

TEST | Kawasaki 1400GTR vs. Honda VFR1200F DCT vs. BMW K 1600 GT



VERDIKT

Kawasaki/Honda/BMW	
Motor	6/7/8
Podvozek	6/5/8
Brzdy	6/7/8
Ovladatelnost	7/4/7
Město	6/5/6
Cestování	7/6/8
Sport	6/6/6
Výkon/Cena	7/5/6

Dámy a pánové, jménem ČMN vás vítám na palubě vnitrokontinentálních raket s nízkou dráhou letu. O vaše pohodlí bude maximálně postaráno a do cíle dorazíte dřív, než babička dopeče koláč. Dle výběru stroje vás však čekají rozdílné zážitky.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: David M. Bodlák,
výrobci

Pan European, staré GTR1000, „létající cihla“ LT, pche, samé vykopávky. Zapomeňte na ně, svět se mění a v posledních letech se hodně změnil právě v kategorii

těch nejrychlejších cestáků, kategorie Gran Turismo, chcete-li. Tyhle motorky dělají kompromisy takovým způsobem, že ani nepostřehnete, že nějaký kompromis proběhl. Koní pekelně moc, ovladatelnost překvapivá (i když ne u všech, ale o tom později) a technologických vychytávek, že jim leckterý superbike závidí. Dřív cestovní motorka znamenala ošklivou pultunku se sex-appealem ojetého Golfa, dnes byste se přetrhli, když vám od nich někdo nabídne klíčky. A já vám povím, o které klíčky jsme se nejvíce prali my.

Bez klíčů

Kawa byla nová už

loni, ale my se k ní dostali až letos. O to víc jsem byl zvědavý, jak se můj někdejší favorit změnil.

Ve srovnání s červeně vybarvenou konkurencí připomíná zelená metalíza Kawy tak trošku lahvičky, což ale pro určitou část majitelů může mít také svůj půvab. A klasická britská sportovní auta jsou také tmavě zelená. Nicméně v tmavě červené by to mohla být daleko větší kočka. Rozhodně by si takhle motorka zasloužila trochu vyčuhovat z davu, ačkoli chápu, že sorta, z níž se rekrutují majitelé těchto strojů, není nabita exhibicionisty.

Gétéero je díky bohu pořád hrozně příjemná motorka, ačkoli nemůžu stoprocentně říct, že je lepší než předchozí model. Je

tu pár věcí, které mě baví, a pár jiných, které bych si klidně odpustil. Vyhřívané hefty jsou fajn, ale rukojeti nabyly na průměru, a brzdy s „pomocníkem“ K-ACT mi taky zrovna nevynuly. Když si vzpomenu, jak brzdily ty klasické nepropojené, vybavené jenom ABS... Z příhrádky na doklady, která se z nádrže přestěhovala do boku kapoty a sice je větší, ovšem člověk si musí zvyknout na její automatické zamykání, jsem byl taky celý týden na prášky. Naopak velice rychle si člověk zvykne na bezklíčkové zapalování, stačí mít u sebe čip. To vám pak jiné motorky s klíčkem přijdou jako z minulého století.

Elektronický nášup

Jinak má GTR samá pozitivita a sociální jistoty. Designově to byla vždycky trochu individualita, nicméně nyní povedenější než dříve, vyšší plégo je jednoznačně přínos (nedělá takové turbulence) a kontrola trakce na takové motorce je také bez diskusí plus. Ta se sem nedává kvůli lepším časům na okruhu, nýbrž abyste se zbytečně nevykašili na silnici, když se náhle změní adhezní podmínky nebo když prostě a jednoduše leje jako z konve celý den, vy jste promočený a zkrehlí na kost a o nějakém citlivém dávkování plynu nemůže být už dávno řeč.

Informačně pestrá, leč mírně nudně provedená přístrojovka se nově ovládá čudlíkem z řídítka a umí vám nahlásit, když jedete ekonomicky. Vy si dokonce můžete přepnout do ekonomického módu, který dá motoru chudší směs, to když víte, že nebudete potřebovat plnou akceleraci, a zcela upřímně, rozdíl mezi oběma mapami jsem téměř nepoznal. Ale spotřebu to sundat umí.

Hlídat otáčky

Každý motocykl poznáte i poslepu; když si na něj sednete, jsou jízdní pozice rozdílné. Na Kawě si připadáte lehce jako na cestovním enduru, sedíte dost vzpřímeně a hodně blízko řídítkům. Díky tomu se s gétérem parádně mává i v nízkých rychlostech, ovladatelnost je vynikající, při pomalé jízdě asi nejlepší z celé trojice. Naladění podvozku je spíše měkký, ale motorka nemá problémy ani se svižnou jízdou a i na hrbolech zůstává citelná a navzdory své váze s vámi o zvolené stopě zase tolik nedisputuje.

Co mě ale zarazilo a co jsem si nepamatoval z minulého generace, to byl způsob, jakým velký

TECHNICKÉ ÚDAJE

Kawasaki 1400GTR

Objem	1352 cm ³
Výkon	114 kW/155 k@8800 (160 k s náporovým sáním)
Točivý moment	136 Nm@6200
Hmotnost	304 kg (provozní)
Cena	415 000 Kč (model 2011)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, variabilní časování sacích ventilů, vrtání × zdvih 84 × 61 mm, kompresní poměr 10,7:1, vstříkávání 40 mm, elektrický startér, antihoppingová spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod kardanem

Podvozek: hliníkový monokokový rám, vpředu USD vidlice 43 mm, zdvih 113 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice Tetra-Lever s jedním tlumičem, zdvih 136 mm, obojí nastavitelné předpětí a odskok, brzdy Tokico vpředu 2 kotouče 310 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč 270 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/50ZR17, lité ráfky

Rozměry: délka 2230 mm, šířka 790 mm, výška 1345/1465 mm, sedlo 815 mm, rozvor 1520 mm, úhel řízení 26,1°, stopa 112 mm, světlá výška 125 mm, nádrž 22 l, top speed 246 km/h

čtyřválec dával vědět, že v sobě ukrývá unikátní variabilní časování ventilů. Tuhle vychytávku Kawa používá, aby zvýšila kroužek ve středním pásmu, a tam táhne čtrnáctka skutečně masivně. Jenže to mluvíme o rozpětí 4000–7000 otáček. Nad touhle hranicí to jede, nicméně motor už není tak veselý (ačkoli pořád se bavíme o jádru s více než 150 koňmi), a pod tímhle limitem je přístup motoru spíše vlažnější. Díky neuvěřitelně jemnému chodu a schopnosti zvládat i velice nízké otáčky plus dlouhatánským převodům se tak snadno dostanete do situace, že potřebujete předjet, vezmete za plyn s vědomím, že sedíte na čtrnáctistovce se 136 newtonmetry a – nic. Motor se jen tak líně povaluje někde kolem dvou



Nevypadá nic moc, ale informuje o všem



Na motorku s konvenčním podvozkem se Kawa chová výborně

► RAKETA SE STEJNÝM ZÁKLADEM

Ač se to na první pohled nezdá, má 1400GTR také sourozence – raketu ZZR. Ta byla pro sezonu 2012 přepracována, má jiný design, luxusnější finiš a motor s více kubíky, více newtonmetry a více koňmi. Jejich počet se momentálně ustálil na 210. To není překlep, dvě stě deset. Brr...



210 koní, to nepotřebuje další komentář

Kawa s mnoha vylepšeními – více elektroniky

Na Hondě si užijete řazení pomocí čudlíků

Bavorák je o úroveň výš cenou i jízdou

TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda VFR1200F DCT

Objem	1237 cm ³
Výkon	127 kW/173 k@10 000
Točivý moment	129 Nm@8750
Hmotnost	277 kg (provozni)
Cena	405 000 Kč (model 2011 včetně Travel sady)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec V76°, DOHC/4, vrtání × zdvih 81 × 60 mm, kompresní poměr 12:1, vstřikování PGM-FI, elektronický plyn, elektrický startér, antihoppingová spojka, šestistupňová poloautomatická převodovka DCT, sekundární převod kardanem

Podvozek: hliníkový dvojitý páteřový rám, vpředu USD vidlice Showa Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s tlumičem Showa, zdvih 130 mm, obojí nastavitelné předpětí a odskok, propojené brzdy Tokico s ABS vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, šestipístkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 276 mm, dvoupístkový třmen, pneu Dunlop Roadsmart vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, lité ráfky 3,50"/6,00"

Rozměry: délka 2250 mm, šířka 755 mm, výška 1220 mm, sedlo 815 mm, rozvor 1545 mm, úhel řízení 25,5°, stopa 101 mm, světlá výška 125 mm, nádrž 18,5 l, olejová náplň 4,9 l, udávaná spotřeba 6,3 l/100 km, užitečná hmotnost 196 kg, top speed 250 km/h

TECHNICKÉ ÚDAJE

BMW K 1600 GT

Objem	1649 cm ³
Výkon	118 kW/160,5 k@7750
Točivý moment	175 Nm@5250
Hmotnost	332 kg (provozni)
Cena	518 000 Kč (testované provedení* 595 375 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový šestiválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 72 × 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, 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 Brembo s částečně integrálním 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"

Rozměry: 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 209 kg, top speed 250 km/h

* testované provedení: audio, adaptivní světlomet, kontrola tlaku pneu, kontrola trakce DTC, alarm, centrální zamykání úložných prostor, elektronicky nastavitelný podvozek ESA

a půl tisíc a vy musíte buď podřadit, nebo počkat.

DCT. To musíte vyzkoušet!

Úplně stejný problém jsem měl loni na tehdy novém VFR. Motorka s takovým výkonem a krouťákem, a do čtyř tisíc úplně mrtvá? Zajímavé ale je, že mi to přišlo jen na verzi s manuálním řazením, protože u té poloautomatické dvouspojky DCT už jsem to tak nevnímal. A letos už vůbec ne, ani bych si nevzpomněl, že nás tím loni VFR rozčilovalo. Ve srovnání s Kawou Honda odspodu vysloveně letí a má i takový nejsyrovější zvuk. Samostatnou kapitolou je zmíněná dvouspojka. Kdo tvrdí, že to do motorky nepatří, měl by se svěřit, aby věděl, o čem mluví. Neříkám, že určitě změni názor,



Převodovka DCT nás baví, k podvozku máme výhrady



Hezká, ale moc toho neumí

ale i ti největší nepřátelé pokroku nakonec uznají, že to má něco do sebe. Já jsem přítel pokroku, a proto jsem z DCT nadšen. Chtít od téhle první generace, aby fackčila 1A, to by asi nebylo fér, a tak si musíte zvyknout na tvrdší řazení a v režimu D na nechuť podřazovat, ale jinak není co vytknout. Režim S je sportovní až na půdu a když si chcete jó zablnout, jen mačkáte plus a mínus na řídítku a děsně vás to baví.

Úplně bez chybičky ale V4 není. Zaprvé docela brní, minimálně ve srovnání s těmi dvěma elektromotory, a zadruhé co dokáže sežrat za jednu projíždku, to by koza měla na celou zimu. Zatímco Kawa se s Bavorákem tahají o desetinky na hranici šesti litrů, vévefo si labužnický chroupe svých osm a víc, což je ve spojení s malou bandaskou pro cesták smrtící záležitost. Také neurčitě tupý pocit ze zadního kola, kdy vpředu taháte za plyn a jen matně tušíte, co se vzadu děje, dokáže člověka potrápit a na mokru je to vysloveně loterie. Bez kontroly trakce mi tahle jízda na vodě přišla vysloveně riskantní, nicméně sluší se říct, že Honda pro nadcházející sezonu na VFR dost zapracovala a tuhle fičuru implementovala – viz samostatný boxík.

Pro rychlé zatáčky

Vévefo nejvíc z této trojice umí zaujmout svým vzhledem. Vrstvené kapoty, světlo ve tvaru písmene X, luxusně působící červená metalíza – na obrázku se vám líbit nemusí, ale naživo a na sluníčku mu nemůžete upřít půvab. Pěkně také působí přístrojová deska, bohužel kromě palivoměru a teploměru vnější teploty vlastně nic moc neumí – to vás pak nemusí mrzet,

že se nedá ovládat ze řídítka. Tam pro změnu najdete ruční brzdu a prohozené ovladače blinkrů a klaksonu. A taky čudlíky řazení.

Posaz je jednoznačně nej sportovnější, ale těžiště je hodně vysoko a nádrž tlustá, takže na místě působí Honda nejméně ovladatelným dojmem. Ten přetrvává i při jízdě – v dlouhých táhlých rychlých zákrutách letí Honda jako po kolejích, ale pomalé zatáčky ráda nemá, to se pak štorcuje a vůbec máte pocit, jako by měla podfouknuté přední kolo. A jakmile přijdou hrboly a rozbitá cesta, je konec. Není to jen zásluha trojice doplňkových kufrů (jako jediná nemá Honda kufrů v základu), které logicky trochu rozhodí těžiště, stejně se chová i bez nich. Brzdy jsou silné, ovšem když naložíte spolejezdce, motorka se výrazně odlehčí na předku, velice brzy se začne ozývat ABS a nebrzdíte. Z jízdních vlastností VFR jsme v redakci byli rozpačití už loni a ani letos si moc reputaci bohužel nevylepšilo.

Raketoplán

Bavorák je o třídu dražší než obě Japonky, ale už po pár metrech v sedle poznáte, že je také o minimálně třídu výš svým projevem. Je to komplexně úplně jinak pojatá motorka.

Jasně, hlavně je to šestiválec, což je po čase zase trochu změna. Nicméně ještě než ho vůbec nastartujete, dokážete strávit dlouhé desetiminutovky hraním si s přístrojovou deskou tvořenou dvěma ručičkovými přístroji a TFT displejem. Elektronická výbava gétéčka je brutální. Vše se ovládá z levého řídítka tlačítkem Menu a věnečkem na kraji

► GT NENÍ GTL

Spolu s GT přišel na trh i sourozenec GTL. To označení znamená „luxusní Gran Turismo“ a je to zkrátka ještě pohodlnější a cestovnější alternativa. Nízké komfortní sedlo, nižší velké stupačky, řídítka natažená k řidiči, posaz je prostě úplně jiný. Top case je v základní výbavě, stejně jako audio, hmotnost narostla na 348 kg.



GTL je prostě Gran Turismo Luxury

► VYLEPŠENÉ VFR PRO 2012

Honda po dvou letech svou vlajkovou loď vylepšuje, přičemž většina změn nám vysloveně udělala radost. Narostl krouťák mezi 2000–4000 otáček, o půl litru se zvětšil objem nádrže, přeprogramováním řídící jednotky klesla spotřeba o dvě decky, objevila se kontrola trakce, převodovka DCT dostala nový software a na jezdcce čeká pohodlnější sedlo. Žárka je u tohoto modelu tři roky.



Kromě významných vylepšení na motoru je další změnou nová modrá barva

Jako elektromotor

Zvuk šestiválce je překvapivě chraplavý a připomíná sportovní auta značky. Zvyk vyžaduje elektronický plyn, heft jde hodně zlehka a při prvním rozjezdu každý připomíná začátečníka, jak lítají otáčky nahoru-dolů.

Motor je boží. Při sólo testu GTL jsem měl pocit, že odspodu moc nejede, ale tady při přímém porovnání s konkurencí je vidět, že akorát klame svým projevem. Honda je hrubá a odspodu se jí moc nechce, Kawě se vůbec nechce, ale je jemná, a tohle je elektromotor, který jako by ani nebyl v zátěži, jak se vytáčí. Neuleťte vám pod zadkem, ovšem jinak je záťah fakt zajímavý. A hlavně šestiválec vůbec nevibruje a není problém nechat zařazenou šestku, jet na 1500 otáček šedesát a motoru je to naprosto buřt.

Podvozek je podle bavoráckých tradic vzadu Paralever, vpředu Duolever, tlumiče se ladí elektronicky. Honda dokáže být na určitých úsecích dost nepřijemná, Kawa na konvenční podvozek naopak velice dobrá, nicméně Bavorák je prostě o několik levelů výš. Vybrali jsme si jako na potvoru snad nejhrbatější zatáčku ve východních Čechách (o kilometr dál začínal boží asfalt, ale i takový je život testovačů), kde udržet Hondu bylo kolikrát o nervy. Kawa se rozhoupala, ale držela a zůstávala čitelná, no a z Báva jste až měli strach, jak šlo lehce a nenuceně zlomit do zatáčky a v ní drželo. Neskutečně.

Stojí za to?

Nejsem placený z Německa, gétéčko je fakt tak dobré. Při tomhle testu jsme se na všech motorkách vystřídali čtyři zkušební testovači a vý-



Bavorák je o třídu dražší, ale taky minimálně o třídu lepší než konkurence



sledek byl u všech jednoznačný. Tohle je jiná liga, a přestože se při pohledu na cenu musíte zhluboka nadechnout, stojí za každý pěník. A ty čínsky vypadající chromované číslice 6 na bocích už jsem mu odpustil.

Pokud nechcete utratit ranec a táhne vás to k japonským strojům, bude pro vás Kawa skvělá volba. Ta motorka je moc dobrá a nebýt BMW, byla by královnou kategorie Gran Turismo. Podvozek je slušný, motor také, standardní výbava bohatá, rychlé pohodlné cestování je její svět. Kawa ji svého času prezentovala jako transkontinentální super-sport a v tomto případě si PR oddělení zas tak moc nevyvýšlelo. Honda VFR v sobě kombinuje některé vynikající prvky s jinými překvapivě ne zrovna povedenými. Těžkopádný podvozek od téhle značky velice překvapí, stejně jako spotřeba a chudší standardní výbava – ačkoli zrovna tohle vás mrzet nemusí, protože na modely 2011 je momentálně akce, kdy v ceně dostáváte Travel sadu zdarma (centrální stojan, turistické plexi, nosič kufrů, dva boční kufrů, top case s opěrkou, v sezoně jste za tohle připláceli nějakých šedesát). Motor patří na stranu plusů a prim tady hraje jednoznačně poloautomatická převodovka DCT. Po té konkurenci může jen závistivě pokukovat. ■

Motocykly do testu zapůjčily firmy BMW Motorrad Česká republika, Honda ČR a Asko KC.