm, úhel řízení 24,4°, stopa 109 mm, světlá výška 195 mm, nádrž 19l (3,7l rezerva)



Pokud hledáte hlavně zábavu, je SM T váš stroj



potvrdí, že takhle bezpečný pocit jen tak na něčem nezažijete. Máte dojem, že si prostě můžete dovolit cokoli, a vzpřímený posaz to ještě prohlubuje. Ve vinglech kolem nohy, které nám naše cesta přichystala, i v rychlých protahovacích je jistota podvozku nesku-tečná. Své samozřejmě dělají výrazně nižší zdvihy odpružení než u konkurence a s tím související nastavení spíše na dobrý povrch, nicméně i na drnčacích to docela ujde.

Dalším nezanedbatelným aspektem skvělé ovladatelnosti je jízdní pozice, resp. ergonomie. Crossrunner je v porovnání s Kátéemkou a Ducati prostě malá motorka. Je těžší, ale co do prostoru na výšku a na délku není tak „roztahaný“. Stupačky jsou bez diskusí nejvyš, kolena máte nejvíce zalomená, řídítka jsou nejužší a celkově máte takový nejkompaktnější až mírně stísněný pocit. Kátéemka je skotačivá, Ducati příliš vážná, ale Honda, jak to říct? Stroze přesná. Když jsme se na Andrláku, kousek nad sídlem FGR, brutálně přezrali, sápal jsem se po Crossrunneru, protože mi bylo jasné, že do nadcházejících zatáček to bude to pravé ořechové. Byl jsem v módu poobědové hibernace a na nějaké blbnutí jsem neměl náladu, jenže jsme museli trochu přidat tempo, a protohle účel je Crossrunner super. Neláká vás k blbnám, ale vingly dokáže proplouvat neuvěřitelně lehce a bez námahy.

Rozdílné přístupy

Charakteristika podvozku KTM je úplně odlišná. SM T nabízí nej-přirozenější posaz, má podstatně delší zdvihy pérování, které není tak tuhé a lépe fachčí na nerovnostech, ovšem jeho již pověstná skvělá progresivita znamená, že když začnete trochu tlačit

na pilu, stane se tužším a sportování není omezováno nepřijemným houpáním. Vzhledem k tomu, že tlumiče WP nabízejí plnou stabilitu včetně dvojí rychlosti komprese na zadku, vysloužil si podvozek KTM ještě o stupínek lepší hodnocení. Multistrada na dálkově štelovatelných Öhlinsích je také skvělá, ovšem její prostorová výraznost a v nízkých otáčkách pulzující motor z ní v utažených zatáčkách dělají trochu namáhavější záležitost. Musíte se jednoznačně více snažit a ještě neustále vzpomínáte, co máte vlastně nacvakáno za program. Ani v rychlých vinglech není královnou, neboť o její trajektorii musíte více přemýšlet a dbát na to, abyste si nedrcli do širokánských řídítek. Je to prostě pořád napůl superbike, i když v cestovně-enduřím balení, a jako superbike se řídí. Ne lépe, ne hůř, nýbrž jinak. Dokážete být stejně rychlí (a na otevřených úsecích ještě rychlejší), ale chce to jinou techniku jízdy.

Citelné rozdíly jsou u brzd. Nejlépe je na tom KTM, její monobloková Bremba kotví skvěle a vypínatelné sportovní ABS platí v současnosti za špičku u motorek. Honda používá svůj oblíbený duál s třípístky vpředu a tahle soustava je také sázka na jistotu – cokoli zmáčknete, brzdíte hned vším, a motorka si jakoby přičapne k zemi a stojíte na fleku. Ducati má sice také radiální Bremba jako KTM, ovšem nikoli monobloková, nýbrž ta levnější, montovaná třeba do Monsterů, a jejich účinek je spíše průměrný (na dovolené s kufry a přítulkyní za sebou budou mít hoňku všechno obstarat). Na to myslíte, až se vám zatmí před očima a poletíte tam, kde to neznáte, jinak taky

za chvíli můžete smutně obhlížet nepojízdný vrak. Na seznámení se sympatickým flegmatickým motokrosářem Lubošem a prohlídku jeho parádní Orlické chaty U Rampušáka jsme si také mohli vybrat lepší záminku než tu, že mu orazítkujeme auto...

Multistrada si to se SMéTákem rozdala v opakovaném souboji a jak jsem v roce 2010 přisoudil vítězství „o prsa“ Italce, tentokrát jazýček vah ve svůj prospěch posunul rakouský všeu-měl. Skvělé brzdy, skvělý podvozek, sportovní motor a snadná ovladatelnost v tomto klání porazily silnějšího a praktičtější vybaveného soupeře – Multistrada má bezklíčkové zapalko, dvě 12V zásuvky, pěkný prostor pod sedlem spolujezdc, kontrolu trakce, na informace bohatý přístrojový panel a celkově je taková sofistikovanější.

Crossrunner od Hondy prokázal, že do rodiny univerzálů patří. Jeho motor vám nenabídne tak strhující zážitky jako oba konkurenti, nicméně díky jeho umírněnějšímu charakteru tahle motorka poslouží širšímu spektru jezdců – zkušené nezklame, ty méně vyspělé nevydělá. A čím vysloveně nadchne, to je cena, nyní okořeněná ještě akcí „tři kufry zdarma“. To je velký trumf. Za Kátéemku dáte o 70 tisíc víc a cestovní výbavu si musíte dokoupit, Multistradu sice můžete mít ve verzi Travel s kufry, ale stojí málem dvojnásobek.

Motocykly do testu zapůjčily firmy Moto Italia, Honda ČR a KTM Central East Europe.

VERDIKT	
Ducati/Honda/KTM	
Motor	8/6/7
Podvozek	7/8/9
Brzdy	6/7/8
Ovladatelnost	6/7/8
Město	6/7/7
Cestování	8/6/7
Sport	7/6/8
Výkon/Cena	5/7/7

účinným plégem ani nevšimnete. Jestli chcete cestovat daleko a opravdu rychle, je tohle vaše motorka. Ale chce to mít prašule na pokuty, to mi věřte, pomalu totiž jezdit neumí.

Kde jsou koně

Ale samozřejmě test je test, a je-li-kož je druhá půlka dé-jedenáctky tradičně skoro prázdná, dáme si akcelerační zkoušky. Jsme už sehnali, takže tachometry na kilo-čo, tři-dva-jedna a na šestku plnej knedlík. Do vedení jde Multistrada, ale SM T má v zádech a jen velice pomalu mu ujíždí. Crossrunner má jeden hendikep v podobě metrákového Bodla na hřbetě a druhý v motoru, jeho malý čtyřválec prostě nemá šanci na pružnost velkým dvouválcům stačit. Ale třeba jeho okamžik přijde při vysokých otáčkách, to když ze stovky akcelerojeme na trojku.

Nepřišel. Konkurence má víc koní, víc kroutáku a navíc i méně kilogramů, a žádný záznak se ne-konal. O vítězství si to jednoznačně rozdala KTM s Ducati. Multoška má sice papírově výrazně víc koní i newtonmetrů, jenže SMéTák má při stovce trojku už pěkně vytočenou a po odmávnutí vystřelil dopředu jak smyslů zbavený. Ducati se musela rozmotat, pak začala Kátéemku stahovat, ale o skutečné převaze se mohlo začít mluvit až u dvoustovky, kde se SM T už pomalu začíná blížit ke své maximálce, zatímco Multistrada má pořád ještě rezerv dost. Honda se tou dobou už oběma strojům ztrácí jako malý bodík v zrcátku...

Co nás nebavilo

Sjíždíme z dálnice, rychlé vingly střídají pomalejší, mezi nimi dlouhé rovinky a sem tam nějaká vesnice, a já na Multistradě chytám nerva. Doprkennývohradý, co tam mám dát za program? Je

hezky a jede se nám dobře, takže mi vyhovuje plný výkon. Jenže kvalita silnic je různorodá, a když už to má elektronicky nastavitelný podvozek, nechci se zbytečně drncat na dírách. Takže pořád přepínám jak gambler, kluci nechápou, proč pořád přidávám a brzdim (pro potvrzení jiného módu musíte zaklapnout plyn) a já jsem rozhodnut napsat rozhořčený e-mail do Ducati, ať koukají oddělit motorové mapy a podvozek.

Mišák zase vyhrožuje, že napíše do Hondy. Říkali jsme si, proč je tak vzadu, že asi dneska nemá náladu, jenže to bylo jinak: „Já mám ruku obtočenou kolem plynu, a nic! Vy mi s těmi dvouválci prostě beznadějně mizíte.“ A to podotýkám, že jsme sice jeli svižně, ale vůbec ne agresivně. Jenže bylo dost aut, která na SM T i Multistradě předjedete prostě tím, že vezmete za heft a během pikovteřinky jste před nimi a svištíte zase stejně jako předtím, ovšem na Crossrunneru musíte podřadit, často i o víc kvalitů, a než se po předjetí dostanete zpátky na původní rychlost, jsou už dvouválce v prachu.

Ptáme se, co to variabilní časování VTEC, jemuž jsme u VFR nikdo nikdy nepřišli na chuť: „Na jednu stranu dobrý, zmizel ten nepříjemnej kopanec, na

Motoricky Honda na dvouválec ztrácí, podvozek má ale skvělý



Dobře čitelný budík známý třeba z CB1000R