

TEST | Honda CBR1000RR Fireblade C-ABS vs. Suzuki GSX-R1000



Tady rozhoduje čas!

Je to už více než rok, co jsme poprvé psali, jak se jezdí s revolučním supersportovním ABS a také, co si myslíme o novém GSX-R. V tomhle testu jdou ale pocity stranou. Na okruhu totiž vyhrává jen ten nejrychlejší.

Kamil Holán, kamil@cmn.cz
foto: Ivo Holán, David M. Bodlák

Co jiného byste taky chtěli s moderními supersporty dělat? Je sice hezké povozit se s nimi na silnici, ale co jste za normálního provozu vůbec schopni rozpoznat? Tyhle motorky jsou konstrukčně stavěné na takové rychlosti, že když jich budete zkoušet dosáhnout, určitě skončíte v base nebo v rakvi. Nebudeme si nic nalhávat, ač výrobci alibisticky montují na tyhle stroje sedla pro spolujezce a někteří dokonce i úchytky na bágly, tak jediné místo, kde

sériových gumách. Jediné, co vám totiž ukáže na okruhu vítěze, je samozřejmě čas na kolo. Někdy se vám zdá, že letíte strašnou kládu, že už to určitě líp nejde, a nakonec je to o dvě vteřiny horší, než když jen kroužíte. Proto o tom, která je lepší, nechám rozhodnout stopky.

Motorky jsem chtěl nechat opravdu sériové, takže jediná úprava byla zalepení světlometů z bezpečnostních důvodů. Tlaky na pneumatikách Bridgestone BT-016 u Suzy, respektive Qualifier II u Hondy jsem dal na předpisových 2,5 vpředu a 2,9 vzadu. Podvozek podle manu-

jestli ony divné pocity ze zásahu elektroniky do brzdění, které jsem měl na šestikile, budou patrné i na litru.

V druhém kole seznamovací půlhodky začínám tahat a trochu se směju do helmy. Je to kvůli tomu, že první, co cítím, je klasická superuhlazenost Hondy. Jako bych to nečekal. Není to výtka, protože o tohle vlastně výrobci jde. Je to dobře sladěná kompaktní motorka, která skvěle jede, krásně drží stopu, v pohodě ji složíte do kterékoliv zatáčky, ale zároveň tomu něco chybí. Motorka nemá žádný výrazný moment při jízdě, na který

byste se těšili nebo ho nenáviděli. Prostě jede skvěle, ale pořád stejně.

Kritické ABS

Co mi ovšem dělá velmi těžkou hlavu, je ono kombinované ABS, které by mělo být šité na míru supersportovním modelům. To, co se projevovalo na šestikile jako „divný zásah“ počítače do vašeho brzdění, je u litru nepříjemná sabotáž nájezdu do zatáčky. Hned vysvětlím proč. Při prudkém brzdění motorky z velké rychlosti, což bylo především do Schwantzovy nebo na cílovce, očekávám při prudkém hrábnutí na páčku ostrý nástup brzd, jak se na sportovní motorku sluší. Bohužel mám pocit, že se něco stalo s brzdami a jejich účinek vnímám jako poloviční. Mačkám tedy páčku ještě víc, ale nic se neděje. Žádný rozdíl a motorka pořád letí dopředu jak utržená z řetězu. Elektronika prostě tlak na brzdičích nijak výrazně nezvyšuje.

Když už to konečně jakžtakž dobrzdím a pouštím brzdu, dostávám další šok. Motorka při uvolňování páčky přední brzdy trochu znovu přibrzdí. Je to, jako byste si tukli do zadní brzdy. Myslel jsem si, že se mi to jen zdálo, ale po několika kolech jsem se přesvědčil, že je to tak. Tento zásah elektroniky jsem za celou dobu vůbec nepochopil a ani jsem si na něj nezvykl.

Není tak bezpohlavní

Při druhé, ostré půlhodině se snažím jet se snahou dosáhnout co nejlepšího času. I přes nepředvídatelné brzdění nakonec naleznu svižné tempo a taky nacházím jednu velmi pozitivní věc. Fároš není tak bezpohlavně uhlazená motorka, jak se na první pohled zdálo. Má brutální záťah ve středních otáčkách a výjezdy ze zatáček s poskakujícím předním kolem ve vzduchu jsou opravdovou lahůdkou.

Ve špičce už je to klasická hodná Honda, ale celkově mám z motoru skvělý dojem.

Podvozek Hondy není co vytknout. Mohl jsem se s ní vrhnout do jakékoliv zatáčky a motorka poslušně šla bez jakéhokoli náznaku nervozity. Při sportovním tempu si úplně v pohodě vystačíte se sériovým podvozkem a já jsem dokonce nechal standardní nastavení doporučené výrobcem.

Půlhodina končí a já spěchám zkouknout časy, které jsme měřili pomocí transponderu. Nejrychlejší okruh jsem dal za 2:19, ale vyrovnanost časů je velmi špatná, protože ostatní časy jsou o vteřinu a více horší. To má podle mě na svědomí určitě to ABS, protože jsem si při některých nájezdech říkal, že se nenechám vykolejit a trochu to podržím. A já se z toho stejně akorát podělal, a tím pádem se připravil o čas.

Výjezdy ze zatáček vás budou na Hondě moc bavit

”

se na nich dá jezdit, je závodní okruh.

Čistá série

My jsme využili testovacího dne agentury Prospeed a v jeden den, aby byly podmínky stejné, jsme prohnali obě kočky na okruhu v Brně. Docela slušná znalost trati Masarykova okruhu a podobné pneumatiky (jiná značka, ale stejná kategorie i „stupeň přilnavosti“) zaručovaly, že o vítězi testu rozhodnou schopnosti motorek.

Jelikož už pár let jezdím závody a můj traťový rekord na upravené superstockové er-jedničce je v Brně 2:09, tak jsem byl moc zvědavý, kolik mi dovolí tyhle supersériové mašiny na super-

álu výrobce poctivě naklikaný na výchozí standardní nastavení bylo po dolití benzínu to poslední, čím jsem se hodlal zdržovat v boxech. A konečně můžu vyrazit.

Klasická uhlazenost Hondy

Pro otestování jsem zvolil taktiku, že jsem si u každé motorky dal půl hodinky na poznávačku a určení tempa, které by nevedlo k sešrotování těchto hraček. A při druhé půlhodině jsem po zahřátí gum dal sedm ostrých kol, pokud možno rychlým tempem.

Po zkušenostech s ábéeskem z menší Hondy CBR600RR jsem na Fároše usedal s velkou zvědavostí. Chtěl jsem si potvrdit,



Sundaná zrcátka a zalepené blinkry a světla bylo to jediné, co jsme na motorkách z obchodu upravili

Honda CBR1000RR Fireblade C-ABS vs. Suzuki GSX-R1000

Dravé GSX-R

Motorka od Suzuki je na první pohled robustnější, ale pocity z designu hodnotit tentokrát nechci. Navíc jste ji viděli určitě tisíckrát, takže víte, o co jde. Vzhůru tedy na okruh.

Hned v první seznamovače cítím odlišnost obou strojů. Za prvé motorka na první pocit brzdí, na což jsem se po dvou půlhodinách na Hondě opravdu těšil. Za druhé motor má jinou charakteristiku. Při výjezdech není na první dojem tak výrazný jako Fároš, ale s blížícími se otáčkami k červenému poli je výkon intenzivnější a motor se s chutí a silou dere až k omezovači.

Superagresivní bestii z předchozích let ale nečekejte. Tenhle motor je už hodně vyšlechtěný a umírněný ve výbušnosti. Svou dravost si však ponechal, takže i na ne moc záživných rovinkách Masarykova okruhu si jízdu docela užívám. Půlhodka na seznámení utekla a já měl pocit, jako bych na téhle motorce najezdil mnohem víc než jen předchozích pár kol.

Rychlejší, ale...

Při ostřejším tempu začínám zjišťovat, že brzdy nejsou až tak bez chyby. Přece jenom jsou měkčí a ne tak intenzivní, jak bych si přál, ale pořád je to dobré a není to nic, co by mě při rychlé jízdě znervóžňovalo. Z motoru mám naopak stále lepší pocit, protože pokud ho udržíte v otáčkách, odmění se vám mohutným výkonem, se kterým si však na okruhu dokážete poradit.

Jedno ale bych taky měl. Podvozek sice fungoval ve standardním nastavení taky úplně v pohodě, motorka ale nebyla tak hravá jako Honda. Při rychlej-



Suzuki v Brně vyhrála. O sekundu lepší čas než druhá Honda a velmi vyrovnané průjezdy všech kol o tom jasně rozhodly

ším překlápění se Suzuki moc nechtělo. Ne že by to v brněnských esíčkách nějak vadilo, ale myslím, že třeba v Mostě nebo na Hungaroringu bych se s ní musel víc prát. Jinak ale pocit z jízdy super, takže jsem čekal, že budu určité o dost rychlejší než na Hondě. To jsou ale zase jen ty pocity.

Při průzkumu časů jsem s překvapením zjistil, že sice rychlejší jsem, ale jen o jednu vteřinu. Nejlepší čas byl tedy 2:18, ale dalších pět časů v rozmezí dvou až tří desetin za maximem ukazuje, že na GSX-R dokážete přesně trefit svůj rytmus a motorka dělá, co chcete vy a ne, co chce počítač.

Suzuki vítězí, Honda problém řeší

Že GSX-R vyhrálo tenhle test, jasně dokázal naměřený čas. Je to určité proto, že se mi nepodařilo na Hondě s ABS najít ideální postup při brzdění do zatáček. Je to škoda, protože Fároš je super kompaktní motorka, v technických pasážích se cítí jako ryba ve vodě. Na suchém povrchu při rychlé jízdě na okruhu tohle ABS prostě funguje špatně. Na vodě to může být úplně jinak, ale to se nám bohužel otestovat nepovedlo.

Že není něco v pořádku, pochopili i inženýři v Japonsku a celý loňský rok intenzivně vyvíjeli opravdové supersportovní ABS. Jistý rakouský jezdec Martin Bauer, který jezdí absolutní špičce superbiků v IDM, se po posledním německém mistráku pochlubil, že vyhrál závod na Hondě s novým antiblokovacím systémem. Potvrdil, že právě on a jeho tým vyvíjeli pro Hondu celou sezonu elektroniku pro závodní ABS a svůj úspěšně zvládnutý úkol stvrdil vítězstvím v posledním závodě sezony, kde tento systém poprvé nasadili. Na důkaz toho, že je problém vyřešen, chtěla továrna dokonce postavit tým i do mistrovství světa superbiků, jenž by jel se systémem C-ABS, ale krize je krize, a tak uvidíme, jak to na jaře bude. Každopádně by bylo super, kdyby to už začali montovat do sériových motorek. ■

Motocykly do testu zapůjčily firmy Honda ČR a Suzuki Motor Czech.

TECHNICKÉ VYCHYTÁVKY NAŠICH OKRUHOVK

Honda



C-ABS

Důmyslné zařízení, které váží deset kilo a zabírá na motorce pořádný kus místa, se zdá být revoluční věcí. Na okruhu vám však dokáže pěkně rozhodit sandál. Kvůli elektronice, která za vás ovládá tlak v brzdící soustavě, nemáte šanci dostatečně tvrdě brzdit do ostrých zatáček. Na šestce to není až takový problém, na litru však nedokážete správně odhadnout správný brzdny bod.



Tlumič řízení

Tohle se mi zdálo jako dobrá věc. V Brně sice tlumič řízení moc neužijete, ale i přesto je u Hondy cítit jeho progresivní funkce. Při nadlehčeném předním kole ve výjezdech zůstávala říditka v klidu.

Suzuki

Tlumič řízení

Jakási elektronika v tomhle tlumiči také je, ale od začátku jsem měl pocit, že tahle věc na rozdíl od Hondy nefungovala moc dobře. Přestože tempo nebylo vražedné, říditka byla celkem nervózní.

Volby palivových map

Technická vymoženost, kterou má dnes čím dál víc motorek. U supersportů však nevidím důvod mít tlačítko na to, aby motorka jela míň. Zvlášť na okruhu tuhle funkci moc nepotřebujete. Možná v běžném provozu, ale upřímně o tom pochybuju.



TECHNICKÉ ÚDAJE	
Honda CBR1000RR C-ABS	
Objem	999 cm ³
Výkon	131 kW/178 k@12 000
Točivý moment	112 Nm@8500
Hmotnost	210 kg (provozní)
Cena	405 000 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 76 × 55,1 mm, kompresní poměr 12,3:1, vstříkávání PGM-DSFI Ø 46 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem, olejová náplň 3,7 l	
Podvozek: dvojitý páteřový hliníkový rám, vpředu USD vidlice Showa Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem Showa, zdvih 135 mm, obojí plně nastavitelné (vzadu komprese rychlá a pomalá), úhel řízení 23,3°, stopa 96,3 mm, brzdy Tokico propojené s ABS, vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové radialní třmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu Bridgestone BT-016 Dunlop Qualifier II vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/50 ZR17, ráfky 3,50"/6,00"	
Rozměry: délka 2080 mm, šířka 685 mm, výška 1130 mm, sedlo 820 mm, rozvor 1410 mm, světlá výška 130 mm, nádrž 17,7 l (4 l rezerva)	

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Suzuki GSX-R1000 K9	
Objem	999 cm ³
Výkon	136 kW/185 k@12 000
Točivý moment	117 Nm@10 000
Hmotnost	205 kg (provozní)
Cena	327 630 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 74,5 × 57,3 mm, kompresní poměr 12,8:1, vstříkávání SDTV Ø 44 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka	
Podvozek: dvojitý páteřový hliníkový rám, vpředu USD vidlice Showa BPF Ø 43 mm, zdvih 125 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem Showa, zdvih 130 mm, obojí plně nastavitelné (vzadu komprese rychlá a pomalá), úhel řízení 23,8°, stopa 98 mm, brzdy Tokico vpředu 2 kotouče Ø 310 mm, čtyřpístkové radialní třmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu Bridgestone BT-016 vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/50ZR17, ráfky 3,50"/6,00"	
Rozměry: délka 2045 mm, šířka 720 mm, výška 1130 mm, sedlo 810 mm, rozvor 1405 mm, nádrž 17,5 l	



Honda je obratnější než Suzuki a rychle padne do ruky. Až na to ABS



GSX-R s sebou tak dobře nemrská, ale je přesná a jasně čitelná

► MINIROZHOVOR



Jiří Patera,
předseda představenstva
HTC.CZ, provozovatel
polygonů v Mostě
a Vysokém Mýtě

CMN Pane Patero, jak vás napadlo založit výcvikové středisko pro řidiče?

Viceméně mě k tomu dovedly předchozí pracovní zkušenosti. Do roku 1975 jsem učil jako instruktor v autošcole, odkud jsem se dostal na krajské dopravní středisko. Těsně po revoluci nabídl rakouský automotoklub českému ministerstvu dopravy kurzy pro autobusáky, protože byli nespokojeni s jejich chováním v Rakousku. Těch jsme se zúčastnili, mně se líbilo, jak různé výcviky fungují, získali jsme know-how a od druhé poloviny devadesátých let provozujeme Vysoké Mýto a následně mostecký polygon.

CMN Vedete i kurzy pro motorkáře. Co může takový kurz nabídnout?

Vzhledem k situaci v českých autoškolách mnoho. Věcí, které vás v autošcole nenaučí, například jak a kdy správně brzdit, správnou techniku jízdy, ovládání stroje atd. Prostě základ bezpečné jízdy. I dlouholetí motorkáři se občas diví, co všechno o ovládání motorky nevěděli.

CMN Poslední a již tradiční otázka. Jste sám aktivním motorkářem?

Aktivním ne. Roku 1964 jsem si udělal řidičák na Pionýra a na vojně si dodělal všechny zbylé skupiny. Pak jsem se jednou svezl na jisté Suzuki 750 asi padesát kilometrů a od té doby nic. Bohužel nemám v pořádku kyčel a nepřehodím nohu přes motorku, což by v provozu nebylo zrovna bezpečné.

zpovídal
Martin Houška