

Střet generací



Nebylo letos očekávanějšího motocyklu na trhu, než právě nové géeso. Starý model své kvality prokázal jednoznačně, ale co ten nový? O kolik bude lepší? A bude vůbec lepší? Tyhle otázky cloumaly nejen světem příznivců BMW. Jaký tedy je, ten slavný nový vodník?

Porovnejte: vodník je kompletně nový, jediný plastik není stejný, ovšem na první pohled vidíte, že to je GS



Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: Michal Řádek,
autor

Král je mrtev, ať žije král! Byl to velký duševní boj, ale odolal jsem použít toto profláknuté heslo jako nadpis, ačkoli sem by pasovalo možná ještě lépe než do francouzské historie. Už od modelu R 1100 GS z půlky devadesátých let patří adventure biky BMW s velkými boxery za lídry své kategorie. Tohle postavení se ještě utvrdilo v roce 2004, kdy přišla dvanáctistovka, o tolik silnější a zároveň o tolik lehčí než předchozí 1100 a 1150. V posledních letech to vůbec na silnicích vypadá, jako by BMW mělo na tyhle motocykly monopol, ať dělá konkurence sebelepší motorky.

No a teď přichází zbrusu nové géeso. Jmenuje se stejně jako to staré, vypadá hodně podobně, ale až na fakt, že má řídítka, kola, kardan a dvouválcového boxera, je úplně jiné. Alespoň technicky. Jak moc se změnilo i jízdně, to jsme porovnávali s modelem R 1200 GS Adventure. Letos si totiž můžete koupit jak nového vodníka, tak starého dobrého vzducháče, nový Advík totiž přijde nejspíš až napřesrok. A dopředu říkám, že je vel-

ká škoda, že tyhle dvě koncepce nemohou být v nabídce paralelně (marketingově to prostě nejde), neboť celkovým vyzněním mají obě svůj vlastní svět.

Všechno jinak

O tom, co je na novém GS nové, již byla popsána spousta stránek i u nás v ČMN. Zásadní změny připomenout musím, ačkoli opět riskuji, že to bude na půl strany. Motor má pořád stejný objem a válce jsou z větší části chlazeny vzduchem, ovšem na hlavy se používá kapalina. Sání a výfuk se otočily o 90 stupňů. Spojka je osmilamelová anti-hoppingová v oleji, pryč je jediná velká lamela jako v autě, čili i olejová náplň je stejná pro motor a převodovku. Kardan zůstal, přesunul se však na dru-

Škoda, že obě koncepce nemohou být v nabídce paralelně

hou stranu. Plyn je elektronický, k dispozici máte čtyři dynamické módy, které ovlivňují reakci motoru, nastavení ABS, kontroly trakce a podvozku. Odpružení nese název Dynamic ESA, vy si u něj nastavíte akorát základ a ono se samo při jízdě doladuje podle momentálních podmínek. A dokonce je tady i skutečný rám, ne na motoru přišroubovaných pár trubek.

Už při prvním živém setkání na výstavě Motosalon v Praze jsem musel uznat, že Němci svůj drahokam vybrousili do absolutního lesku. Všechno je tak dotažené do detailu! Například sedlo. Nejenže si můžete nastavit to řidičovo výškově, ale můžete si měnit i jeho úhel a navíc se dá soupat i sedlem spolujezdce, to podle toho, jak tlustý je ten, kdo drží řídítka. Samozřejmostí je několik dalších sedel různých výšek z katalogu příslušenství.

Ovládací prvky by vystačily na samostatnou kapitolu. Kování géesáři zapláčou, pryč je staré bavorácké ovládání blinkrů, tady se přepínají levým palcem jako na 99 % všech motorek. Ono by na ty staré čudlíky totiž stejně nejspíš nebylo místo, když máte motorku v plné palbě jako my, tak máte co dělat, abyste se ta tlačítka naučili ovládat po paměti: palubní počítač, jízdní režimy, nastavení podvozku, vyhřívání heftů,

I při pohledu zezadu je vidět, jak je Adventure monstrózní. Ono když máte bandasku na 33 litrů...



Vodníka zezadu bezpečně poznáte podle sacích kanálů shora a prohozeného kardanu a výfuku

dokonce tempomat (bezva věc, u cestovní motorky) a ještě je tu otočný prstenec na levém řídítku, kterým se ovládá příplatková navigace.

Rozdíly na první pocit

Už jen vyhoupnutí se do sedla naznačí, že nové a staré géeso jsou dost jiné stroje. Tohle nové je tak pevné! Může za to i sedlo. Němci konečně přestali dávat ta kanápíčka, která mi svou měkostí byla neskutečně protivná, ale sezení je hezký tuhé. A jestli staré GS platilo za výborně ergonomicky zvládnuté, tak vodník je ještě o kousek dál. Dost se projevilo otočení sání, teď už vaše holeně nic nelimituje. Řídítka jsou superširoká a přístrojový panel vypadá velice německy. Technická elegance, tachometr s otáčkoměrem jsou jakoby dohromady, prim hraje obrovský displej palubního počítače, jehož informační portfo-

lio by mu mohla závidět i krajská pobočka StB.

Zase slézám, беру si schůdky, poté ještě větší schůdky a nakonec žádám o jeřáb, mám totiž v plánu hnedle vyzkoušet ještě Advíka. Stojí tady chudák takový opomíjený, všechno se točí kolem vodníka, přitom v těchto výročních barvách k 90 letům BMW Motorrad vypadá vážně dobře. Informaci, že je to opravdu VELKÁ motorka pro velký kluky, si zřejmě pověst lovců senzací nezískám, to je stará známá věc. Na tuhle strojovnu musíte mít buď svaly, nebo notnou dávku talentu, já postrádám obojí, a tak je to nikdy nekončící boj s gravitací.

Tři dva jedna teď, nohu přes sedlo, pořádně zabrat, ať tu ob-

VERDIKT

GS Adventure / GS

Motor	7/8
Podvozek	7/8
Brzdy	8/8
Ovladatelnost	6/7
Město	5/7
Cestování	8/7
Sport	6/8
Výkon/Cena	6/7

ludu zvednu ze stojánku, ještě že je ta obrovská 33litrová bandaska skoro prázdná, a – jeďda, co to je za veterána? Užší a zvláště tvarovaná řídítka, měkké sedlo, vyčuhující sací potrubí, o které se kopete, a ta přístrojovka? Ještě loni tohle byla největší moderna, teď kdyby mi někdo řekl, že tahle motorka je z osmdesátých let, tak mu snad uvěřím. Ovšem pozor, více než jako znak zastaralosti to berete jako pochvalu za nadčasovost. Tenhle Advík se starým vzducháčem působí neuvěřitelně solidně, ostrý kontrast proti vodou chlazenému nástupci se všemi těmi jeho elektronickými serepetičkami. Paradoxní, to samé se o téhle motorce říká v porovnání se starým R 1100 GS, neboť poslední „vzduchová“ dvanáctka je taky slušně nabitá technologiemi. Ovšem máme s sebou na testování i našeho kamaráda Hrubáka, messengera a majitele právě staré jedenáctky s více než 200 000 km na budíku, a ten je na Advíku hned jako doma. „Líp to tahá, má to lepší podvozek, ale tematicky je to pořád to samý,“ glosoje po prvních kilometrech.

Převlečený superbike

Já si na začátek беру vodníka a nestačím se divit, co to z Německa dorazilo za střelu. Rozdíl poznáte už při nastartování a hraním si s plynem na místě – skoro žádný klopný moment! Cvakám režim Dynamic a zírám s otevřenou pusou – vodník jde do otáček jako zběsilý, a ten zvuk, který produkuje koncovka, by slušel i čistě sportovnímu motocyklu. Takový hrdelní, narkrknutý a velice, velice zábavný. Také je proti vzducháči podstatně složitější udržovat rychlost ve městě na akceptovatelné hodnotě, čertík pokušitel je tady neodbytný. Být vodník můj, radši si režim Dynamic zakážu a jezdím na Road, Rain či Enduro. Jenže můj není a mám ho půjčený jen na chvíli, tak si to chci užít, a v tomhle režimu si užije i poměrně agresivní jezdec. Zátah přepracovaného boxera už od nízkých otáček je prostě impresivní, střední pásmo košatě nabitě newtonmetry, a když tlačíte otáčkoměr k červenému poli, pochopíte, že těch 125 kobyel je na běžné silnici větší stádo, než je pro dopředný pohyb nadlimitními rychlostmi potřeba.

To vzducháč má, vzhledem k lankovému ovládání klapek, jenom jeden „prací program“, který je nastaven tak, aby vyhoval jak dynamice, tak turistice. A musím říci, že i tvář v tvář tomu superbikově laděnému následovníkovi si nevede vůbec špatně. Ona tahle poslední dvouváčka s přívěrou jede taky moc pěkně, tolik nesvadí ke kravinám, ale když jí zatnete, dokáže překvapit. Vodník je takový lehkoběžný, vzducháč naopak



Jízdní pozice je prakticky stejná, což je jediné dobře

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

Petr Záruba právě těchto dnech testuje nejnovější modely EXC od KTM pro příští sezonu. Je vůbec na těchto endurech ještě co zlepšovat?

Pište na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz

TECHNICKÉ ÚDAJE

BMW R 1200 GS Adventure

Objem	1170 cm ³
Výkon	81 kW/110 k@7750
Točivý moment	120 Nm@6000
Hmotnost	256 kg (provozní)
Cena	410 800 Kč (testované provedení* 470 650 Kč)

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený plochý dvouválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 101 × 73 mm, kompresní poměr 12,5:1, vstříkávání BMS-K+ Ø 50 mm, protiprokluzový systém ASC, elektrický startér, šestistupňová převodovka, suchá jednolamelová spojka, sekundární převod kardanem

Podvozek: ocelový trubkový rám s motorem jako nosným prvkem, vpředu zavěšení Telelever, zdvih 210 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice Paralever, zdvih 220 mm, elektronicky nastavitelný podvozek ESA, částečně propojené brzdy BMW Motorrad Integral ABS vpředu 2 kotouče Ø 305 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 265 mm, dvoupístkový třmen, pneu Bridgestone Battle Wing vpředu 110/80R19, vzadu 150/70R17, vyplétané ráfky 2,50"/4,00"

Parametry: délka 2240 mm, šířka 990 mm, výška 1525 mm, sedlo 890/910 mm, rozvor 1510 mm, úhel řízení 24,8°, stopa 88,7 mm, nádrž 33 l (4 l rezerva), užitečná hmotnost 219 kg, spotřeba paliva 4,6/6,1 l na 100 km při ustálené rychlosti 90/120 km/h, zrychlení 0-100 km/h za 3,95 s

* testované provedení: Safety Package (kontrola tlaku pneu, ASC), Equipment Package 2 (chromovaná koncovka výfuku, ESA, vyhřívané rukojeti, palubní počítač, mlhovky, bílé LED blinkry, držáky kufrů)

TECHNICKÉ ÚDAJE

BMW R 1200 GS 2013

Objem	1170 cm ³
Výkon	92 kW/125 k@7700
Točivý moment	125 Nm@6500
Hmotnost	238 kg (provozní)
Cena	370 260 Kč (testované provedení* 456 901 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec boxer, DOHC/4, vrtání × zdvih 101 × 73 mm, kompresní poměr 12,5:1, vstříkávání BMS-X Ø 52 mm, elektronický plyn E-gas s dynamickými módy, kontrola trakce, tempomat, elektrický startér, mokrá antihoppingová spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod kardanem

Podvozek: ocelový trubkový mostový rám s motorem jako nosným prvkem, vpředu zavěšení Telelever, zdvih 190 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice EVO Paralever, zdvih 200 mm, elektronicky nastavitelné poloaktivní odpružení, brzdy propojené s vypínatelným ABS vpředu 2 kotouče Ø 305 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 276 mm, dvoupístkový třmen, pneu Michelin Anakee III vpředu 120/70R19, vzadu 170/60R17, lité ráfky 3,00"/4,50"

Parametry: délka 2207 mm, šířka 953 mm, sedlo 850/870 mm, rozvor 1507 mm, úhel řízení 25,5°, stopa 99,6 mm, světlá výška 195 mm, nádrž 20 l, užitečná hmotnost 212 kg, spotřeba paliva 4,1/5,5 l na 100 km při ustálené rychlosti 90/120 km/h, zrychlení 0-100 km/h za 3,6 s

* testované provedení: Comfort Package (vyhřívané rukojeti, kontrola tlaku pneu, chrániče rukojeti, bílé LED blinkry, držáky kufrů), Dynamic Package (ASC a jízdní módy, Dynamic ESA, hlavní světlo z LED diod, denní svícení, palubní počítač Pro, příprava na GPS), chromovaná koncovka výfuku, tempomat, vyplétané ráfky



Svou zavalitost kompenzuje Adventure užším obutím, vodí se skvěle



Informačně nabitě, provedením old-school

mem, štelovat si ho můžete nahoru-dolů klidně za jízdy a jeho tvarování je výborné.

To sklopné obrovské plégo na Advíkovi platilo za etalon této kategorie vždycky, akorát že jeho nastavování je takové archaické, dvě křídlové matice po stranách. Ovšem má to své výhody, kde nic není, nemá se co pokazit. O měkkém sedle již byla řeč, i o jeho výšce, já ho několikrát během testu sundával, abych se přesvědčil, zda je opravdu v té nižší poloze, a pokaždé zklamane zjistil, že je.

Špičkové podvozky

Ovšem jakmile se jednou nalodíte a rozjedete se, nebude se vám z Advíka chtít dolů. Frčíte ukryti za velkým plexi, mezi nohama obrovskou nádrž, sbíječka pod vámi lehce brní a vy si to kroužíte zatáčkami, jako byste seděli na malém sportáku. Ale touhle vlastností jsou všechna géesa proslulá, holt boxer má těžiště proklaté nízkou a na ú-

inzerce

novém prvním svezení na promrzlých silnicích. Větší výkon více svádí k tahání za heft a čím širší guma, tím víc je znát, když ji zplacatíte, a troufnu si říci, že vodník bude na kvalitu pneumatik choulolistivější než jeho předchůdce. Na dobrých gumách je to ovšem zážitek, máte dojem, že motorku můžete klopit snad až do vodorovna a zatáčí také pouhým pohledem.

Dva různé přístupy

Dvě různá GS, dva různé světy. Nový vodník je špička, přesně podle očekávání. Cestovatelské kvality jeho předchůdce byly cízelovány, zdaleka největší zlepšení však nastalo v oblasti sportu.

Nemohu ovšem s čistým srdcem říci, že by byl jednoznačně lepší než starý vzducháč. Jistě, technicky je dál, ale ve staré bambitce ještě střelný prach zdaleka nezvlhnuhl. Když jsem se Hrubáka na konci testu ptal, kterou

motorku by si koupil, ukázal bez zaváhání na vzducháče. „Adventure je něco, co mám zažrané pod kůží. Klidná a důvěryhodná motorka, bytelná a s charakterem.“ Vůbec se nedivím, že si v BMW dovolili držet na Advíkovi dokonce vyšší cenu než na novém vodníku. Jestliže dříve byl Adventure dobrodružnou verzí základního R 1200 GS, dnes při přímém srovnání působí jako od začátku jinak myšlená motorka. V tomhle testu není lepší a horší motorka, tohle jsou dva špičkové stroje pro různé způsoby použití.

Motocyklydotestuzapůjčila firma BMW Motorrad Česká republika.



Vítejte v kosmickém věku!



Tuhé sedlo, skvělé plexi, silnější motor, to vše poznáte během chvíle

► VAŠE PŘÍBĚHY

Když mechanik zapomene...

Občas nám do redakce posíláte zajímavé špeky. Jako třeba tenhle, který přišel Honzisovi. Promítáme v původním znění bez titulků. A budeme rádi, když nám podobné zajímavosti budete posílat i nadále.

Ahoj Honzo, jestli si ještě vzpomínáš, před 10 lety jsem Ti psal, že potřebuji poradit s těmi zatracenými hydroštosy na Hondu VT750, neboť to v motoru neustále klepalo. Ve finále to byla nadměrná vůle na hlavním čepu kliky, místo 0,03-0,05 tam bylo 0,16 mm, a to už je moc. Nakonec jsem tu motorku stejně prodal, protože jsem to neuměl opravit. Od té doby se ale zabývám opravami motorů (i GO), nakoupil jsem přesná měřidla, obklopil se šikovnými kamarády, takže si myslím, že spolu dokážeme opravit některé věci, které nově stojí „raketu“. To je potom radost dělat, být to mám jenom jako koníčka. A práce je pořád dost. Pořídil jsem si totiž Hondu GL1100 r. v. 1980 v zuboženém



sit podložky pod ventily. Namontoval jsem, nastavil synchronizaci, dal nový olej a motor si předl jako kotě. Za dva dny byl kamarád zpět a motor zvonil, jako

stavu z vrakoviště v Itálii, z USA GL1200 rozsekanou na mraky a pojízdnou GL1100 z Holandska. Až to vše dokončím, budu v penzi :-). Aby to nevypadalo, že pořád jen opravuji, mám na ježdění BMW F 650 (rekreace, kochačkakolemkomína), VFR750F (adrenalin) a dcera mi stíhá na Kawě Ninja 250 R. Ale proč píšu? Přijel za mnou kamarád, že jeho Yamaha ThunderCat jede jenom na tři válce. Zjistil jsem, že někdo strhnul závit na svíčce, a tak vyrobil pouzdro, leč krátké, protože v celé délce a průměru by zasáhlo nalísovaná sedla ventilů, a ta by po nastartování vypadla. Svíčka nepálila, protože kousek uhořel. Vyřešili jsme to jinou hlavou, kterou jsem kompletně „udělal“, gufera, vyleštit ventily, nové těsnění, rozvodák a nechat nabrou-

když neutáhneš ojnici! Přizval jsem kámoše, letitého motoráře a mechanika Romana Bártka (postavil si motorku s motorem z Tatry 603, byl taky v novinách) a společně jsme stanovili závalu – ojnice. Tak jsem vypustil olej (vytekl pěkně metalizovaný), po demontáži motoru sundal vanu a co jsem uviděl, to už asi nikdy neuvidím. Příkladám fotografii, co je dnes možné! Podotýkám, že takto motor jezdil celou loňskou sezonu a reklamace minulému majiteli již nepřipadala v úvahu. Až nebudete mít v redakci co na práci, zkuste přijít na to, jak se tam ten hadr dostal. Taký mě napadlo, že by to bylo zajímavé zveřejnit to v novinách, co na to čtenáři. Přejí pěkné pokoukání a vaší práci zdar!

Jarda Lubina alias Jarin

READY TO RACE
www.ktm.com

**BEZ SLITOVÁNÍ
BEZ VÝMLUV**

KTM 250 EXC-F

Běž až na samý limit. Máš pochybnosti? Překonej je. Když je výjezd prudší a těžší než kdykoli předtím, prostě si na to zvykni a jed dál. Se svou KTM 250 EXC-F si cestu vždycky najdeš. Nový nejmodernější motor DOHC má mnohem lepší točivý moment, hlavně odpodu, a je králem své kategorie. Mnohá vylepšení v oblasti designu, odpružení a spoustě dalších komponentů dávají nejlepší ovladatelnost, jakou jste kdy zažili. Motorka, která nezná slitování s žádným terénem.

KTM POWERWEAR KTM POWERPARTS KTM RACE ORANGE KTM CAMPS
KTM ORIGINAL SPARE PARTS KTM FINANCE KTM ADVENTURE TOURS

KTM PRODEJCI: BRNO: AUTONOVA BRNO S.R.O., MASNÁ 418/20, TEL. 543424238 • ČESKÉ BUDĚJOVICE: SMRŽ MOTO, RUDOLFOVSKÁ 161/56, TEL. 724060046 • HRADEC KRÁLOVÉ: KTM TROJAN, BRNĚNSKÁ 1800, TEL. 495269492 • CHOMUTOV: AUTO MARKET S.R.O., MÁLKOV 80, TEL. 474622929 • LIBEREC: UNIVOK S.R.O., DOPRAVNÍ 711, TEL. 777682227 • MLADÁ BOLESLAV: FLASH TEAM S.R.O., BOLESLAVSKÁ 902, TEL. 326334827 • OSTRAVA: KMOTO S.R.O., MARTINOVSKÁ 3037, TEL. 596630859 • PRAHA: RACE TOOL, VRBOVA 19, TEL. 225110936 • PRAHA: SHIVA MOTOSHOP, PECERADSKÁ 108, TEL. 267712041 • STŘÍBRNO: B&P RACING S.R.O., TOVÁRNÍ 503, TEL. 374627000 • SVITAVY: AMD, NÁMĚSTÍ MÍRU 89, TEL. 461532256 • VLAŠIM: SETTE S.R.O., VLAŠÁKOVÁ 844, TEL. 317844775-6

Foto: R. Scheidl, H. Mitterhauer

www.ktm.com

Nenapodobujte vyobrazené ležící chování, vždy používejte ochranné oblečení a dodržujte dopravní předpisy! Zobrazené motocykly se mohou v detailech lišit od prodávaných modelů a mohou být vybaveny příslušnými doplňky.