

Cestovatel junior



BMW a cestování, to nemusí vždy znamenat jen velkého boxera, případně šestiválcové káčko. Pro ty, kdo nechtějí nebo si nemohou dovolit výše uvedené, nabízí modrobílá vrtule alternativu, malou lehkou osmistovku. Ta nyní přichází ve zbrusu nové variantě GT.

TECHNICKÉ ÚDAJE

BMW F 800 GT

Objem	798 cm³
Výkon	66 kW/90 k@8000
Točivý moment	86 Nm@5800
Hmotnost	213 kg (provozní)
Cena	275 375 Kč
(testované provedení* 306 810 Kč)	

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 82 × 75,6 mm, kompresní poměr 12:1, vstříkávání BMS-KP Ø 46 mm, na přání kontrola trakce ASC, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řemenem

Podvozek: hliníkový dvojřídový rám, vpředu nenastavitelná teleskopická vidlice Ø 43 mm, zdvih 125 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 125 mm, hydraulicky nastavitelné předpětí a na přání elektronicky nastavitelné tlumení ESA, brzdy Brembo s ABS vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 265 mm, jednopístkový třmen, pneu Continental vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráfky 3,50"/5,50"

Parametry: délka 2156 mm, šířka 905 mm, sedlo 800 mm, rozvor 1514 mm, úhel řízení 26,2°, stopa 94,6 mm, nádrž 15 l, užitečná hmotnost 207 kg, udávaná spotřeba 3,4/4,3 l na 100 km při 90/120 km/h

* **testované provedení:** ESA, ASC, RDC, vyhřívané rukojeti, palubní počítač, centrální stojan, držáky kufrů, LED blinkry

zrovna nebyl oblečen zcela 100% podle svých zásad (proti bezpočtu hazardérů, co denně na silnicích potkávám, jsem byl ale skoro jako rytíř v brnění, z kompletní výbavy mi chyběly pouze motorkové kalhoty a chrániče na kolena, jel jsem v obyčejných džínách, na což nejsem zvyklý). Přehodil jsem nohu přes sedlo, mírně se předklonil k řídítkům, rozjel se, dal nohy na stupáčky a byl „doma“. Takhle bych si představoval sezení na lehkém cestáčku se sportovními ambicemi. Snad jen k sedlu mám výtku, je tradičně bavorácky měkké, to nemám rád, a i když si co chvíli poposedávám dozadu, vždycy se po čase ocitnu zpátky na nádrži, kde cítím v přední části pod polstrováním už kostru sedla. V horkých dnech také seznáte, že boční tahy hliníkového rámu přebírají od motoru poměrně dost tepla.

Pěkně odspodu

Zatímco velké cestáky se ve městě cítí poněkud elefantózně, F 800 GT je zde naopak jako ryba ve vodě. Kapoty nejsou zbytečně bachraté a i díky poměrně nízkému sezení, skvěle nízké hmotnosti a vzhledem k nádrži pod sedlem také nízkému těžišti se motorka velkoměstem prodírá, jako by sem patřila. Skoro jako byste seděli na polokapotovaném naháčci, a ne na



Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: David M. Bodlák

Byla to právě cestovní motorka, v které měl dvouválcový řadaček svou premiéru. V roce 2006 se začaly prodávat polokapotovaná sportovně-cestovní F 800 S a zároveň s ní i celokapotovaný cestáček F 800 ST, který v nabídce vydržel až do loňska. Až po nich přišel naháč F 800 R a velmi oblíbené cestovní enduro F 800 GS. Esko z portfolia zmizelo již dávno, když bylo de facto nahrazeno

naháčem, estéčko mělo u značky orientované hodně na cestovní stroje své místo vždy, ovšem za ta léta už si říkalo o aspoň lehký update. Nové GT se tedy dá brát za hodně vymazlené ST.

Co je nového

Mně osobně se estéčko nikdy nijak zvlášť nelíbilo, bylo takové hranaté, geometrické, hlavně v čelní části. Právě čumák je na gétěčku nejvíce upravený a podle mého názoru vypadá novinka podstatně lépe než stařenka. Čiší z ní dynamika a velké plégo vysloveně láká k tomu, abyste nacvakli příplatkové kufrы nového typu a vyrazili hodně daleko. Dalšími novotami jsou jiná, opět výrazně dynamičtější a hlavně lehčí kola či vysoko zvednutá sportovní koncovka, připomínající tu na nahatém erku.

Z viditelných změn jsou tu snad už jen normální přepínače blinkrů namísto starých bavoráckých či delší nožičky zrcátek, a můžeme se vrhnout na odlišnosti, které jen tak očima nepostřehnete. Vibracím odol-

nější kónická řídítka jsou umístěna o 20 mm výš, stupáčky jsou o 10 mm níže a o dalších 10 mm více vpředu, a aby žádný z bodů ergonomického trojúhelníku nebyl ušetřen změn, sedlo je širší. Záměr je evidentní, udělat pohodlnější jízdní pozici pro jakýkoli jízdní režim.

Pokud už z předchozího výčtu máte dojem, že je z gétěčka dost jiný stroj, ještě nevíte, co se odehrálo na podvozku. Zdvihy vpředu i vzadu byly zkráceny ze 140 na pořád ještě dostačujících 125 mm, což motorce přidalo na přesnosti při řízení, o 50 mm delší krásná jednoramenná kyvka zase znamená lepší stabilitu. Užitečná hmotnost byla zvýšena o značných 11 kilo, což je u turistické motorky vždy potěšitelné (207 kg, tolik nenaložíte na leckterý supertourer), a logicky tedy byl upravený podsedlový rám. A když už se tak motáme kolem těch zdvihů a podsedláku, tak vězte, že sezení má nyní pilot o celých 40 mm níže, v rovných osmdesáti číslech. U cestáku střední kategorie byla takováhle výška docela zarážející.

Přední vidle stále postrádá možnost jakéhokoli nastavení, na zadní centrále štelujete předpětí pohodlně hydraulicky kolečkem, a premiérově se do malého efka dostává příplatkový systém ESA, kdy si tlumicí charakteristiku vzadu můžete přepínat čudlíkem na řídítce. Stejně tak je možné gétěčko vybavit protipokluzovým systémem ASC, což jsou věci, o kterých si konkurence může nechat zdát. Jo a málem bych zapomněl, maximální výkon motoru se vyšplhal o celých pět koníků na rovných 90, ale pokud máte řidičák

A2, můžete si motorku objednat ve verzi 35 kW. To také není špatná zpráva...

Jako doma

Jelikož nemám porovnání se starým estéčkem, nepovím vám, do jaké míry se všechny ty změny projeví. Ale řeknu vám, jak GT funguje.

Posaz je opravdu velmi příjemný. Vyzvedával jsem si motorku v Praze ve Stodůlkách na Inveltu, a potřeboval se dostat do Bránicka do redakce, pokud možno bez dramatických situací, neboť jsem



Příjemná ovladatelnost a pružný motor dělají z gétěčka fajn spoléháka na okresech

VERDIKT

BMW F 800 GT

Motor	6/10
Podvozek	7/10
Brzdy	7/10
Ovladatelnost	6/10
Město	6/10
Cestování	7/10
Sport	6/10
Výkon/Cena	5/10

inzerce

Celohliníkové kufrы TREKKER OUTBACK

VÝHRADNÍ DOVOZCE DO ČESKÉ REPUBLIKY

MOTO S&P s.r.o.

NA DRAŽKÁCH 173. 266 01 BEROUN
TEL.: 311 685 131, 311 685 254

E-MAIL INFO@MOTOSP.CZ • WEB: WWW.MOTOSP.CZ

GIVI

www.givi.cz



13980 Kč

6990 Kč

OBK37AL (levý)

OBK37AR (pravý)

OBK37PACK2 (sada L+P, sjednocené zámky)

Nosiče PL__CAM / PLR__CAM k dodání (skladem):

PL5103CAM	BMW F650GS / F700GS / F800GS (08-13)
PL684CAM	BMW R1200GS (04-12)
PL5108CAM	BMW R1200GS (13)
PLR1110CAM	Honda Crosstourer 1200 (12-13)
PL7703CAM	KTM 1190 Adventure / KTM 1190 Adventure R (13)
PL3101CAM	Suzuki DL650 V-Strom L2 / L3 (11-13)
PL6401CAM	Triumph Tiger 800 / Tiger 800 XC (11-13)
PL6403CAM	Triumph Tiger Explorer 1200 (12-13)
PL2105CAM	Yamaha XT660Z Tenerè (08-13)
PL2101CAM	Yamaha XT1200Z Super Tenerè (10-13)



stroji, jehož název je zkratkou výrazu Gran Turismo.

Velkým spojencem pro chvíle, kdy potřebujete jen tak plout s davem, prodírat se zácpami i prudce akcelarovat ze semaforů, je motor. Řadový dvouválec má ojnicí čepy přesazené o 360 stupňů, postaru by se řeklo „jednohup“, jsou to vlastně dva jednoválce vedle sebe. Má to své nevýhody, o kterých ještě bude řeč, ale i výhody. Proti věčkům či motorům s klikovkami „jeden píst nahore, druhý dole“ tohle jádro v nízkých otáčkách nepulzuje a i na vyšší kvalty se dá používat když ne od volnoběhu, tak od dvou tisíc určitě. Vyberete si převodový stupeň, a dokud někde nemusíte brzdit tak, že byste se dostali pod volnoběžné otáčky, nepotřebujete řadičku, jezdíte jak na skútru. Jestli jste naopak příznivci častého procvičování levého kotníku, také nebudete zklamáni, veškeré ovládací prvky jdou lehoučku a jen podporují radost z pohybu.

Za hubičku

Motorku s označením GT si ale těžko někdo bude kupovat kvůli

li ježdění po městě, ačkoli in-formace, že se efko hodí i pro každodenní dojíždění do práce, rozhodně patří mezi ty kladné, aspoň ušetříte za skútr. Nicméně důležitější je, jak se gétéčko chová na okresečkách či dálnicích.

Vyložené dálniční polykač kilometrů to není. Jestli jste zvyklí nasadit tempomat na 160, sedět pohodlně uvelebeni v křesle a poslouchat muziku, kupte si RT



F 800 ST bylo v nabídce nejdéle ze všech osmistovek

nebo K 1600 GT. Osmistovka od nějakých 140 km/h, což na šestku znamená pět tisíc otáček, už začíná docela vibrovat, to je jedna

rychlost udržovat zhruba kolem zákonné sto třicítky, dojedete daleko v relativní pohodě. A navzdory malé 15litrové bandasce nebudete ani moc často tankovat, náš průměr za více než 1000 km s velmi častým využíváním dálnic byl pouhých 4,2 litru na sto.

Nenudí

Zatáčkovité okresky, rychlost mezi 80 až 120 km/h s občasnými výlety otáčkoměru do vyšších sfér, to je přesně to, co gétéčku sedí. Na tomhle se nepůjdete odpoledne po práci svést sto kilometrů, ale klidně tři sta. Snadná ovladatelnost, kterou jsem vy-zdvihoval v městském prostředí, se mimo obec ještě víc hlásí ke



Jiné přední plasty jsou viditelné i zezadu, zvednutá koncovka motorce sekne

slovu a za chvíli si na gétéčku dovolujete možná až moc. Řadička nezahálí, vy neustále buď visíte na plynu, nebo na brzdách, a skáčete zatáčkami jako luční kobylka. O nudě nemůže být řeč.

Moje první setkání s touthle motorkou bylo v březnu při tep-lotách těsně nad bodem mrazu, a zatímco na velkých GS či RT jsem jezdil opravdu velice opa-trně, osmistovka mě právě svou lehkostí a pružným motorem dokázala pěkně vyblbnout. ABS na silných brzdách a příplatková kontrola trakce byly tehdy vítá-nými společníky. Za současného letního počasí jsem naopak nej-častěji využíval tlačítko ESA na levém řídítku (hned vedle ovlá-dání příplatkového palubního počítače), sice ovlivňuje jen zad-ní tlumič, ale změny jsou citelné.

► **VAŠE PŘÍBĚHY**

Jak saturace plic zapříčinila přestavbu

Jemí 33 let, mám dvě malé děti a báječnou manželku Lucku. Na motorkách jezdím od mala. První stroj, co jsem cca v šesti letech osedlal, byl strýčův Staďák. Na řídítka jsem sotva do-sáhl a směl jsem jezdit jen v lese na chatě u prarodičů. Asi v deseti mi táta pořídil funglovku Simso-na elektronika. V patnácti jsem si konečně vydělal na ČZ 175. Ta už mi ovšem nestačila tak, jak je, a začalo se upravovat. Výfuk, pak následovaly blatníky, řídítka a ve finále motor. Po ČZ 175 přišla Jawa Bizon 250, 350, Cagiva Super-city 125. V té době jsem nabyl řidičské oprávnění, to mi bylo čerstvých sedmnáct. Ve dvace-ti mě trochu víc než motorky začala bavit auta, ale už pár let nato jsem opět koupil Hondu X8 a čtyři roky nato nynější Hondu FMX 650. Výsledky její úpravy jsou patrné z fotografie, ale proč k nim vůbec došlo?



Sériovou FMX 650 jsem přestavěl po nehodě, když skončila s rozsekanými plasty, zkroucenými řídítky, ulámanými stupačkami...

Měl jsem zrovna nově udělanou spojku, a tak jsem si vy-jel z kolony po zadním. Vše bylo v pořádku, dokud se vedle mě ne-zavlnila harmonika (autobus). Tu jsem líznul řídítkem a namísto, abych svou drahou zahodil, snažil jsem se ji zachránit. Marně. Mo-torka nakonec skončila jen s roz-sekanými plasty, zkroucenými řídítky, ulámanými stupačkami, blinkry atd. Ale že je něco oprav-du zle, jsem si uvědomil, až když chtěl policista, abych fouknul do balónku. Zlehka jsem se nadechl a v tu chvíli jsem začal kašlat krev. Měl jsem však štěstí, ani jedno z osmi zlámaných žeber nepropí-chlo plíci, jen jsem ji od ná-ra-zu tak zmáčkl, že se do ní dostala krev (saturace). Já vím, že to byla čistě moje jezdecká chyba.

Skončil jsem v Motole

V Motole, kde jsem byl asi do ho-diny po nehodě, jsem jako číslo 3



Naštěstí, ani jedno z osmi zlámaných žeber nepropíchno plíci

čekal na urgentní příjem. Než na mě přišla řada, šla 5 a 6. Pochopil jsem, že je to autonehoda. Zra-nění měli podobná (žebra, ruce a nohy) jen s tím rozdílem, že pětce šli 25cm řeznou ránu na stehnu. V tom jsem si uvědo-mil, že bych měl dát vědět rodi-ně. Neměl jsem však koule na to zavolat manželce, která v té době čekala druhé dítě, a tak jsem jen krátce zavola-l mámě.

Po 14 dnech na JIPce a třech měsících doma už jsem byl schop-ný pohybu (to bylo loni na pod-zim), a tak jsem začal s opravami. Prakticky všichni mě od toho zra-zovali, říkali: „To ti to nestačilo?“ nebo „Radši to prodej.“ Klobouk dolů, jediný, kdo to nekomento-val, byla manželka. Ví, co pro mě motorka znamená, nehledě na to, že se mnou běžně jezdila, a je to ten nejlepší spolujezdec, se kte-rým jsem kdy jezdil. Dnes už ale vím, že motocykl je jen jedno-místný (i když má další sedlo). Nechci s nikým jezdit, a sám si nesednu na místo spolujezdce. V nemocnici si člověk uvědomí, o co všechno mohl přijít. Od té doby mám větší respekt k ježdění a především k sobě a své rodině. Ježdění ZDAR. ■

Bořek, foto: archiv autora

inzerce



BMW Motorrad

bmw-motorrad.cz

Radost z jízdy

NOVÁ DEFINICE NEZÁVISLOSTI.

Výjimečně osobitý design a síla. Vyvinuli jsme nové maxiskútry BMW C 650 GT a C 600 Sport, které navždy změní současné chápání individuálního cestování. Nechte se unést jak zvukem motoru o výkonu 44 kW (60 k) při 7500 otáčkách za minutu, tak revoluční výbavou. Jako první na světě jsou BMW skútry vybaveny LED reflektory pro denní svícení a revolučním úložným systémem Flexcase®. Vyraďte na cestu a ukažte okolí, co to znamená suverenity, styl a komfort. Vítejte na svobodě – vítajte v nové éře pohybu.

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., Stratos Auto s. r. o.

NOVÉ MAXISKÚTRY OD BMW MOTORRAD.
WELCOME TO MODERN MOVEMENT.

Cenou se nepodbízí

Nové F 800 GT je vstupní bra-nou mezi cestovní stroje BMW. Nejlevnější, ačkoli rozhodně ne levnou. Porovnatelná Kawa-ER-6f s ABS, která sice není tak hi-endová, ale svou práci také udělá, vychází o téměř 70 ti-síc levněji. A když se nasčítá příplatková výbava, je ten roz-díl opravdu enormní. Jenže na Kawu si můžete pořídit maxi-málně tak kufr, zatímco BMW kromě již zmiňovaných elektro-nických vychytávek ESA a ASC

nabízí kdeco, třeba čtyři různá doplňková sedla ve výškách od 765 do 845 mm. Prostě tady jste u značky, která o cestování ví opravdu hodně. Třeba jak velký vopruz je, když na cestách musíte mazat řetěz, proto své toure-ry nabízí buď s kardanem, nebo jako GT s ozubeným řemenem. A zákazníci svých peněz větši-nou nelitují. ■

Motocykl do testu zapůjčila firma BMW Motorrad Česká republika.

► **V PŘÍŠTÍCH ČMN**

Kawasaki s modelem Z750 již před lety zcela ovládla kategorii středních naháčů a dlouho vlastně neměla plnohodnotného protivníka. Jenže teď je vše jinak a na letošní sezonu museli zelení přezbrojit. Nová Z800 – agresivní vzhled, ještě lepší vlastností, ale také zajímavý poměr cena/výkon. Myslíte si, že Z800 je tím správným následníkem předešlého bestselleru a dokáže se udržet na trůně i nadále?

Pište na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz