

TEST | Harley-Davidson FXS Softail Blackline vs. Honda VT1300CX

Dlouhé štíhlé nízké blues



Velké 21palcové kolo vpředu, menší balon vzadu, nízké sezení a jednoduché linie. Stroje pro minimalisty a puristy. A odvěká otázka – vzít levnější „rejži“ s pověstí pohodlí a spolehlivosti, nebo si připlatit za originál?



Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: Jakub Nič

Honda Fury, jak se původně jmenovala v Americe, dokud ji celosvětový zájem nedostal i do Evropy, kde dostala celkem nezáživné označení VT1300CX, způsobila loni v čopráckých kruzích poprask. Tohle že je sériovka, tohle že je Honda? Vždyť to vypadá jako nekompromisní stavba s minimálně dvoulitrovým S&S kladivem. Ještě letos se nás laici ptali, co to je za monstrum. Jenže na druhou stranu je od loňska od skutečně velkého množství srdcařů slyšet, že sice z dálky dobrý, ale při bližším ohledání totální zklamání. „Je to nedodělaný, hraje si to na něco, co není,“ bývají ty nejdecentnější komentáře. Znáte čopráky, servítky si neberou. Já čoprák a priori nejsem, jestli jsou trásně momentálně in nebo out, to nesleduji, a tak aspoň do tohoto testu nevstupuji zatížen předsudky.

Harley letos přišel se strojem, který sice nemá takový „wow-faktor“ jako Fury, ale jinak je postaven hodně podobně. Jednoduché linky, nikde nic navíc, žádná cingrlátka, opticky žádný tuk. Velké kolo vpředu, nízké sedlo hodně vzadu, čistá motorka, prostě elegant. První testy mluvily o uhlazeném projevu, do toho cena, která je sice vyšší než u Fury, ale zase ne

o tolik, aby to člověku nenasadilo brouka do hlavy...

Skryté hi-tech Harleye

Nejprve jsem vyzvedával Blacklina. „Tak na ten odjezd si počkám,“ smál se Tomáš od dovozce, když porovnával mou mikropostavu s ergonomií řídítka-sedlo-stupačky. Když jsem si poprvé sednul, nebyl jsem si jist, jestli neproběhne při rozjezdu něco, čemu by se Tom smál ještě týden. Ale ve finále to nebyla zdaleka taková „protahovačka“ jako třeba na Night Rodu. Stupačky byly dokonce o fous blíž, než jsem čekal, na druhou stranu úzká rovná vyšší řídítka mi občas dávala zabrat. Také ty tři metráky živé váhy občas cítíte víc, než byste čekali, ale to je holt daň za to, že centralizace hmotnosti je v Americe sprosté slovo a vše je tady pěkně plechové, žádný plast. Vždyť se podívejte jen na ty páčky na řídítkách, to jsou kusance. Ale zase fakt pěkně sedí do rukou.

Na Harleyích mě baví jejich uživatelská přívětivost, kde se v retro hávu schovává moderní technika. Prstence k ABS jsou naprosto neviditelné, a přesto tam antiblok je. K motorce máte akorát plastovou klíčenku a k ní jeden dutý kruhový klíček jako na zámek na kotouč. Ten ale slouží jen na zamykání/odemykání řízení a zapalování, protože jinak je zapalovač bezklíčkový, tedy stačí mít u sebe tu zmíněnou klíčenku. Bez ní nejenže neobjedete, ale také pod vámi motorka

začne houkat, alarm je automatický. Ovladače vypadají velice pěkně, jen si to chce zvyknout na jiné blinkry, které navíc mají automatické vypínání, jenž funguje výborně. Budík tachometru má vložený malý LCD displej ovládaný z řídítka, který kromě času a kilometrů zobrazuje zařazený kvál a otáčky. Prostě takhle si představuju novodobou techniku v retro balení. Potěší i „samozamykací“ boční stojan, ze kterého vám motorka nespadne.

Plastové pohodlí

Na Hondě jsem jezdil už loni, a tak mě už nechává klidným, že její délka připomíná kloubový autobus. Papírově je o 15 čísel delší než Haryk, pocitově o půlku. Také řídítka působí jako na zemědělském traktůrku Terra. Sezení je podobně nízoučké, akorát ještě pohodlnější než na Blacklinu. Ten jednoznačně není pro nízké postavy, zatímco dozadu zahnutá a výrazně širší řídítka Hondy jsou pro nás mrňousy vstřícnější. Také

stupačky se zdají být o fous blíž a sedlo je komfortnější.

Vítězství v kritériu „ovladatelnost“ napomáhá i pocit větší lehkosti navzdory identické hmotnosti. Cítíte, že sedíte na velké a těžké motorce, ale neperete se s ní. Prostě nezáleží na kilech, ale na tom, kde jsou. A u Hondy centralizace hmoty frčí už dávno.

Jenže to má jedno proti. Když nechcete mít díl těžký, místo plechu použijete plast. Takže všechno, co na Fury být plastové mohlo, plastové také je (vlastně překvapí, že je stejně těžká jako železná Háďečko). A to zrovna v téhle kategorii působí nepatřičně. Rýžový náky, tak charakterizoval kolega PtP tento stroj. Je to zarážející, že značka vyrábějící možná nejlepší stroje světa pustí na trh motocykl, z něhož máte tak trochu čínský dojem. Obrovské chromované plastové kryty, možná funkční, ale jinak styl stroje totálně zabíjející příplatkové plexi nad světlem... No dobře, pořád je to Honda, ale proč z ní mám neod-

bytný dojem ošizenosti? Dobře se na ni kouká z dálky, dobře se na ni jezdí (o tom dále), ale zblízka z ní vážně nemáte moc hodnotný pocit. Miniaturní klíček od zámku řízení jako z 80. let, ovladače na řídítkách a páčky zřejmě ze stejné doby (na VT750S, která stojí o 200 tisíc méně, se daly omluvit, a už tam jsme se nad nimi pozastavovali), přístrojovka, u níž nevíte, jestli je to už stylovka, nebo ještě archaismus... Z moderních vymožeností nic, akorát propojené brzdy s ABS, což poznáte hned, protože hadice k přední brzdě působí jako dodělané doma. Sorry, Hondo, ale ty kritické hlasy od srdcařů mají něco do sebe.

Až na jedničku

Honda je pětikvrtová třináctistovka s kapalinovým chlazením a tříventilovým OHC rozvodem, Haryk šestikvrtová šestnáctka, vzdychá OHV dvouventil. Čili dva totálně odlišné přístupy k tématu V2 chopper, typicky japonský a typicky americký. Kdo by



Na začátku bylo slovo boží a pár svařenejch trubek... Puristický Blackline se drží přesně tohoto receptu



Harley má moderní prvky ukryté pod klasickým hávem. Malý displej umí i zařazený kvál a otáčky



Jízdní pozice je víc „na drsnáka“, podvozek však zvládne i sportovnější nasazení

Je rozdíl 65 tisíc korun hodně?

Jednoduché linie a odlišný přístup

Voda proti vzduchu, železo proti plastu



VERDIKT	
Harley-Davidson/Honda	
Motor	7/6
Podvozek	6/5
Brzdy	5/6
Ovladatelnost	5/6
Město	5/5
Cestování	5/6
Sport	5/3
Výkon/Cena	5/4

ale myslel, že Honda nemá „na motor“ proti Harleyi šanci, šeredně by se zmylil, protože orel z Milwaukee sice jede lépe, ale dobře nakvaltovaná převodovka Hondy dokáže z jejího slabšího motoru dostat to nejlepší ve správný okamžik. Zkoušeli jsme pružnou akceleraci z čoprácké devadesátky na dálnici na poslední kvaltu a Haryk sice od počátku vedl, ale svůj náskok získával jen celkem vlažně, rozhodně se nedalo říci, že by uletěl.

Honda sice nemá otáčkoměr, ale když si spočítáte převodové poměry a vezmete v potaz větší zadní kolo, zjistíte, že má ještě těžší převod než Harley, jenž při té devadesátce točí rovně dva tisíce. A je to vážně síla, hlavně na nižší kvalty. Po městě se sice dá jet na čtyřku, stejně jako na H-D (tam jedete padesátkou na bublavých patnáct set), ale klidně i na dvojkou, a jedničku budete dávat do každé trochu prudší zákruty! A to i proto, že motor nemá moc brzdný moment, je takový klouzavý, takže kdo je zvyklý na brzdy nesahat a jen zavírat plyn, ten na Furryně bude muset rychle přehodnotit svůj jízdní styl. Vzhledem k architektuře agregátu nepřekvapí více točivý než krouťákový charakter, rozhodně když potřebujete rychle předjet, budete muset o kvaltu i dva dolů. Ale zase když pak motor chytne švuňk...

Tři metráky v cvalu

Harley má o poznání živočišnější projev, který začíná už při startu, kdy z motoru vycházejí zvuky jako

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Harley-Davidson FXS Softail Blackline	
Objem	1584 cm³
Výkon	neudán (neoficiálně cca 54 kW/73 k@5250)
Točivý moment	121 Nm@3250
Hmotnost	306 kg (provozní)
Cena	od 17 040 Eur (cca 415 000 Kč)
Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený dvouválec Twin Cam 96B V45°, OHV/2, vrtání × zdvih 98,4 × 111,1 mm, kompresní poměr 9,2:1, vstřikování ESPFI, elektronicky řízené přívěry výfuků, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod ozubeným řemenem s kevlarovými vlákny	
Podvozek: ocelový rám Softail, vpředu teleskopická vidlice, vzadu dva nastavitelné tlumiče H-D skryté pod převodovkou, kyvka typu Softail, brzdy Brembo s ABS vpředu kotouč Ø 292 mm, čtyřpístkový třmen, vzadu kotouč Ø 292 mm, čtyřpístkový třmen, pneu Dunlop vpředu MH90-21, vzadu MU85B16, vyplétané ráfky	
Rozměry: délka 2410 mm, sedlo 655 mm, rozvor 1670 mm, světlá výška 135 mm, nádrž 18,9l, olejová náplň 2,85l	

při úderu do kovadliny. Typické harlejácké volnoběžné pude-nepude doprovázené mechanickým šelestem je také něco jiného než hluků prostě ševlení Hondy.

Kdo se před lety pohoršoval, že Haryky dostaly šestistupňové převodovky jak nějaká zmrzlina, ten by po svezení rychle zavřel ústa, protože máte v každý okamžik ten správný převodový poměr, kdežto u Hondy byste často potřebovali „něco mezi“. To má samozřejmě klíčový vliv na dynamiku, která je, zejména při překročení 3000 otáček, skutečně překvapivá. Jasně, Harley je na bublání, které mu jde náramně, ale když necháte nízký kvalt a dáte mu „nažrat ovsu“, zůstane koukat, jak se tři metráky oceli dokáží rozpohybovat.

Do zatáček každý jinak

Jízdní vlastností těchto strojů jsou pro mne, zvyklého převážně na sportovní motocykly, vždycy chvíli neznámou proměnnou, než pochopím, jak se s daným werkem jezdí. V tomto ohledu mi víc „motorkový“ přišel Blackline. Je pocitově těžší, kvůli jízdní pozici s úzkými řídítky pro mne hůře manévrovatelný, podvozek má tvrdší a i rozdíl v průměrech předního a zadního kola jsou větší, ale jakmile přišly zatáčky, neměl jsem nikdy pocit, že bych si měl dávat nějaký extra pozor. Možná proto, že zadní pneumatika je překvapivě úzká (cca 140 mm), možná proto, že rozvor je sice dlouhý, ale vidlice ne moc předkopnutá. Ať to bylo z jakéhokoli důvodu, ve finále jsem se do

► BITVA TRPASLÍKŮ	
Každý chopper/cruiser bude vždy porovnáván se stroji Harley-Davidson, to se asi nikdy nezmění. A tak ostatním výrobcům nezbývá než jít buďto svou cestou, nebo se vrhnout do přímého konkurenčního boje proti konkrétním strojům. Honda loni přišla s modelem vyrobeným podle druhého receptu a malý roadster VT750S je jasným útokem na nejmenší Sportstery, nejlevnější zástupce značky. Konkrétně na Sportster 883 Roadster – podobný rozvor, podobná výška sedla, dvomístné provedení, maličké nádrže, stejný rozměr kol (vpředu 19", vzadu 16"), akorát Haryk má ráfky lité a Honda vyplétané. Sportsterův objemnější motor má větší krouťák, 70 Nm proti 62, ovšem také váží 260 kilo a větěčko jen 232. Honda je se svou cenou 165 tisíc kaček o značných čtyřicet litrů levnější a vůbec to není špatné svezení! Pro americký originál soupeř, s kterým musí počítat.	
Honda VT750S	H-D Sportster 883 Roadster

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Honda VT1300CX	
Objem	1312 cm³
Výkon	42,5 kW/58 k@4250
Točivý moment	107 Nm@2250
Hmotnost	309 kg (provozní)
Cena	349 900 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V52°, OHC/3, vrtání × zdvih 89,5 × 104,3 mm, kompresní poměr 9,2:1, vstřikování PGM-FI Ø 38 mm, elektrický startér, pětistupňová převodovka, sekundární převod kardanem	
Podvozek: ocelový trubkový rám, vpředu nenastavitelná vidlice Ø 45 mm, zdvih 102,4 mm, vzadu kyvná vidlice s tlumičem Showa, zdvih 95 mm, nastavitelné předpětí a odskok, brzdy propojené s ABS vpředu kotouč Ø 336 mm, třípístkový třmen, vzadu kotouč Ø 296 mm, dvoupístkový třmen, pneu Dunlop Elite 3 vpředu 90/90R21, vzadu 200/50R18, litá kola	
Rozměry: délka 2575 mm, šířka 900 mm, výška 1150 mm, sedlo 678 mm, rozvor 1805 mm, úhel řízení 32°, stopa 90 mm, světlá výška 126 mm, nádrž 12,8l, olejová náplň 4,3l, udávaná spotřeba 4,9l/100 km	

vinglů vrhal zvesela, motorka se mnou nesmlouvala o stopě a ani se moc nevlnila. Za vyloženého sportovce bych Blacklina neoznačil, ale když už přijde zatáčkovitý úsek, rozhodně si to užijete oba.

Na Hondě je příjemná její předvídatelnost. Podíváte se na ni, uvidíte dlouhatánský rozvor, dlouhé vidle a víte, že s tímhle budete v zatáče muset kalkulovat. A taky že jo. Navzdory široké zadní gumě je ale příjemně obratná, však také Honda udělala figl, úhel hlavy řízení je strmější než úhel, který svírají vidlice (brýle jsou přesazené). Nicméně co se stopy týče, tu jede beznadějně širokou. Chce to najíždět hodně zvenku a zavírat, ono vás to stejně vytáhne za čumák ven. Pro mě to bylo zpočátku nezvyklé a nepříjemné, ale dalo se na to zvyknout, člověk to bere tak, že to patří k věci. Ani podvozku nemůžete vyčítat, že při takovéhle geometrii při rychlejších průletech vinglů jeví známky podélné flexe. Nebo takhle – na to, jak se ta motorka tváří, se na ní jezdí překvapivě normálně. A v brzdách dokonce Harleje výrazně převyšuje, ačkoli tady musím poznamenat, že Blacklinova zpomalovací soustava asi před naším testem prožila nehezké chvílky, soudě podle zvuků a pocitu na páčce.

Ušetřit, nebo připlatit?

Jaké tedy bude výsledné resumé tohoto blues pro dlouhé nízké štíhlé stroje? Ani v jednom případě nejde o levnou motorku. Honda si za provedení bez ABS řekne o 335 tisíc, testované s antiblokem, který mi vzhledem k úzkému kolu v položené vidlici přijde jako fajn pomocník, vyjde na tři sta padesát. To není málo peněz za motorku výrazných zajímavých tvarů a cel-

kem příjemných jízdních vlastností, ale zároveň trpící neoddiskutovatelnou a neodpustitelnou rezignací na detaily ve prospěch co nejnižší ceny. Ta ale není nízká ani při srovnání s japonskou konkurencí, kde třeba Yamaha Midnight Star působí mnohem hodnotněji a vychází výrazně levněji. Ve Furry se perou dobré nápady s rozpočtovými řešeními a člověk, který si ji koupí, toto buď nevnímá, protože je to jeho premiéra ve světě chopperů, nebo Fury bere jako základ pro další úpravy. Které ho nebudou stát ani moc peněz a bude mít krásnou motorku. Škoda, že to Honda neudělala sama.

Rozdíl mezi Fury bez ABS a nejdražším dvoubarevným Blacklinem atakuje stotisícovou hranici. Uff! Jenže abychom byli spravedliví, musíme brát Hondu s ABS, které Harley má v základu, a jednobarevnou variantu H-D, a tady už je rozdíl jen pětasedesát. Pořád je to dost peněz, o 20 % víc než za Hondu. Ovšem když už ty peníze dáte, dostanete Harleje takového, jakého očekáváte: poutivé železo s živočišným motorem, žádný fake (čti fejk, neza měňuj s bývalým ředitelem pražské ZOO). Návěskem k tomu ještě trochu toho maskovaného hi-tech a lepší podvozek. A razítko „americký originál“. Blackline celkově působí jako komplexnější stroj, čímž vyrovnává svou vyšší cenu a bere zasloužené vítězství v tomto testu.

Motocykly do testu zapůjčily firmy Harley-Davidson Czech Republic a Honda Česká republika.

inzerce



Z dálky vypadá Honda jako stavba za miliony. Plexi a opěrka jsou možná praktické, ale tady působí trochu nepatřičně



Přehledný, ale trochu fórově působící budík



S Hondou se musíte naučit najíždět zatáčky. Motor je slabší, ale dobře napřevodovaný



BMW Motorrad
S 1000 RR
Radost z jízdy

ÚSPĚCH ZANECHÁVÁ SVOU STOPU, KAMKOLI PŘIJEDE.

Tato motorka procestovala celý svět. A triumfovala všude, kam dorazila: na svém kontě má přes 120 vítězství v nejruznějších závodech, 10 mistrovských titulů a dalších 60 umístění na stupních vítězů. Nelze opomenout 40 ocenění „nejlepší v testu“ v motočasopisech, 20 cen za design a 30 trofejí v anketách řidičů. BMW Motorrad by proto velice rádo poděkovalo všem řidičům, mechanikům, novinářům a fanouškům, kteří všechny tyto úspěchy umožnili. Slibujeme, že budeme i nadále nekompromisně pokračovat v hledání té největší radosti z jízdy – na silnicích i na závodní dráze.

U Vašich BMW Motorrad partnerů: **Brno:** Renocar a. s., **Hradec Králové:** Stratos Auto s. r. o., **Ostrava:** Cartec s. r. o., **Praha:** Invelt s. r. o.

RR JE JASNÝM VÍTEZEM VŠUDE VE SVĚTĚ. SPORT, KTERÝ NEZASTAVÍŠ.