

# TEST | Honda CBR1000RR Fireblade C-ABS vs. KTM RC8 R

## Soukromé IDM



Dvouválcové superbiky v závodech letos dost často porážejí své čtyřválcové konkurenty. V německém IDM náš Matěj Smrž doslova válí na nové KTM RC8 R. Vžili jsme se do jeho role a se sériovkou vyzvali na okruhový souboj jednoho z největších konkurentů, Hondu Fireblade C-ABS.



**Kamil Holán**  
kamil@cmn.cz  
foto: Jiří Mls

**P**ři pohledu na průběžnou výsledkovou listinu německého šampionátu zjistíte, že tyhle dvě motorky nesrovnáváme jen tak náhodou. Jezdeckému poli totiž vévodí Martin Bauer s tovární KTM pronásledovaný Karlem Muggeridgem na Hondě. V loňské sezoně slavil titul s Hondou Muggeridge (Bauer na KTM třetí). Letos to vypadá, že Bauerovi podlehne. Že by KTM udělala tak dobrou motorku? Potvrzuje to i náš Matěj, který zatím stačil urvat čtyři vítězství a jen kvůli třem nedojetým závodům je „až“ na čtvrtém místě celkového hodnocení. Z praxe však moc dobře víme, jak velké rozdíly můžou být mezi motorkou z prodejny a závodní motorkou ve světově uznávaném šampionátu, jakým IDM bezesporu je. Obzvlášť když je vývoj speciálu podporován samotnou továr-

nou, což platí v případě Matěje Smrže. A proto nás, obyčejné smrtníky, zajímá, z jakého základu závodní týmy vycházejí a co všechno se musí na sériové motorce změnit, aby byla schopna vyhrávat velké závody.

### Zrozena pro okruhy, i když...

To, že RC8 R chce na závodní trati, dokazuje hned na první pohled. Její doslova vyhozený design nenechá nikoho tápat v úvahách o hezké dovolené strávené v sedle této bílooranžové

dračice. Určitě se najde hodně masochistů (a já jim rozumím), ale na cestování to fakt není. Další známky závodnického ducha prozradí RC8 R při pohledu na palubovku. Tenhle multifunkční megadisplej vypadá opravdu vědecky. Některým však může připadat příliš komplikovaný a ne moc přehledný. Já s tím však neměl žádný problém.

Další vlastnosti a dojmy jdou poznat nejlépe za jízdy, a tak vyrazím vstříc prvním metrům na Masarykově okruhu

v Brně. Nejdřív mě hrozně baví úzká stavba motorky, která dává naději, že si to v zatáčkách pěkně užiju. Po zahřívacím kole mě však z omylu vyvádí stupačky brousící se o zem. Motorka jde přitom do zatáček tak lehce. Úplně mi říká: „*Pojď, lehneš si pěkně tady do tý levý na stadionu a už se nemůžeš dočkat do švoncek.*“ A stupačky na to: „*Hele mladej, myslí na to, že mě musíš v pořádku vrátit.*“ Je to škoda, protože i když jdou stupačky nastavovat, tak i při „nejostřej-

ší“ poloze jsou pořád hodně nízké. Je to sice pohodlné, ale na okruhu omezující. Jenže takhle to prostě KTM dělá – říká, že se pilot musí cítit pohodlně, aby byl rychlý.

Až příliš přátelsky byla otevřená řídítka. Jejich dvě polohy by vyhovovaly spíše cestovatelům. To sice není tak omezující jako stupačky, ale ve druhé jízdě mě to už trochu otravovalo. Na rovinkách, kde se snažím co nejvíc se připlácnout na motor, abych se schoval za štítek,

narážím zadkem do podsedláku dřív, než mám ideální pozici. Jsou to všechno jen detaily, které si při závodních úpravách stejně každý změní, ale většinou se na všechny litrové motorky vlezou v pohodě.

### Využívat krouťák a brzdy

Konečně jsme u motoru, který je pro letošní rok předělaný a slibuje 175 koní. Protože jsem víc jezdil na čtyřválcích, musím si nejdřív zvyknout, že u vrcholu otáčkového pole nepřichází žád-

**Honda padne do ruky snad úplně každému a na okruhu odpustí i malé chyby**



Ve středních otáčkách vás motor vystřelí z jakékoliv zatáčky

ČMN verze německého  
mistráku

Fireblade letí jak  
utržený vagon

KTM boduje ovladatelností  
a brzdami

► SUPERBIKE VS. SUPERSTOCK

Seriál **mistrovství světa superbiků** vznikl proto, aby výrobci ukázali motocyklovým fanouškům alias **potenciálním zákazníkům**, že na stejné motorce, kterou si koupí v obchodě, se dá **vyhrát mistrovství světa**. Záměr je to perfektní a blíž už se závodě- ní obvyčejným lidem přínést nedá. Chytré hlavy techniků však postupem času vymyslely tolik vychytávek, že továrnou podporovaný tým vyvinul motoru na hony vzdálenou té z výkladní skříně. Jakékoliv porovnávání závodních superbiků s civilními stroji tak po- zbylo smyslu. S příchodem nové kategorie Superstock se tak nabízí velmi zajímavé srovnání. **Superstocky** totiž mají velmi **striktní technické předpisy**, a tak jsou opravdu podobné těm, které se dají koupit v obchodech. Při zkoumání výsledků jednotlivých závodů MS superbike a FIM Cup Superstock 1000 zjistíte, že je všechno otočené vzhůru nohama. Například **BMW**, které se stalo etalo- nem litrových motorek, v MS superbiků zůstává, ale v superstockech se pere s Ducati o absolutní prvenství. Naopak **Aprilií**, se kterou získal loni Biaggi titul a ani letos se nechce spokojit s druhým místem, ve startovním poli prestižních evropských supers- tocků vůbec nenajdete. Prostě na ní nikdo letos nejede. Nebo **Yamaha** – ta je schopna vyhrávat biky, ale ve stockech je ráda, že se dostane do top ten. Německý šampionát IDM má předpisy pro superbiky velmi specifické. Je to něco mezi superbiky a superstocky, proto se nedá jednoznačně říct, že **KTM**, která vede hodnoce- ní, bude tak dobrá i v civilu. Německé superbiky však mají k sériovým motorkám roz- hodně blíž, a tak je vidět, že i rakouská továrna umí udělat hodně rychlý motor. Podle mě je třída Superstock jediným reálným měřítkem, jaká továrna produkuje nej- schopnější motocykl dostupný v prodejních sítích. V superbicích sice vidíte potenciál stroje, ale ten je pro většinu z nás naprosto nedosažitelný.

| TECHNICKÉ ÚDAJE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| <b>Honda CBR1000RR</b><br><b>Fireblade C-ABS</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                            |
| Objem                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <b>999 cm³</b>             |
| Výkon                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <b>131 kW/178 k@12 000</b> |
| Točivý moment                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>114 Nm@8500</b>         |
| Hmotnost                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <b>210 kg</b> (provozní)   |
| Cena                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <b>364 900 Kč</b>          |
| <b>Motor:</b> čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 76 × 55,1 mm, kompresní poměr 12,3:1, vstřikování PGM-DSFI Ø 46 mm, elektrický startér, antihoppingová spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem                                                                                                                                             |                            |
| <b>Podvozek:</b> dvojité páteřové hliníkový rám, vpředu USD vidlice Showa Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem Showa, zdvih 135 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy Tokico propojené s ABS vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/50 ZR17, lité ráfky 3,50"/6,00" |                            |
| <b>Rozměry:</b> délka 2080 mm, šířka 685 mm, výška 1130 mm, sedlo 820 mm, rozvor 1410 mm, úhel řízení 23,3°, stopa 96,3 mm, světlá výška 130 mm, nádrž 17,7 l (4 l rezerva), olejová náplň 3,7 l                                                                                                                                                                                            |                            |

| TECHNICKÉ ÚDAJE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| <b>KTM RC8 R 2011</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                            |
| Objem                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <b>1195 cm³</b>            |
| Výkon                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <b>129 kW/175 k@10 250</b> |
| Točivý moment                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <b>127 Nm@8000</b>         |
| Hmotnost                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <b>184 kg</b> (bez paliva) |
| Cena                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <b>425 700 Kč</b>          |
| <b>Motor:</b> čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V75°, DOHC/4, vrtání × zdvih 105 × 69 mm, kompresní poměr 13,5:1, dvě svíčky na válec, vstřikování Keihin s mapováním pro 95 a 98oktanové palivo, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem                                                                                                                                                  |                            |
| <b>Podvozek:</b> chrommolybdenový příhradový rám, vpředu USD vidlice WP Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem WP, zdvih 120 mm, obojí plně nastavitelné (vzadu také rychlá/pomalá komprese a výška), brzdy Brembo vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové čtyřdestičkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, lité ráfky 3,50"/6,00" |                            |
| <b>Rozměry:</b> sedlo 805/825 mm, rozvor 1425 mm, úhel řízení 23,3°, stopa 96 mm, světlá výška 110 mm, nádrž 16,5 l (3,5 l rezerva)                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                            |

na exploze výkonu, ale musím spíš využívat spektrum kolem 8000 otáček, kde mě tlačí dopředu všech 127 newtonmetrů. To je zátah opravdu krutý a po pár kolech mě to moc baví. Pořád se mi ale zdá, že na ro- vinkách by to mohlo jet víc. A můj subjektivní názor se mi

potvrzuje ve chvíli, kdy máme na dráze oba stroje. David mi s Hondou na rovinkách prostě ujíždí. Není to úplně o parník, ale na každé rovince na mě udě- lá 10 metrů, což je docela dost. Při nájezdu do zatáčky ho však můžu kdykoliv dojet, protože s brzdami jsem kámoš hned od začátku. Naprostá jistota a po-



Na přístrojovce od KTM je mnoho údajů a dá se přepnout do různých módů. S čitelností za jízdy by ale někdo mohl mít problém



KTM miluje technické tratě, ale i v Brně jsme si na ní nádherně zařídili

cit absolutní kontroly nad mo- totorkou při brzdění jsou opravdu takové, jaké mají na závodní mo- torce být.

**Honda pořád stejná, pořád dobrá**

Japonci na letošní rok nepřipra- vili kromě barvy Fireblada žád- nou změnu, a tak jsem při na- sedání byl zvědav hlavně na to, jestli to jejich C-ABS funguje na okruhu pořád tak nepřijem- ně jako v předchozích letech. Protože jsem nikde nezazna- menal žádnou zprávu o tom, že by inženýři přeprogramovali ten obrovský počítač přilepený z boku na motoru, který je ří- dicím mozkiem celého brzdného systému, nečekal jsem žádné zá- zraky. Po dvou kolech jsem však na celé ABS docela zapomněl. Ten dobře známý tupý nástup při prudkém brzdění jsem za- znamenával pořád, ale v mno- hem menší míře, než jak jsem byl zvyklý. Při rychlejším tem- pu jsem zase mohl cítit, že mo- totorku při brzdění kontroluje ně- kdo jiný než já, ale nebylo to tak nevyzpytatelné, abych se musel před každým ostrým brzděním strachovat o svůj zadek. Zkrátka to ABS teď fungovalo lépe a já nevím proč. Jediné, co bylo od předchozích testů Hond s ABS jiné, byly úplně nové pneuma- tiky. Nechce se mi věřit tomu, že je to jediný důvod, že se ABS zlepšilo, ale jsem za to rád.

Kromě již zmiňovaného pří- jemného překvapení je u Hondy opravdu vše při starém. To však na závalu rozhodně není. Fire- blade vždycky fungoval perfektně. Bezproblémová poloha řidi- če vás nechá plně se soustředit na sportovní jízdu, které vám silný čtyřválec dopřeje do sy- tostí. Nemá sice takový krou- ták jako RC8 R, ale i tak cítíte, že je motorka rychlejší nejen na rovině, ale neztrácí nic ani na výjezdech. Střední pásmo otá- ček u Fároše je totiž znameni- té. Proti KTM mám pocit, že se tahle motorka tak nějak tla- čí dopředu s mnohem větší chu- tí. Musím přiznat, že mě Honda ničím zvláštním během testová- ní nesváděla, na druhou stranu provedla naprosto přesně vše, co jsem po ní chtěl. A to se musí líbit každému.

**Souboj s časem**  
Když už jsme na okruhu, není nic jednoduššího než si stopka- mi ověřit, která z motorek vy- hraje náš závod. I když jsem bo- hužel neměl tolik času, jak bych



Boží v nižších otáčkách, ale ve špičce trochu ztrácí

si představoval, dá se z namě- řených časů usoudit, že Honda po- tvrdila moje pocity. Ve čtvrtém kole jediné dvacetiminutové jíz- dy, kterou jsem s Hondou v Brně absolvoval, jsem dosáhl nejrych- lejšího času 2:22, což bylo o ne- celou vteřinu rychlejší než na KTM. S tou jsem však měl mož-

nost obkroužit dvě dvacetiminu- tové jízdy, a tak i víc času se s ní skamarádít. Přestože jsou obě motorky úplně odlišné, jede se na obou velmi dobře. RC8 R se přece jen vodí lépe než bachratější Fire- blade, ale motorově pořád ztrá- cí. Ani jedna motorka nemá kontrolu trakce, to mi však ne- vadilo, stejně jsem se nechtěl se standardními pneumatika- mi pouštět do žádných smyků. U obou strojů mi však chyběl quickshifter. Na tuhle vychy- távku si na okruhu velmi rych- le zvyknete, protože je pro vás pohodlná a také dokáže vylep- šit čas na kolo. Dalším důležit- ým pomocníkem je antihop- pingová spojka, která na Hondě fungovala velmi dobře. KTM ji ovšem postrádá, což je u dvou- válce velká nevýhoda. Rakous- ký superbike má sice místo an- tihoppingové spojky chytrou elektroniku, která při podřaze- ní přidá plyn a motor tak brzdí z vyšších otáček, to však při ost- řém tempu příliš nefunguje. Při razantnějším podřazování se mi zadní kolo rozskákal.

Celkově je jízda na RC8 R trochu intenzivnější zážitek než na Firebladu. Jenže u KTM mi chybí pořád ještě pár koní navíc, protože na rovince si mě dávalo až příliš mnoho soupeřů. Hlav- ně kvůli tomu bych si vybral Hondu, ta je ve všech směrech podařená a zároveň dokáže být rychlá. ■

**Motocykly do testu zapůjčily firmy Honda ČR a KTM Central East Europe.**

e-shop



www.pneubrno.cz

prodej motocyklových pneu  
skladem až 2.000 ks



Přezujeme a vyvážíme  
všechno, co dovezete.



**PEMM BRNO s. r. o.**  
Jihlavská 27, 625 00 Brno-Bohunice  
vjezd do autocentra Kia z ulice Pod nemocnicí

www.pemm.cz tel.: 547 423 068-69 e-mail: pneu@pemm.cz