

Když tam potřebujete být opravdu rychle...



Už siluety dávají tušit, co vás čeká...

Pendolino, TGV, Shinkansen, to jsou kolejové alternativy a vlastně i synonyma pro Hondu VFR a Kawu ZZR. Pokud se ale nechcete nebo nemůžete vázat na drážní infrastrukturu a vaší prioritou je rychlá komfortní přeprava, je čas se pomodlit a zaklapnout hledí na helmě.



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

Obě motorky mají za sebou rodokmen, který je obdobou šlechtických rodů ze 17. století, jsou pro letošní rok více (Kawa) či méně (Honda) přepracované a vždy patřily k tomu nejlepšímu, co jste si mohli pořídit na pohodlné a pořádně rychlé cestování. Tedy, VFR vzhledem k menšímu objemu (750/800) bývala hlavně skvělým kompromisem mezi cestováním a sportovním nasazením v zatáčkách, zato staré ZZ-R1100 bylo dlouhá léta nejrychlejším strojem planety, takže v Kawě vědí, jak udělat motorku, co jede tři sta. Ačkoli co se nového VFR týče, on je to svou koncepcí vlastně spíše legendární Blackbird nově s věčkovým motorem, takže Honda také tuší, jak na to.

Aerodynamika nebo hlava vzhůru

Než vyberete bezmála čtyři sta tisíc korun z matrace a zajdete do prodejny, ujasněte si, co od motorky vlastně chcete. Ač stejné zaměřením, obě motorky dělají stejné věci úplně jiným stylem.

ZZR je střela a je to patrné už z jejího vzhledu. Nízká, dlouhá,

vše je podřízeno aerodynamice. Sednete na ni a k říditkům se musíte natáhnout. Sedlo je překvapivě bohatě polstrované a jízdní pozice je sice předkloněná, ale nikoli nepohodlná. Tedy, na sportovní motorku, pokud máte v plánu najet 400 kilometrů denně a nepřekračovat rychlostní limity, na konci dne už vás bude bolet za krkem. Jenže na ZZR se nepřekračovat rychlost nedá, takže je to bezpředmětná poznámka. Už jen ten posaz vás láká, abyste zalehli a dali plyn.

VFR je proti Kawě vysoká motorka. Na stupačkách sice máte podobně zahnuté nohy a sedlo není tak pohodlné, ale říditka máte blíž k sobě a výš, že si připadáte skoro jako na naháčích. Hodně výrazným prvkem je bachratá nádrž a vůbec pocit hmoty před vámi. Plexi není tak placaté a ač mi to přišlo paradoxní, na Hondě jsem jezdil pravidelně o 10 km/h rychleji. Řeč je o cestovní rychlosti kolem 150 km/h, u ZZR jsem se dokázal krotit (byla to nehorázná muka), na VFR mi však nikdy nepřišlo, že bych jel tak rychle, jak jedu. Ochrana proti povětrí je na VFR ve vzpřímené poloze lepší.

Jediné kilo, a přesto...

Přestože obě motorky dělí jediné kilo hmotnosti, pocitově byste řekli tak čtyřicet. Jak se Kawa chová, to je skoro nepochopitelné. Víte, že jedete na jaderném

reaktoru v dlouhém balení, nicméně sportovní jízda tady vůbec není zakázaný výraz. Sice se zdá nepravděpodobné, že by bezmála 270kilová machna měla být skvěle ovladatelná, ale je to tak. To na VFR víte o každém kilogramu v každém okamžiku a když už se rozhodnete, že se pustíte do broušení sliderů, měli byste si být jisti, že máte stroj pevně v ruce.

Podvozek ZZR působí mnohem vyváženějším dojmem. Odpružení je komfortní, ale přitom ne tak měkké, že by vás omezovalo ve sportování. Na standardním nastavení přední vidle i zadního centrálu se totiž konstruktéři, resp. testovací jezdci hodně vyřádili a výsledkem je unikátně trefená progresivita. Když k tomu přidáte ostrý profil sportovních „Bridžek“, není divu, že Kawa působí a vodí se jako mnohem lehčí a subtilnější stroj, než byste čekali.

U Hondy klíč k úspěchu tkví v individuálně vyladěném podvozku. Většinou mi standardní set-up sedí na všech motorkách,

s VFR jsem ale vždy bojoval a až jedno celé odpoledne strávené na zatáčkovitém úseku, kdy jsem jízdu střídal se šroubováním, přineslo své ovoce. A když jsem si přední gumu přefoukal z 2,5 na značných 2,9 baru, jako to má i Kawa, bylo to ještě lepší. Sice pořád ne ideální, ale lepší.

Kde ale Honda v podvozkové oblasti předčí Kawu, jsou brzdy. Jedete na ZZR a říkáte si, jak skvěle silná a citlivá tahle radiální Tokica jsou – zcela adekvátní motorce, pro niž je 200 km/h volnoběh. Jenže pak předsednete na Hondu, vezmete za páčku a málem přeletíte říditka. Tohle brzdi ukrutně! Jenže příliš brzy zasahující ABS, hlavně na mokru a ve dvou, stojí VFR ten získaný bodík navíc.

Věcko proti řadařku

Pokud čekáte, že hlavní rozdíl bude v motorech, nemáte tak úplně pravdu. Daleko větší difference spočívají v chování podvozků, ačkoli motoricky je to také každý pes jiná ves.

A nejde jen o výkon, když těch 210 proti 172 koním pocítíte, až když motory točíte nad sedm tisíc. Při běžné jízdě v otáčkách odpovídajících plus minus zákonem stanoveným rychlostem je to celkem plichta. Kawa coby řadařák má mnohem jemnější chod (vlastně o motoru skoro nevíte, jak je jemný) a nevadí jí ani podtáčení na 1500 otáček. Tři a půl tisíce a 100 km/h, to je hodnota, kdy začne cenit zoubky. Proti tomu motor V4 Hondy nemá rád, když ho tlačíte pod 2500, a vy-



Kawa je v zatáčkách neuvěřitelně lehkonohá, v přímém směru pak brutální

TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda VFR1200F

Objem	1237 cm³
Výkon	127 kW/173 k@10 000
Točivý moment	129 Nm@8750
Hmotnost	267 kg (provozní)
Cena	369 900 Kč

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

Podvozek: hliníkový dvojtypový 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 C-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"

Parametry: délka 2244 mm, šířka 752 mm, výška 1222 mm, sedlo 815 mm, rozvor 1545 mm, úhel řízení 25,5°, stopa 101 mm, světlá výška 128 mm, nádrž 19 l, olejová náplň 4 l, udávaná spotřeba 6,25 l/100 km, užitečná hmotnost 196 kg, max. rychlost 250 km/h

TECHNICKÉ ÚDAJE

Kawasaki ZZR1400

Objem	1441 cm³
Výkon	147,2 kW/200 k@10 000
(154,5 kW/210 k s náporovým sáním)	
Točivý moment	162,5 Nm@7500
Hmotnost	268 kg (provozní)
Cena	399 000 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 84 × 65 mm, kompresní poměr 12,3:1, vstřikování Mikuni Ø 44 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový monokokový rám, vpředu USD vidlice × 43 mm, zdvih 117 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 124 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy Tokico s ABS vpředu 2 kotouče Ø 310 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 250 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/50ZR17

Parametry: délka 2170 mm, šířka 770 mm, výška 1170 mm, sedlo 800 mm, rozvor 1480 mm, úhel řízení 23°, stopa 93 mm, světlá výška 125 mm, nádrž 22 l, max. rychlost 298 km/h

VERDIKT

Honda/Kawasaki

Motor	8/10
Podvozek	5/8
Brzdy	8/8
Ovladatelnost	5/7
Město	5/6
Cestování	8/7
Sport	6/7
Výkon/Cena	5/6

žaduje častější řazení (také více brní). Od téhle hranice ale má věčtyřka ke svým „produktivním“ otáčkám blíže než Kawa, takže dynamika vám může přijít dosti podobná, když finální převod na šestku je úplně totožný. A prakticky stejně vychází i spotřeba.

Okamžikem, kdy skutečně poznáte, co se v kterém motoru skrývá, je zhruba sedm tisíc na otáčkoměrech. Honda plynule pokračuje k červenému poli v deseti tisících a když si říkáte, jak super tahle modrá drezína frčí, proletí kolem vás Kawa a máte pocit, že vás minulo TGV. ZZR1400 se titulem nejsilnější sériovky planety nepyšní omylem, navíc na top speed letí o 50 km/h rychleji než Honda. Způsob, jakým je tahle motorka rychlá, je až děsivě nenásilný.

Cesta nebo cíl

Přestože jak Honda VFR, tak Kawa ZZR patří do rodiny sportovních cestovních strojů, každá se projevuje jinak. Honda se přiklání k přívlastku cestovní. Letos dostala silnější spodek motoru, jednoduchou kontrolu trakce, větší nádrž, úspornější motormanagement a na displejích přístrojové desky přibýly mnohé funkce, takže působí mnohem vyváženějším dojmem než první dvanáctistovka z roku 2010. Pořád se ale nezavila těžkopádného chování a více než do zatáček vás to láká

třeba na víkendový výlet k moři. Kardan nemusíte mazat a navíc teď Honda dává zdarma cestovní plexi, centrální stojan a tři kufry. Lenoš či technomaniaci si ji také mohou pořídit s unikátním dvouspojkovým poloautomatem DCT.

Kawa pro změnu prošla úpravami výkonovými (větší objem i výkon), bezpečnostními (třístupňová sportovní kontrola trakce, dvě výkonové mapy) i podvozkovými a je to v první řadě pekelně rychlý silniční stroj. Na ničem jiném nepojedete 300 km/h v takové pohodě jako na ZZR1400. Cestování sice v popisu práce má, ale více než na koupání ve slané vodě se jeho majitel bude těšit, jak si cestou užije alpské průsmyky a německou dálnici.

Motocykly do testu zapůjčily firmy Honda ČR a Asko KC.



Honda poskytuje lepší ochranu v běžných rychlostech, ani se nemusíte tolik krčit