



Raketoplán, verze 2

Mysleli jsme si, že bavorské RR je před konkurencí několik let napřed. Jenže to samé si zřejmě nemysleli v Německu, neboť pro letošní rok představili jeho druhou, zase o chlup vylepšenou verzi. Nejvíce mě baví větší rozeta pro lepší akceleraci. Tohle už fakt musí vzlétnout do vesmíru!



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: David M. Bodlák,
Michal Rádek

Pozorný čtenář si jistě vzpomene, že loni si u nás mohl přelouskat zřejmě jediný srovnávací test na světě, který Bavorák nevyhrál. Psal jsem ho já a vyznal jsem se v něm ze svého neuměteltví – na moji figuru a na mosteckém autodromu to prostě bylo moc. Každý sledovaný výkonový parametr plnilo erero na 110 % a zodpovědně jej otestovat (a ne se jen tak vyhlídkově svěřt), to bylo prostě o strachu v každou jedinou vteřinu, co jsem na tomhle pojízdném atomovém reaktoru seděl.

Letos jsme si dali reparát, já i Bávo. Zařekl jsem se, že tentokrát se z něj neznečistím, a ono zase bylo tolik prozíravé, že mě vytáhlo na okruh do Brna. Širokého rychlého Brna. Prostě jsme to navlíkli tak, abychom si to konečně oba pořádně užili. A tady to všechno do sebe zaklaplo. Chcete tlačit svoje rekordy dolů a ani se u toho moc nezapotit? Kupte si tuhle motorku. To, jak jede, je naprosto šílené, ale přitom tak pocitově bezpečné...

S novou geometrií

Svůj podíl na mém skvostném zážitku mělo bezesporu i přerobování stroje. Na první pohled se erero zdá pořád stejné, na druhý taky a snad až na třetí poznáte pár odlišností. Jiný podsedlák, lehounce upravené boční panely, no hlavním rozpoznávacím znamením jsou elegantní křídélka z kovářského plastu na přechodu bočního a vrchního dílu kapotáže.

Zvýraznění čtyřky, osmičky a dvanáctky na otáčkoměru místo 3, 7 a 11 snad ani za designovou změnu nemůžete brát. Přístrojovka ovšem nabízí o dvě funkce víc, zaprvé hlídání maximální rychlosti (fajn, když se v boxové uličce měří) a zadruhé stopky s indikátorem „Best lap in progress“, kdy kompjuťr každých 100 metrů porovnává váš aktuální čas s tím prozatím nejlepším, a když jste rychlejší, snaží se vás ublíkat zelenou kontrolkou.

To důležité zůstalo skryté. Úplně nová je geometrie, díky níž by Bávo mělo být ovladatelnější a přesnější. Úhel řízení se zvětšil o desetinu stupně, rozvor se zkrátil o centimetr a stopa prodloužila o 2,6 mm. Offset brýlí je kratší o 2,5 mm a vidle jsou v nich uchycené o 5 mm výš, kyvka má čep posunutý o 4 mm nahoru. Milimetr sem, milimetr tam, copak to může někdo poznat? Pokud máte trochu citu v tlapkách, tak sto procentně, vždyť proč se montují tuningové brýle a laboruje s délkou řetězu kvůli rozvoru?

Upravené je odpružení, které má širší rozsah nastavení, vnitřky přední vidle jsou úplně jiné a zadní tlumič dostal širší pístnici. Na nový podvozek je adekvátně přeladěno závodní ABS, tlumič řízení, dříve nenastavitelný, je nově štelovatelný do deseti poloh.

Upravené je odpružení, které má širší rozsah nastavení, vnitřky přední vidle jsou úplně jiné a zadní tlumič dostal širší pístnici. Na nový podvozek je adekvátně přeladěno závodní ABS, tlumič řízení, dříve nenastavitelný, je nově štelovatelný do deseti poloh.

Stejný koně s jiným koněm

Výkon i točivý moment motoru zůstaly stejné, přeladěním elektroniky se ale zlepšovalo

užívateľské rozhraní. Na výběr zůstávají čtyři dynamické módy Rain, Sport, Race a Slick (se speciálním štekrem, není v základní nabídce), nyní jsou jen dvě varianty, měkká pro Rain a spontánní pro zbylé tři. Naopak starý model měl jen dvě výkonové mapy, tu se 152 koníky pro Rain a se 193 pro zbytek. Rain má nově koní 163, ostatním zůstalo 193, ovšem Sport má jiný průběh křivky a Race/Slick také, se silnějším středním pásmem. Pro všechny módy platí posílení mezi 5000 a 7500 otáček díky jinému výfukovému potrubí a většímu nasávacímu otvoru v přední kapotě. A nějakého maniaka v Mnichově napadlo, že staré erero moc netahalo, a tak dostalo o zub větší rozetu.

Kontrola trakce DTC má vylepšené nastavení, hlavně v režimech Race a Slick, a motor při ostrém brzdění a podřazování ve vysokých otáčkách jinak zapaluje, takže tolik nebrzdí a motorka by měla být stabilnější a jít lépe ohnout do zatáčky.

Jsou to všechno drobnosti, které bez přímého porovnání (nebo absolvování tisíců kilometrů na předchozím modelu) asi jen těžko odhalíte, každopádně v pár bodech jsem si dělal v duchu poznámky, že změnu cítím. Možná za to mohl okruh, možná inovace, ať tak, či onak, tentokrát to byl zážitek na hlavu otočený.

Intuitivní, ale manuál se hodí

Na test jsme vyfasovali ere-

ro v plné palbě (kdo vymyslel vyhřívání hefty na supersportu, má u mě panáka) a tradiční bílo-modro-červené trikolóře, která se mně osobně líbí nejvíc. Ještě docela sexy je ta nová červeno-černo-bílá kombinace, pro zbylé dvě ale už moc pochopení nemám, černou prostě nemusím ze zásady a ta bleďe modrá působí mírně čtyřprocentně, ale proti gustu...

Seznámení s přístrojovkou proběhlo rychle, navigace v rozsáhlém menu je sice po bavorsku logická, nicméně i tak by manuál bodnul. Máme ale od Prospeedu, naší partnerské agentury, s kterou jezdíme po okruzích, půjčený transpondér, takže stopky neřeším, zase bych nevěděl, který z mnoha jejich módů zvolit.

Kontrolujeme gumy, zánovní Metzeler, a necháváme na první rundu standardní tlaky, které nakonec vydrží celý den. Gumy jsou krásně hladké, pocít dobrý, tak co hrodit. Brzdové destičky v pořádku, nádrž plná (po dvou patnáctiminutovkách jste ale na rezervě), tlumiče na standard, nacvakany režim Race, může se vyrazit.

Závodák z výroby

První rundu si dal Kamil, s kterým jsem se o RR střídal (on pro vás připravuje porovnání s Panigale, a už dopředu vám můžu prozradit, že – ale ne, nic vám neřeknu :-)), a přijel s pusou do rohlíku. „Tady prostě sedneš a víš, že to bude dobrý. Závodák skrz naskrz. Od prvního kola neřešíš nic, co jsi na jiných sériovkách zvyklej, prostě to tam sázíš. Tohle si koupíš, vyměníš kapoty, uděláš pár drobností, jako vejfuk, filtr, tlumiče, a máš raketu, s kterou pojedíš v republice první ligu.“ Tolik náš závodník, který o něja-

TECHNICKÉ ÚDAJE

BMW S 1000 RR

Objem	999 cm³
Výkon	142 kW/193 k@13 000
Točivý moment	112 Nm@9750
Hmotnost	206,5 kg (provozní)
Cena	413 800 Kč
(testované provedení* 471 050 Kč)	

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 80 × 49,7 mm, kompresní poměr 13:1, vstřikování BMS-KP Ø 48 mm, elektronický plyn E-gas, tři motorové módy Rain/Sport/Race, kontrola trakce DTC, elektrický startér, antihoppingová spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový dvojítrý páteřový rám, vpředu USD vidlice Marzocchi Ø 46 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem Sachs, zdvih 130 mm, obojí plně nastavitelné (vzadu rychlá/pomalá komprese), brzdy Brembo s vypínatelným Race ABS vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové monoblokové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu Metzeler Racetec Interact vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, lité ráfky 3,50"/6,00"

Parametry: délka 2056 mm, šířka 826 mm, sedlo 820 mm, rozvor 1422,7 mm, úhel řízení 24°, stopa 98,5 mm, nádrž 17,5 l, užitečná hmotnost 198,5 kg, zrychlení 0–100 km/h za 2,9 s, kilometr s pevným startem za 17,9 s, při 90/120 km/h udávaná spotřeba 5,7/5,9 l

* testované provedení: modro-bílo-červené, ABS+DTC, rychlořazení, vyhřívání rukojeti, mód Slick

kém srovnání se svou „bábou“, tedy R1 z roku 2007 ve stockové specifikaci, nechtěl ani slyšet. „Tohle mít, tak nejjezdím Brno za dva-osem, ale za dva-čtyři,“ jen smutně pokyvoval hlavou. Dnes to na totální sériovce, která měla jen sundaná zrcátka a přelepená světla a za nic na světě nesměla spadnout, byl šestý nejlepší čas dne ze 140 lidí, nějakých 2:14,5.

Na tenhle kvapík už bylo standardně nastavené odpru-



Design zůstal skoro stejný, znalec odhalí jiné barvy, podsedlovku a malá „křídélka“ nad znakem BMW



žení prý trochu měkké, tak zkusíme přitvrdit. A hele, v kapotě je tabulka doporučeného nastavení na okruh, tak se podívejme, jak to Němec vymyslel. Bohužel mi nedocvaklo, že další rundu jedu já, o dvacet kilo lehčí a o týden pomalejší, takže se mnou motorka akorát poskakovala. Jak se ale ukázalo později, i pro Kamila to bylo docela tvrdé, takže jsme to zase vrátili na standard, Kamil si zvykl a pro mě to bylo v pohodě.

Nic nejede tolik!

Pro opravdu dobrý pocit bych potřeboval ještě trochu poštělovat přední vidlici, neboť takhle se mi řídítka při každém výjezdu (hlavně z první brněnské zatáčky) měnila v ruce v hada, jak se kolo nadlehčovalo a ztrácelo kontakt se zemí, a nepomáhal ani utažený tlumič řízení, bez kterého by to asi vůbec nešlo.

Nebo by pomohlo nepřidávat tolik plynu, jenže to je tak trochu v rozporu s okruhovou ideou. Protože tenhle jev není spojen ani tak s podvozkem, který je skvělý a stavěný právě na závodní dráhu, jako s motorem. Nic, opakují, nic mezi sériovými superbiky nejede

tolik jako BMW S 1000 RR! Tenhle čtyřválec je prostě neuvěřitelný.

U starého motoru bylo citelné, když se otáčkoměr dostal na devítitisícovou hranici. Tady máte pocit, že to jede pořád stejně s tím, že od osmi tisíc ještě maličko lépe. Vyhlazení křivky právě ve zmiňované oblasti od pěti do sedmi a půl tisíce je opravdu hodně znát. Převodovka na mě působila lépe než loni, měla hezky krátký chod a byla přesná, a lepší mi přišel i quickshifter, ovšem když na to přijde, ani řazení nebudete potřebovat. Pokud zrovna nejedete na rekord a chcete trochu relaxovat, můžete nechat zařazený jediný kvalt (trojku, čtyřku, jak je libo) a obkroužíte to i tak ve slušném tempu.

Brutální. Bez nadsázky

Běda ale, když se do toho opřete a probudíte všechny čerty. Pro slabší náтуры tahle akcelerace není a pro soupeře s labilní nervovou soustavou také ne. Potěšitelné je, že motorka nemá tendence vyhazovat přední kolo moc do vzduchu (ačkoli lehká řídítka máte ještě na čtyřku) a místo toho brutálně zrychluje vpřed.

VERDIKT	
BMW S 1000 RR	
Motor	10/10
Podvozek	8/10
Brzdy	9/10
Ovladatelnost	6/10
Město	4/10
Cestování	3/10
Sport	10/10
Výkon/Cena	6/10

Občas se slovíčko „brutální“ nadužívá, tady je ale naprosto oprávněné. Až jsem se kolikrát cítil vysloveně trapně, když mě některý ze spolubojovníků na trati na nějakém olaminátovaném litru pracně zdolal na brzdy nebo v zákrutě, ležel přede mnou v ukrutné placce na závodních slickách, a pak přišel výjezd ze zatáčky... Neměl šanci nikdo. Menší objemy, ty jako by neexistovaly, a celkem jednoduše si dáváte i všechny konkurenční litry. Nechtěl jsem nikomu kazit hezký den a zbytečně riskovat kolizi, takže jsem hezky poslušně v půlce rovinky zaklapl plyn a do dalšího vinglu doklouzal za zády mého pokořitele, který ždímal svůj stroj do omezovače.

Fakt si připadáte blbě, ale tahle motorka a hlavně její motor dělá všechnu práci za vás. Já byl letos na okruhu poprvé, v Brně po roce, navíc najít na tenhle okruh rytmus a správnou stopu mi vždycky chvíli trvá, a tady jsem po dvou jízdách, kdy jsem snad netrefil správně jediný vingl a brzdil a klopil vše s obrovskou rezervou, v naprosté pohodě a bez stresů zase o vteřinku sklepal svůj osobáček. A to jsem tu pekelnou dynamiku nevyužíval naplno, místo dvojky jezdil zatáčky trojkou, řadil ve dvanácti a půl místo ve čtrnácti tisících a tak všelijak se flinkal. Tohle neberte jako mé machrování, nýbrž jako demonstraci schopností téhle rakety.

v Brně po roce, navíc najít na tenhle okruh rytmus a správnou stopu mi vždycky chvíli trvá, a tady jsem po dvou jízdách, kdy jsem snad netrefil správně jediný vingl a brzdil a klopil vše s obrovskou rezervou, v naprosté pohodě a bez stresů zase o vteřinku sklepal svůj osobáček. A to jsem tu pekelnou dynamiku nevyužíval naplno, místo dvojky jezdil zatáčky trojkou, řadil ve dvanácti a půl místo ve čtrnácti tisících a tak všelijak se flinkal. Tohle neberte jako mé machrování, nýbrž jako demonstraci schopností téhle rakety.

Seriózní a cílevědomé

Neznamená to ale, že by jízda na ereru byla snadná a lehoučká jako na dětském odrážedle. Ano, motorka ukrutně jede,

brzdí tak, že vám všechny vaše předchozí brzdné body přijdou vyložene začátečnické, a jistota podvozku je přesně taková, jaká by u okruhové motorky měla být. Neřekli byste ale, že se jedná zrovna o hravou motorku, s kterou máváte málem jen myšlenkou.

Naopak, Bávo je takové německy vážné, seriózní, žádný rozjívený puberták, nýbrž zaběčený cílevědomý mladý muž s jasně nalajnovaným programem (vyhrát všechno, čeho se zúčastní), čemuž podřizuje veškeré své konání. Působí tak, tak, tak japonsky! Posaz je sice mnohem sportovnější, řídítka docela roztažená (a to je ještě prd proti Panigale), ovšem rozměrově to není žádné tintitko a jadrný projev řadového čtyřválece vám prostupuje celým tě-

lem. Hrozně špatně se to popisuje, ten „feeling“ při jízdě mi prostě víc než Aprilii či Ducati připomíná silně poladěného Fireblada nebo GSX-R.

Opravdový král

Bavorák si to u mě v Brně vyzehnil, a dost možná bych ho vzal na milost i v Mostě. Tenhle nový je opravdu jakýsi méně psychicky náročný, a přitom je to pořád neuvěřitelný masakr. Abych na něm najezdil stovky kilometrů po běžné silnici, to po mně nikdo nemůže chtít, a kdo má mozek v hlavě, hezky ho opatrně zajede, potom přestrojí na lamináty a na silnici už s ním nevkročí. Erero není nebezpečný stroj ve smyslu, že by dělalo něco špatně, je to přesně naopak – dělá všechno tak dobře, že ani nepoznáte, když se blíží průšvih. Tahle motorka nejde lehce nabourat, ta je buď v pořádku, nebo rozšvihaná na maděru, neboť váš poslední problém přišel v rychlosti, na kterou si andělé strážníci nestáli vyřídit speciální povolení. Na okruhu je to ale fascinující motorka, opravdový král současných sériových superbiků.■

”

Motocykl do testu zapůjčila firma BMW Motorrad Česká republika.

