



Tyhle dvě motorky od sebe neodděluje jenom 100 tisíc korun na cenovce a použitý motor. Tohle je i o rozdílné představě, jak má vypadat ideální cestovní motorka. Dokáže poslední RT se vzduchem chlazeným motorem obstát proti hypermodernímu šestiválci GT?

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

Před dvěma roky přišlo K 1600 ve verzi GT a GTL (vyložené koráb s jiným posazem, plexi, topcasem apod.) a předefinovalo kategorii cestovních strojů. A není to jen o unikátním motoru, který pochopitelně hraje prim – jsou tady vychytávky jako centrální zamykání kufrů, xenonový světlomet, co se s vámi naklání do zatáčky, TFT displej na přístrojovce a mnoho dalšího, prostě Enterprise. Proti tomu R 1200 RT kroutí s největší pravděpodobností svůj poslední rok – oficiálně se to nedočtete, ale... Vykopávka bez šancí uspět proti káčku? Kdepak, pořád zajímavá alternativa.

Na vrcholu pyramidy

Káčko je drahá luxusní cestovní

motorka, a je to na něm od první chvíle vidět. Milovník hi-tech omdlí blahem, vše vypadá a funguje tak sofistikovaně! Český dovozce má chvalýhodný zvyk, pořizovat testovací motorky v plné výbavě, což sice motocykly výrazně prodražuje, ale zase jen tak poznáte, co v daném stroji opravdu vězí.

A tahle šestnáctistovka je na pomyslném vrcholu pyramidy všech současných motocyklů. Přes TFT displej ovládáte tlačítkem a kruhovým přepínačem na levém řídítu nastavení celého stroje, včetně audia, navigace, vyhřívání heftů a sezení, na pravém řídítu zase přepínáte mezi třemi dynamickými módy s vlastním nastavením reakce na plyn, maximálního výkonu, ABS a kontroly trakce... Masakr, tolik údajů, co nabízí přístrojovka, nenaprásí ani informátor KGB. Nabídka odkládacích prostorů je velkorysá,

dva objemné, snadno odnímatelné kufrý plus dvě menší přihrádky před vašimi holeněmi (vpravo s připojením USB/iPod), vše centrálně uzamykatelné jedním tlačítkem.

Rychlost a komfort

Posaz je mírně natažený jako na správném GT, které má v papírech udáno 250 km/h. Velké plexi je nahore vybrané, abyste přes něj dobře viděli, motor hodně skloněný, že jde zcela mimo vaše kolena a motorka tak zůstává pocitově relativně úzká. Všechno tady bylo rozloženo spíš na výšku (trochu) a délku (hodně), však rozvor je jak z cruiseru a dává gétéčku jak skvělou stabilitu při vysokých rychlostech, tak zákonitě méně skvělý poloměr otáčení – na úzké silnici vás čeká něco šibovávání. Díky motoru dole je ale ovladatelnost i při tomhle postrkování solidní.

Zvuk šestiválce je hudbou, kvůli které vypínám audio. Navíc ten motorskorovůbecnevíruje! Zato převodovka při řazení dává vědět, že je stvořena na přenos 175 newtonmetrů. Ale stejně ji moc nepotřebujete, stačily by dva kvality, na rozjezd a na jízdu mimo město. Na šestku se totiž dokážete ploužit po městě s ručičkou otáčkoměru pod 1500 a motoru to bude jedno. Při cestovních 140 km/h se šestiválec převahuje na čtyřtisícové hranici, když máte naspěch, není problém cvaknout tempo na 190... Prostě šestiválec jede, jak mu řeknete, záleží na vás, kolik peněz za benzín a pokuty chcete utratit. Podvozek s elektricky štelovatelným odpružením (já střídal režimy Comfort a Normal, Sport je na opravdu hladký povrch) nenachytáte na švestkách při žádném tempu. Skutečný král cestovních motorek.

RT není outsider

A přesto mi srdíčko víc bije pro RT. Tahle motorka byla prvním velkým cestákem, na kterém jsem kdy jel, a zatímco před lety mi přišla obrovská, dnes vedle gétéčka vypadá jako třičtvrtka. Design, který už také kroutí konec jedné dekády, se mi pořád hodně zamlouvá, tomu se říká nadčasovost. A v tomhle barevném provedení 90 Jahre BMW Motorrad, hmm...

TECHNICKÉ ÚDAJE

BMW R 1200 RT

Objem	1170 cm ³
Výkon	81 kW/110 k@7750
Točivý moment	120 Nm@6000
Hmotnost	263 kg (provozní)
Cena	439 800 Kč (testované provedení 529 675 Kč)

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený plochý dvouválec, DOHC/4, vrtání x zdvih 101 x 73 mm, kompresní poměr 12:1, vstřikování BMS-K Ø 50 mm, protipokluz ASC, dvě svíčky na válec, elektrický startér, suchá jednodílná spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod kardanem

Podvozek: ocelový trubkový rám s motorem jako nosným prvkem, vpředu zavěšení Telelever s centrální pružicí a tlumič jednotkou, zdvih 120 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice Paralever s jedním tlumičem, zdvih 135 mm, obojí elektronicky nastavitelné (systém ESA II), brzdy propojené BMW Motorrad Integral ABS vpředu 2 kotouče Ø 305 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 265 mm, dvoupístkový třmen, pneu Metzeler Roadtec Z8 Interact vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráfky 3,50"/5,00"

Parametry: délka 2230 mm, šířka 905 mm (včetně kufrů 980 mm), výška 1430 mm, sedlo 820/840 mm, rozvor 1485 mm, úhel řízení 26,6°, stopa 109,9 mm, nádrž 25 l (4 l rezervy), udávaná spotřeba 4,1 l/100 km při 90 km/h, 5,2 l/100 km při 120 km/h, akcelerace 0–100 km/h za 3,8 s, užitečná hmotnost 232 kg, max. rychlost 223 km/h

TECHNICKÉ ÚDAJE

BMW K 1600 GT

Objem	1649 cm ³
Výkon	118 kW/160,5 k@7750
Točivý moment	175 Nm@525
Hmotnost	332 kg (provozní)
Cena	538 000 Kč (testované provedení 617 575 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový šestiválec, DOHC/4, vrtání x zdvih 72 x 67,5 mm, kompresní poměr 12,2:1, vstřikování BMS-X Ø 52 mm, elektronický plyn E-gas se třemi módy (Dynamic, Road, Rain), elektrický startér, vícelamelová mokrá spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod kardanem

Podvozek: dvojitý páteřový hliníkový rám, vpředu zavěšení Duolever, zdvih 125 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice (zavěšení Paralever) s jedním tlumičem, zdvih 135 mm, elektronicky nastavitelné odpružení ESA II, brzdy propojené BMW Motorrad Integral ABS vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 320 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, lité ráfky 3,50"/6,00"

Parametry: délka 2324 mm, šířka 1000 mm, výška 1440 mm, sedlo 810/830 mm, rozvor 1680 mm, úhel řízení 27,8°, stopa 108,4 mm, nádrž 24 l (rezerva 4 l), udávaná spotřeba 4,5 l/100 km při 90 km/h, 5,7 l/100 km při 120 km/h, akcelerace 0–100 km/h za 3,2 s, užitečná hmotnost 208 kg, max. rychlost 250 km/h

Přístrojová deska sice není tak hypermoderní jako na GT, ale údajů nabízí také bambilion, a co se elektronické výbavy týče, není to zdaleka outsider. Jasně, elektronický plyn a s tím spojené motorové módy zde nehledejte, nicméně ABS, protipokluz, vyhřívání rukojeti i obou sedel, rádio s bluetoothem a přípojku USB/iPod či elektronicky štelovatelný podvozek tu jsou také. Kufrý jsou plus mínus stejné, přihrádka sice jen jedna, zato příjemně nahore na nádrži. Na zrcátka umístěná v kapotě si Mišák stěžoval, že v nich nic nevidí, mně naopak hodně vyhovovala, navíc krásně kryjí ruce před větrem. Pochvalu zaslouží také plexi, které nabízí lepší ochranu a zvukový komfort než u GT.

Dvouválcový vzduchem chlazený boxer se pochopitelně šestiválci nemůže rovnat výkonem ani kultivovaností, ale pořád má své kouzlo dané zvukem, klopným momentem a vůbec daleko větší živočichostí. Přitom není otravný při delším cestování, jen počítejte s nižším rychlostním průměrem, nám se osvědčilo tak 140 km/h (cca 4500 otáček na šestku), od 160 výš už je to trochu jako na sběječe a jízda není tak komfortní.

Díky charakteru motoru budete víc řadit, po městě pojedete nejčastěji na čtyřku, ale to nevadí, převodovka funguje lépe než na GT. A když podržíte boxera pod krkem, zjistíte, že 110 koní a 120 newtonmetrů umí tuhle krabici hnát slušným krokem vpřed. Při turistické jízdě vám odměnou spotřebu zhruba o půl litru nižší než na GT při stejném tempu (my jsme měli 5,3 a 5,7).

S nečekanou lehkostí

Ještě o chlupe větší rozdíl než v motorech však nacházím v tom, jak se RT ovládá. Ta motorka je snad o kilometr kratší a o půl tuny lehčí než GT! No dobře, o tolik ne, ale skoro 20 cm v rozvoru a 70 kg ve váze je prostě hrozně znát. Ono totiž RT jako kolohnát jenom vypadá, ale pak na něj sednete a zjistíte, že to je překvapivě krátká, lehká a obratná motorka. Fakt, nekecám. A to mě na něm baví možná nejvíc.

Jasně, je to už trochu old-school, ale má své nestárnoucí kouzlo a vlastnosti, které, ve spojení s výrazně nižší cenou, v mém osobním hodnocení dokáží přebít i kvality hypermoderního šestiválce GT.

Motocykly do testu zapůjčila firma BMW Motorrad ČR.



RT vypadá zavalitě, ale je nečekaně hbité a svižné



Šestiválec v GT je jako turbína a celá motorka je přísně hi-tech

inzerce

Pro čtenáře ČMN
exkluzivní slevový
kupón v hodnotě

100 Kč

při objednávce
použijte tento
slevový kód:

ypmdqe6
platnost slevy do 7.7. 2013



Prodejna Praha
inSPORTline Shop
Strakonická 1151/2c
Praha - Hlubočepy
+420 603 816 477
kasa.praha@insportline.cz

Nová Prodejna Brno
inSPORTline Shop
Palackého třída 483/155
Brno - Medlánky
+420 730 518 377
obchod.brno@insportline.cz

Prodejna Ostrava
inSPORTline Shop
Krmelinská 2
Ostrava - Hrabová
+420 734 724 577
obchod.ostrava@insportline.cz

Prodejna a centrála Vítkov
Seven Sport s.r.o., Dělnická 957, Vítkov
+420 566 770 199, objednávky@insportline.cz

www.wtec-moto.cz

w-tec