

TEST | BMW R 1200 GS Adventure vs. Yamaha XT1200Z Super Ténéré

Není trůnu pro dva krále

Yamaha se letos po mnohaleté pauze vrátila do segmentu velkých cestovních endur se znovuzrozenou Super Ténéré. Má se dosavadní král této kategorie, BMW R 1200 GS, bát o svůj trůn?



Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: Jakub Nič

Super Ténéré se sedmdesátipadesátkovým řadovým dvouválcem byla hvězdou Yamahy v 90. letech. Tedy, spíše hvězdičkou, protože tahle konkurence Hondy Africa Twin ležela jasně ve stínu své sokyně. Ne proto, že by byla špatná, ale protože Africa se extrémně povedla a pro leckoho dodnes zůstává nepřekonanou. A pro dva kohouty na jednom smetišti není nikdy dost místa.

Super Ténéré se vrací, ovšem situaci má ještě složitější. Velké cestovní enduro dnes nabízí málem i tučňáci z Antarktidy (Yamaha nepochopitelně dlouho vyčkávala) a kategorii vládne dlouhá léta pevnou rukou bavorské géeso. A právě to, navíc v „expediční“ variantě Adventure a v plně příplatkové výbavě, čili takového krále s korunou a slavnostním hermelínovým pláštěm, jsme proti novince od Yamahy postavili.

Velká a ještě větší

Když k motorkám přijdete, připadáte si jak pod mrakodrapy na Manhattanu. Yamaha je velká, Bavorák doslova obrovský. Své dělají i padáky, Yamaha má takové elegantní skryté a spíš na silnici, BMW sází na pořádné lešení.

Těžko říci, jestli je Super Ténérka větším konkurentem standardního géesa nebo právě Advíka. Svou velikostí je někde mezi, hmotnostně převyšuje oba, standard dokonce o více než 30 kilo. A „staticky“ jsou kila celkem znát.

Přestože z Bavoráka číší hmota a řekli byste, že musí vážit tunu, kila jsou dobrá. Ale byla to právě „brambora“, u níž jsem si při manipulaci na místě při focení raději vyžádal asistenční pomoc. Pocitově je možná o chloupěk lehčí, ale ty rozměry...

Zajímavé je, že navzdory velikosti a hmotnosti se dobře stávají na stojánky. Na ten centrální jde trochu snáze Yamaha, boční nahmátnete lépe u BMW.

Na sezení

A jsme v sedle. Coby dítě školkou nepovinné jsem se vždycky toužil svést na slonu nebo na velbloudu, a tohle jsou jejich mechanické ekvivalenty. Joj, to je výška!

Nedočkávejte si na Yamaze stoupám do stupaček a hned je mi jasné, že tahle motorka bude mít ve výrazu „cestovní enduro“ blíže k tomu cestování. Říditka jsou níže a jejich zahnutí ne zrovna ideální, motorku moc necítíte koleny a hlavně, na levé straně je obrovský kryt obrovského výfuku a koliduje vám s nohou. Já se svými pidichodidly jsem to měl jen tak, zatímco Kuba, jenž naopak disponuje slušnými ploutvemi, musel jezdit s patou vytočenou ven.

Při sezení je Ténérka naopak hodně příjemná, snad jen říditka nemusejí být tolik široká, a hlavní dezivou je výborné sedlo. Tvrdé (na delší cesty super), s neklouzavým povrchem a se spoustou místa v předozadním směru. Nabízí také dvojí nastavení výšky, ovšem pořád je nižší než Bavorák. I díky tomu je Yamaha dostupná také pro menší piloty, já se svými 173 cm jezdil klidně i na „vysoké“. Moc dobře funguje štítek (na jeho výškové nastavení ale potřebujete vercajk), i v krosové helmě při vyšších rychlostech detekujete jen běžný vítr a šum.

Ke stání

Zato Bávo by si méně vzrostl je-

dinci měli nejdříve pořádně osahat, než zaplatí zálohu. Já jsem se neodvážil jezdit jinak než se sníženým sedlem a cestu přes město jsem měl ne jako test motorky, nýbrž zkoušku svých rovnovážných schopností. S motorkou, která má nádrž téměř stejně širokou jako říditka a půldruhého metru na výšku, to vždycky bude trochu adrenalin.

Posaz na Advíku je přirozený, člověk se cítí více součástí motorky, jen sedlu bych vytkl typický bavorácký neduh, a sice měkké polstrování. Veliký rozdíl oproti Yamaze ale přijde, když se postavíte do stupaček. Ty jsou jednoznačně endurácké (Super Ténéré je má méně zubaté a s gumovými vložkami, také do nich prakticky vůbec nevíbruje, ale zato víc brní do řídítek), na brzdové páce máte „prefikanou“ sklopku pro provoz vsedě/vestoje a hlavně, motorku tady krásně cítíte mezi koleny a vaše nohy nic neomezuje, jen Golemové budou šlapat patou na centrální stojan. Prostě géeso je pořád Gelände/Strasse.

Ódy by se daly psát na plexišťitek. Veliké a šikovně tvarované plégo doplněné o nenápadné deflektory na kapotě kryje tak, že jsem při 160 km/h v krosové helmě nevěděl, že na něčem jezdím. Kuba, který je o deset čísel vyšší, jezdil zvýšené sedlo a prý se ani při 200 nemusel krčit!

Je drahá?

Průzkum přístrojovek tentokrát není radno odbýt. Protože právě těch pár budiček a displejů nám hodně poví o technologické vyspělosti obou strojů a dá i základ pro diskusi o ceně.

Přístrojovka Yamahy mě už na fotkách zklamala vzhledem, žádná velká elegance, spíš hračka pro děti. Na druhou stranu funkčně jí lze vy-

tknout akorát horší viditelnost kontrolky, jinak čitelnost otáčkoměru i všech údajů na digitálním budíku je bezproblémová. Dozvíte se také průměrnou i okamžitou spotřebu či stav paliva v nádrži a důležitý je malý rádek dole – zde se zobrazuje zvolený stupeň kontroly trakce (hodně/málo/žádná kontrola) a motorová mapa Touring nebo Sport. Praktická je i 12V zásuvka hned vedle. Tyhle fičury, plus inteligentní propojený brzdový systém s ABS, které však nejde vypnout, má Yamaha už v základu. A stojí bez pár kaček 390 tisíc.

To je suma, která leckomu vrazí dech. Nutno dodat, že to je cena za letošní First Edition, objednávání výhradně přes internet, která přijížděla ke svým zákazníkům i s krytem motoru a předního světla a hlavně se sadou hliníkových kufrů, standardní „očesáň“ model bude stát zřejmě míň. Ovšem Varadero, Stelvio i Kátémka se dají sehnat

VERDIKT

BMW/Yamaha	
Motor	7/6
Podvozek	8/7
Brzdy	8/7
Ovladatelnost	7/7
Město	5/6
Cestování	8/8
Sport	6/6
Spolujezdec	7/7
Výkon/Cena	6/6

kolem 300, a to je sakra rozdíl. Super Ténéré je tak jasně zacílena na bavorského krále i cenou.

Cena podle výbavy

Přístrojovka BMW v techno stylu také není žádná miss. Kontrolky jsou vidět lépe, ručičkový tachometr se čte hůře. Kromě ujetých kilometrů se všechny funkce na displeji, který proti Yamaze umí zobrazit i zařazený



Hračkárna. Ale všechny funkce má v základu



V „plné palbě“ toho budíky BMW ukazují hodně

Raději vsedě a aby to moc nedrncalo. Ale pak na Yamaze komfortně objedete svět



Bávo se v mírném terénu cítí přeci jen více doma. Aby ne, po 30 letech evoluce...



Yamaha se cítí lépe na silnici

GS je obrovské, ale umí i terén

Spousta elektroniky. Někdy až příliš

MINIROZHOVOR

TECHNICKÉ ÚDAJE

BMW R 1200 GS Adventure

Objem	1170 cm³
Výkon	81 kW/110 k@7750
Točivý moment	120 Nm@6000
Hmotnost	256 kg (provozní)
Cena	386 400 Kč (testované provedení 467 650 Kč)

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený plochý dvouválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 101 × 73 mm, kompresní poměr 12:1, vstříkování BMS-K+ Ø 50 mm, protiprokluzový systém ASC, elektrický startér, šestistupňová převodovka, suchá jednolamelová spojka, sekundární převod kardanem

Podvozek: ocelový trubkový rám s motorem jako nosným prvkem, vpředu zavěšení Telelever, zdvih 210 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice Paralever, zdvih 220 mm, elektronicky nastavitelný podvozek ESA, částečně propojené brzdy BMW Motorrad Integral ABS vpředu 2 kotouče Ø 305 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 265 mm, dvoupístkový třmen, pneu Bridgestone Battle Wing vpředu 110/80R19, vzadu 150/70R17, vyplétané ráfky 2,50"/4,00"

Rozměry: délka 2240 mm, šířka 990 mm, výška 1525 mm, sedlo 890/910 mm, rozvor 1510 mm, úhel řízení 24,8°, stopa 88,7 mm, nádrž 33 l (4 l rezerva)

Jediný okamžik, kdy je Bavorák aspoň o trošičku menší než už tak velká Super Ténéré. Když je aspoň kilometr vzadu



Miloš Soukup
jednatel PEMA Brno, spol. s r.o.

Jak jste se dostal k motorkám a práci jim blízké?
Motorky jsou můj koníček už od mala. Začínal jsem na Jawa 50 jako každý z nás v té době. V osmdesátých letech jsem jezdil za ČSAD Brno motocyklové soutěže, dnes enduro. Dneska jezdím na Yamaze FZ1 Fazer, projel jsem už pár států Evropy a je to moc fajn zábava, která se zalíbila i mé manželce. Sice se mnou jezdí jenom jako batůžek, ale i tak si to moc užíváme. Nově si motorku pořídil i náš nejmladší syn, opět Yamahu, XJ6. Prostřední syn u nás prodává pneumatiky a i on některou z motorek prožene.

Proč jste do svého portfolia vybral právě značku Dunlop?
S Dunlopem to bylo jednoduché. Když jsme začínali s prodejem pneumatik a s pneuservisem, Dunlop byl první

automobilovou značkou pneumatik, kterou jsme nabízeli. Tehdy Dunlop motorkové pneumatiky do ČR nedovážel. Dá se říct, že motocyklové začal importér dovážet na náš popud v roce 1997. Začátky byly komplikované, ale dnes patříme mezi nejsilnější prodejce motocyklových pneumatik a Dunlop se stal nejsilnější importovanou motocyklovou značkou. Samozřejmě i zásluhou všech úspěchů v motocyklových závodech.

Je v dnešní konkurenci těžké obstát?
V oblasti prodeje pneumatik je obrovská konkurence a plno internetových obchodů nabízí zboží skutečně s minimální marží. U nás je na prvním místě zákazník – tedy vyškolený personál, špičkové vybavení pro přezutí i vyvážení motocyklových kol, ale i možnost občerstvení a příjemného posezení. Toto internetové obchody neřeší. Je to věčný boj a vysvětlování, proč jsou u nás pneumatiky o nějaké to procento dražší. Nakonec když zákazník zváží pro a proti, vyjde mu zajímavější nakoupit a využít služeb u nás.

Co byste našim čtenářům popřál?
Především hodně štěstí a ať všechny krizové situace vyřeší bez újmy na zdraví. To je pro nás v jedné stopě to nejdůležitější. No a pak plno krásných zážitků při brouzdání po českých i evropských silnicích.
Zpovídal Martin Houška

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha XT1200Z Super Ténéré First Edition

Objem	1199 cm³
Výkon	80,9 kW/110 k@7250
Točivý moment	114,1 Nm@6000
Hmotnost	261 kg (provozní)
Cena	389 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec přesazením ojníčních čepů o 270°, DOHC/4, vrtání × zdvih 98 × 79,5 mm, kompresní poměr 11:1, vstříkování, protiprokluzový systém YCC-T, dva volitelné motorové módy D-mode (Sport a Touring), elektrický startér, šestistupňová převodovka, vícelamelová spojka v olejové lázni, sekundární převod kardanem

Podvozek: ocelový trubkový rám, vpředu plně nastavitelná USD vidlice Ø 43 mm, zdvih 190 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice, zdvih 190 mm, nastavitelné předpětí a odskok, propojené brzdy s ABS vpředu 2 kotouče Ø 310 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 282 mm, dvoupístkový třmen, pneu Bridgestone Battle Wing vpředu 110/80R19, vzadu 150/70R17, vyplétané ráfky 2,50"/4,00"

Rozměry: délka 2250 mm, šířka 980 mm, výška 1410 mm, sedlo 845/870 mm, rozvor 1540 mm, úhel řízení 28°, stopa 126 mm, světla výška 205 mm, nádrž 23 l, olejová náplň 4,2 l

kvalt, teplotu oleje, dojezd nebo tlaky v gumách, přepínají čudlíkem na řídítku. Stejně jako přepínání, resp. úplné vypínání kontroly trakce a ABS, elektronicky nastavitelného podvozku Enduro ESA, mlhovek, vyhříváních rukojeti... A světe div se, poprvé v životě mi nevadilo to bavorácké trojčudlíkové vypínání blinkrů, které BMW u silničních modelů mění za „normální“.

Všechny ty čudlíky (s výjimkou blinkrů, samozřejmě) ale u BMW něco stojí. V základu dostanete holou motorku a když ji budete chtít dostat „na par“ s Yamahou, počítejte s investicí 40 tisíc za ABS, ASC a palubní počítač, a to ještě nemáte kufrы a nikdy nebudete mít přepínání motorových map. V tu chvíli už je Adventure výrazně dražší, ovšem kdybyste brali standardní GS, pořád nestojí tolik, co Yamaha. Japonci si museli být sakramentsky jisti jejími kvalitami.

Náš testovaný kousek byl ale „v plné palbě“, tzn. nechyběl turistický paket, jenž kromě pa-

lubního počítače a designových blbinek (LED blinkry, chromovaný výfuk) obsahoval držáky kufrů, mlhovky, vyhřívání rukojeti a hlavně elektronicky nastavitelný podvozek ESA. Příplatek bezmála 40 klacků je značný, ale tyhle věcičky tak příjemné... Kratší jednička v převodovce byla zdarma, alarm za pět tisíc, no prostě osmdesát tisíc navrch je tam hned.

Elektronika vs. šroubovák
Motorky jsme vzali na takový cestovatelský okruh, který tvořila kombinace města, dálnice, hodně zakroucených okresek a šotolinových cest. Tam se ukázalo, že rozdíl v podvozcích je po konstrukční stránce sice obrovský, ale z uživatelského hlediska jsou si hodně podobné. Oba jsou příjemně cestovní s nádechem do terénu, německé přední zavěšení Telelever namísto běžně používané vidlice je podle mého soudu pro tyto účely mírně lepší, ale ne každému vyhovuje.

Čím BMW jednoznačně zpřístupňuje jízdu, je příplatkové elektronické štelování tlumičů. U cestovní motorky s terénními ambicemi geniální záležitost. Na začátku si namačkáte základní nastavení (sólo, ve dvou, s bagáží, soft enduro či hard enduro), a potom si při jízdě jen přepínáte ve třech polohách, jak moc chcete, aby to drncalo.

Yamaha využívá konvenční řešení, vpředu nabízí dokonce plně stavitelnou USD vidlici, zadek disponuje ladením odskoku a předpětí pružiny. To se šteluje hydraulicky a sláva Yamaze za to, že označila standardní polohu – tahle hejblátka mívají miliardy otáček a totální rozštelování bývá dilem okamžiku. Sériové nastavení útlumů je povedené kompromisní, jen prostě případné změny probíhají pomocí šroubováků a klíčů, zatímco u BMW jen zmáčknete čudlík...

Živočišný boxer
V motorech jsou větší rozdíly. Bavorák využívá vzduchem chlazeného boxera, jehož první verzi snad ještě Germáni používali v bojích proti Římanům. Ale funguje skvěle, letos navíc dostal dvouváčkové hlavy a přívěru do

výfuku a táhne jako bejk. Jeho projev je živočišnější, ne tak jemný, ale síla je „instantnější“ – co plynem dáte, to máte na zadním kole. Nejvíce znát je to v nižších otáčkách na šotolině, kde tuhle vlastnost velice oceníte. Není to o tom, že by motor jel výrazně víc než u Yamahy, ale prostě je to tam hned.

Také průběh výkonu je vyrovnanější, motor má červené pole dál (8500 proti 7800 Yamahy), dynamice prospívá i kratší převod, kdy na šestku při 5000 otáčkách jedete necelých 140 km/h, a přesto má Bávo menší spotře-

Super Ténéré je jasně zacílena na bavorského krále. I cenou



► CO NA YAMAHU ŘEKL FANÁNEK

Novou Super Ténéré si vyzkoušel i frontman skupiny Tři sestry Lou Fanánek Hagen. Ten před lety vlastnil TDM900, jakousi volnou předchůdkyni novinky, ale u té postrádal terénní kvality. Jak viděl Super Ténéré?

„V zimě se objevily první tajuplné zprávy o „motorce, jakou svět neviděl“. Psalo se v superlativěch o XT1200Z Super Ténéré od Yamahy, avšak krom zajímavě vypadajícího „vykuchaného“ konceptu nikde nic. Šuškal se, že prý opravdu existuje... A nakonec se prodávaly ne na krámech, ale přes internet. Výrobce zvolil asi tajemnou strategii, aby zvýšil zájem. Zda strategie splnila svůj účel a lidé objednávali zájce v pytli jako za dob Škody Favorit, kdy existovaly pořadníky na mnoho měsíců dopředu, to nedovedu posoudit, nemaje patřičná čísla. Avšak díky vstřícnému postoji pana Mariana z firmy Marimoto jsem měl příležitost si stroj nezávazně vyzkoušet během prodlouženého víkendu. To je nabídka víc než férová, protože podle prospektu a okem se nic moc nezjistí. Vzhledem k otřesnému počasí předeseilám, že jsem našel pouhých sto kilometrů – jeli jsme sice hrát na Moravu, ale vzhledem k předpovědi jsem vzal raději svoji pojištěnou a po 27 000 km odzkoušenou motorku KTM Adventure S. Uvádím to proto, že to je právě stroj, se kterým podle propagačních materiálů od výrobce má být Super Ténéré srovnávána. A pak hlavně s BMW R 1200 GS.

Kilometry s Yamahou se odehrávaly na silnici, terén jsem nezkoušel s ohledem na nový a mně neznámý stroj, který není mým ma-jetkem a váží s kufrы vybavy First Edition 270 kg. Tudíž bych mohl mít i při své hmotné postavě problém se odněkud z bahníka sám vyprostit. Pneumatiky navíc jasně ukazují, kam Super Ténéré směřuje – je to silnice, a sice spíš lepší než horší. Občasné díry na silnicích nižších tříd jsem zřetelně pociťoval, podvozek je na-laden na rovnou podložku.

Parádní je systém S v módu přepínání palivových map, kdy se do motorky dáváke forsázované palivo a celé to jede jak z praku. V tomto režimu hmotnost není znát, stejně jako – překva-

pivě – v motání zácpu na D1, kdy je stroj manévrovatelný i v kritické rychlosti. Ani jednou se nestalo, že by při řazení nezapadl volený stupeň a zával nechtěný neutrální – na KTM běžně mezi 3. a 4. a „zelený“ neutrální mezi jedničkou a dvojkou. Kardan zaručí téměř bezúdržbový provoz, odpadá mazání a doplnění řetězu, což majitel KTM umí po pár letech soužití udělat i poslepu o půlnoci, a olej to asi jako každý Japonec žrát taky nebude (KTM každých 1000 km cca 0,3 litru).

Možná je to síla zvyku, ale cestou z Moravy přes zabahněné silnice po noční průtrži jsem ocenil KTM pro její schopnosti projíždět hnusné povrchy naprosto bezkonkurenčně. Ale to neznámená, že Yamaha XT1200Z Super Ténéré je krok špatným směrem. Spousta motocyklistů má ráda cestovní endura pro přirozenou polohu jezdce a možnost ověšení kufrы pro dálkové cestování po silnicích, zvýšený podvozek má výhody při přejíždění obrubníků tam, kde nízký stroj musí couvat anebo drhne. Navíc zde variabilní výška sedla umožňuje pohodlně dosáhnout na zem i osobám menšího vzrůstu, což řada velkých endur svou konstrukcí vylučuje. Pokud by někoho zajímala spotřeba, v kombinovaném režimu obou palivových map T a S bez brutálního vytáčení činila 7,3 litru na 100 km. BMW jezdí mnohdy i pod pět, což je téměř zázrak, a KTM je na tom mezi 7 a 8 litry stejně jako Yamaha.“



Lou Fanánek Hagen
foto: Michal Straka

když motoru naložíte v nízkých otáčkách, připomínají rušnou směnu v kovárně.

30 let náskoku
Vezměme to ještě podle biotopů. Ve městě vám lepším společníkem bude Yamaha. Je sice o pár kilo těžší a plyn při rozjezdu vyžaduje soustředění, ale má níž sedlo a svými rozměry působí jen jako slůně, zatímco Adventure je dospělý slon v porcelánu. Na okreskách je to plichta. Z každé motorky máte trochu jiný pocit, ale v zásadě se příjemně sedí na obou, obě pěkně jedou a na svou velikost nadprůměrně brzdí. Na dálnici Super Ténéré potěší svým bezvibračním motorem, to géso je při vyšším tempu už taková sbíječka, ale přesto bych dal přednost BMW pro jeho skvělou ochranu proti povětří a bezednou nádrž.

Chleba se láme v terénu. Tam je Bavorák ve svém živlu a i já bych po něm sáhl raději, byť s vědomím, že když se někde vykolpím, půjdu do vesnice pro traktor. Yamaha zde nepůsobí tak suverénně, více cítíte její silniční náтуру, přičemž největší problém jsem měl s tím elektronickým plynem.

Yamaha se pokusila dostihnout 30 let náskoku BMW řady GS a japonští inženýři si za výsledek zaslouží tučné přemíe. Přesto se najde pár oblastí, v nichž Super Ténéré za gésem zaostává. Když si k tomu přičtu ještě prémiovou cenu, vyjde mi, že král R 1200 GS svůj trůn nakonec ubránil. Ale bylo to o fous. ■

Motocykly do testu zapůjčily firmy BMW Group Czech Republic a Mari Moto.