

TEST | BMW S 1000 RR vs. Suzuki GSX-R750

0 krále hobby okruhářů



Německá raketa během jediného roku opanovala nejen závody, ale hlavně okruhové dny všemožných agentur. Dokáže jejímu náporu čelit dosavadní „zlatá střední cesta“ GSX-R750?



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: Michal Rádek,
autor

Pro člověka, který nejedí závody, ale je na okruzích pečený vařený, existuje z rozumového hlediska jediná správná volba – sedmpade. Ta se sice od doby, kdy se povolený objem čtyřválcových superbiků zvedl na litr, nevede do žádné všeobecně uznávané třídy (ačkoli pozor, v letošním ročníku ČMN Prospeed Cupu se na tyto motorky myslelo), ovšem z praktického hlediska je to pořád to nejlepší, co si pro zábavu na závodní dráze můžete pořídit. Je jí totiž jedno, na jaké trati jedete. Úzká technická dráha jí nedělá problémy, protože je to vlastně šestistovka, akorát s výrazně větším stádem koní v maximu. Rychlé tratě jí sedí taky, neboť sto padesát koní je sto padesát koní, tady se na cílovce v nose štourat taky nebudete. Září zkrátka všude tam, kde je litr moc brutální a šestka nudná. Její výkon vás neomrzí, chování motoru nevydělá. Prostě zlatá střední cesta, která funguje a baví všude. A vzhledem k tomu, že ji

dnes vyrábí už jen jediná firma, je pro sedmpade synonymem Suzuki GSX-R.

Nejlepší. Nebo ne?

Mělo by to být vlastně nejlepší hobíkovské náčiní, jasná volba. Jenže to by tady nesmělo být to zatracené Béemwé. Tahle německá záležitost totiž totálně překopala vybavení garáží okruhářů od těch neopatrnějších po profi závodníky. Vážně, loni jsme na Prospeedech chodili tajně okukovat první kousky, a letos na S 1000 RR narazili málem u každého přivěsu! Zatímco ostatní značky se v prodeji superbiků řeší v rádech jednotek, BMW klasicky nestihá vyrábět.

Erero má aureolu nejlepšího sériového závodáka, motorky s bezprecedentním výkonem a absolutním zaměřením na závodní tratě. A, což je podle mého názoru v jeho úspěchu to nejdůležitější, stroje s vyspělými elektronickými pomocníky – má funkční kontrolu trakce a ABS nastavené na závodní dráhu. Čili u méně pokročilých jezdců eliminuje ono „bojím se přidat, abych nedostal highsider“ i „bojím se, že přebrzdím“ a zkušené piloty zase baví svým výkonem a připraveností na závody. Naše bolívijská

kamarádka Ingrid si ho nemůže vynachválit, o kolik je na něm jízda snadnější než na její předchozí Ducati 748, a český republikový multišampion Michal Filla na něm loni udělal dva tituly, takže taky nenadává. Michal „Bóza“ Drobný na něm letos vyhrál štoky. Prostě to vypadá, že lepší motorka než S 1000 RR v současnosti na okruhy neexistuje. Je to ale opravdu tak jednoznačné? Vzhledem k tomu, jak se blbě ptám, asi tušíte, že není...

Sedmpade krásně zpívá

Okolnosti tomu chtěly, že jsme do Mostu na Prospeedy vyrazili s Mišákem, tedy dva jezdci podobné fyzické konstitute a jezdeckého stylu. Říkejme nám třeba „šestkaři“, protože osobní váha nás jen stěží detekuje a co se jízdy týče, jsme příznivci neagresivního přístupu. A byli jsme hodně zvědaví, jestli z Báva budeme tak nadšení jako Kamil s Davidem loni. Pro ty dva se erero stalo něčím jako národním náboženstvím, jenže Kamil je dlouholetý závodník na litrech a David zase typ agresivního pilota „brzda-plyn“. Ještě vstřebat informaci, že namísto zamluvených míst v kategorii Fast jedeme ve Very Fast, tedy s borci typu Michala Filly, Marka Hartla, Alana Krecara nebo Petra Pastora, a že jim budeme asi tak trochu dělat živé terče (vážně je to rozdíl, když jedete na vypůjčené sériovce se silničními pneumatikami maximálně tři jízdy, anebo když máte svého vlastního „lamináta“, na němž sedíte iks-krát za rok, a na nahřátých slickách), a můžeme vyrazit.

Jako první beru géesixero, a to z mnoha důvodů. Den předtím jsem na něm jezdil na GSX-R dni, má už zajeté gumi a – a prostě mi neuvěřitelně sedí. Je krásně subtilní (nechci říct mrňavé), podvozek

s přední BPF vidlí není na okruhu v základním nastavení přehnaně tvrdý, ale funguje, na brzdy je spoleh a hlavně ten motor. Jejdanánky, jak ten zpívá, to je balada! Točí sice podobně jako současné litry, červené pole má kousek za čtrnáctkou, ale vytáčí se takovým šestistovkovým stylem, lehounce, ne hutně.

Přitom výkonově je to úplně jiná liga než šestky. Když se člověk trochu snaží, tak vám litry ani moc neužívají, což se vám na šestistovce rozhodně nestane – prostě sto padesát koní je stádo, které musí být někde znát. Krouťák ve středních otáčkách je slušný, takže si můžete dovolit být i trochu línější při řazení a zatímco na jakémkoli šestikulu se prostě pod deset tisíc nehnete (kolikrát to bývá vyslo-



GSX-R vás nenudí ani na rychlých, ani na pomalých tratích. Pořád je to klasa!

ně vypnuto/zapnuto), tak tady si s otáčkami zdaleka nemusíte dělat takovou hlavu. Prostě sedmpade v té nejlepší formě!

Vstup do hyperprostoru

Druhá jízda mě čeká na Bávu. Er-

gonomie je hodně podobná gixxeru, jsou to oba stroje určené primárně na okruh, ale celá motorka je citelně tvrdší. Mám nerva, ne že ne. Zapravě má úplně nové pneumatiky, což je pokaždé rezervovaná vstupenka na „mrchaploši-

► BMW PRO PŘÍŠTÍ ROK

Ještě ani nestačil zaschnout lak na první generaci a už je tady po dvou letech **nové RR**. Tedy v Mnichově nebláznili a přichystali jen takovou drobnou modelovou údržbu, dílčí vylepšení, takže majitelé současných modelů nemusejí mít strach, že by se z jejich motocyklů staly zastaralé veterány.

Výkon i váha jsou stejné a kdo není vysloveně znalec, nepozná ani těch pár designových změn na podsedláku a bočních panelech. A že na otáčkoměru jsou zvýrazněna čísla 4, 8 a 12 místo 3, 7 a 11, toho si možná povšimnou jen majitelé staršího modelu. Přístrojovka ale nabízí **o dvě funkce navíc**, zpráve možnost hlídat **maximální rychlost** (když překročíte vámi zadanou, jste upozorněni) a zadržuje **stopky s indikátorem** „Best lap in progress“. To je zajímavá okruhová fičura – kompjutr každých 100 metrů porovnává váš aktuální čas s tím prozatím nejlepším, a když jste v tu chvíli rychlejší, blíká na vás zelenou kontrolkou.

Co určitě neuvidíte, ale za jízdy zřejmě poznáte, je **nová geometrie**, díky níž by Bávo mělo být ovladatelnější a přesnější. Úhel řízení je nyní rovných 24°, rozvor se zkrátil na 1422,7 mm a stopa prodloužila na 98,5 mm, offset brýlí je o 2,5 mm kratší a vidle jsou v nich uchycené o 5 mm výš. 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 je **nově nastavitelný** do deseti poloh.

Přestože výkonové parametry motoru zůstaly stejné, nový je jeho **projev**, a to díky přeladěné elektronice. Pořád zůstávají na výběr čtyři dynamické módy **Rain, Sport, Race a Slick**, ale nyní pod každým z nich najdeme jinou charakteristiku. Co se citlivosti

na plyn týče (BMW používá elektronický plyn ride-by-wire), bylo doposud pro každý mód jiné nastavení. Odted' jsou jen **dvě varianty**, a sice měkká pro Rain a spontánní pro zbylé tři. Potěší i lehčí a kratší chod plynové rukojeti. Naopak starý model měl jen dvě motorové mapy, tu se 152 koníky pro Rain a se 193 pro zbytek. Rain má nyní **163 koní** a těch **193** pro ostatní zůstalo, ovšem Sport má jiný průběh 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 protože se v Mnichově komusi zdálo, že současně erero moc netáhá, dostalo **o zub větší rozetzu**. ... Vyladěna byla **kontrola trakce DTC**, hlavně v režimech Race a Slick, a také motor při ostrém brzdění a podřazování ve vysokých otáčkách jinak zapaluje, takže tolik nebrzdí a motorka je díky tomu stabilnější a lépe jde zlomit do zatáčky.



Možná má milion elektronických pomocníků, ale stejně na Bávo musíte mít hlavně ruce!

BMW S 1000 RR vs. Suzuki GSX-R750

Bavorák králem okruhů

GSX-R sedne každému

Výkon není vše

TECHNICKÉ ÚDAJE

BMW S 1000 RR

Objem	999 cm ³
Výkon	142 kW/193 k@13 000
Točivý moment	112 Nm@9750
Hmotnost	206,5 kg (provozni)
Cena	406 100 Kč
(testované provedení 445 925 Kč*)	

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

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

Rozměry: délka 2056 mm, šířka 826 mm, výška 1138 mm, sedlo 820 mm, rozvor 1432 mm, úhel řízení 23,9°, stopa 95,9 mm, nádrž 17,51 (41 rezerva)
* testované provedení: Race ABS +DTC 30 750 Kč, řadič poloautomat 9075 Kč



Pro letošek zhubla sedmpade osm kilo. Bože, jak ta se vodí!

hotové mýty. Protože elektroniky má možná spoustu, ale plyn dáváte a trasu korigujete jen a pouze vy. Korunu mé nervozitě dává Mišák: „Jo tys na tom ještě nikdy nejel? No tak to hodně štěstí.“

Potřeboval jsem ho. Moje první slova po dojezdu byla: „To není motorka, to je omyl! Proč proboha v Mnichově do motorkového podvozku zamontovali motor z raketoplánu?!”

Lidi, tohle je masakr. Abyste nenabýli dojmu, že jsem na silné motorce a ještě na okruhu seděl poprvé, to zase nějaké okruhové zkušenosti za ta léta mám a zvyklý na současné 180koňové er-jedničky, Fároše nebo géesixera jsem dostatečně, ale tohle, to jsem prostě ještě nezažil. Naprosto chápu všechny ty palcové titulky v novinách a časopisech, že S 1000 RR předefinovalo svět litrových motocyklů. Nic, opakují NIC nejede tak jako Bavorák.

Což ale ne vždy musí být nutně výhoda. Protože ta motorka jede tolik, že víc než zábava to pro mě je boj o přežití, a už se těším na GSX-R, které je k pilotovi daleko vlídnější. V takovém Brně by to bylo jiné, to je rychlá a široká trať, ale v technicky náročnějším a pomalejším Mostě není moc úseků, kdy byste mohli dát plný plyn. Dokonce i zkušení jezdci přiznávají, že pod boxy ubírají, a to, co se odehrává na cílovce, je jasná demonstrace síly. Bez antiwheelie kontroly si to tu nedokážu vůbec představit, Carlos z Motohousu mi vyprávěl, že mu Bávo jednou vyletělo předkem do oblak při přerazení na pětku, a mně to přijde, že se mnou snad ani čumák nepokládá. Tři, čtyři, pět, neustále mi řídítka v rukách drncají a za boxovkou už mám pocit, že vstupuji do hyperprostoru...

Na 200 procent

V tu chvíli ale přicházejí na řadu brzdy, a jestli mi na GSX-R přišly fakt slušné, tak proti těm na BMW

Proč by sportovní přístrojovka nemohla být elegantní?



je to čajíček. Musíte se opravdu pořádně chytit koleny, jinak vám v rozkroku zbyde vajíčková pomazánka. Tahle motorka dělá všechno na 200%, jak ukrutně jede, tak ukrutně brzdí. Už chápu Davida, že z Bavoráka byl úplně auf. Pocit při deceleraci je ale trochu jiný než třeba na 1198, RSV4 nebo na Ká-téemkách, které také oslňují brzdami. O lehoučkém GSX-R750 nemluvě. Tady úplně cítíte, jak se monobloky snaží ukrotit ten rozžhavený jaderný reaktor, co uvnitř rozpoutává peklo.

A to jsme ani neměli k dispozici ten „štekř“, jímž se u erera aktivuje „slikový“ režim, který upraví nastavení kontroly trakce a ABS. A vážně jsem za celý den neměl pocit, že by mě elektronika nějak omezovala v okruhových hrátkách, ba jsem měl hříšné myšlenky vyzkoušet i nějaký „pomalejší“ ze tří přednastavených programů. „Hlavně to nevypinej úplně, nebo tu motorku nepřivezeš celou,“ smál se do telefonu Petr König z českého zastoupení BMW, když jsem mu volal ohledně různých módů na přístrojovce, kde toho je na hraní ažaž.

Ani by mě to nenapadlo, vypnout si „trakci“ na téhle bestii. Ačkoli nová Diablo Rosso Corsa od Pirelli lepila parádně a dostat je do úzkých by znamenalo asi hodně necitlivou pravou ruku. Jen to chtělo vychytat tlaky – nejprve jsme zkusili 2,2/2,3 baru a bylo to moc, takže klasických 2,1/1,9 a pohodička. Pro zajímavost, na GSX-R byly obuty Bridgestony BT-016 a jelikož mám u „Bridžek“ zkušenost, že je lepší jezdit sériové tlaky, tak

jsme nechali 2,5/2,9 a také fungovaly dobře. Když jsme motorku vraceli, měly gumy za sebou dva okruhové dny a několik set kilometrů po silnici (plus předchozí „zajížděcí“ tisícovku) a rozhodně se ještě netvářily na výměnu.

Když už jsem nakouzl přístrojovku, tak GSX-R má moc pěknou, takovou elegantní, a umí i zařazený kvalt a časomíru, což jsou základní okruhové věci. BMW proti tomu vyznává funkční styl a přístrojovka tady slouží málem jako uživatelské rozhraní u počítače. Nastavovat si můžete kdeco, otáčky omezovače, quickshifter a jen pro stopky jsou tady tři různé způsoby zobrazení!

Je to o rukách

Další jízdy nepřinášejí žádné nové poznatky. Bávo je neuvěřitelná raketa, která je maximálně užpůsobena okruhovému použití. Jasná nekompromisní geometrie podpořená tvrdým nastavením (na žádné jiné motorce jsem neměl pocit, že je mostecká cílovka motokrosová roleta), neuvěřitelná přesnost podvozku, špičkové brzdy a motor, který prostě v současnosti nemá konkurenci. Tohle je koktejl namíchaný k vítězství a žádný div, že loni v evropském poháru litrových štoků vyhrál Badovini devět z deseti závodů a jednou byl druhý. A že štoky vám toho o skutečné úrovni motocyklu řeknou daleko více než superbiky.

Jenže to má jeden háček – musíte na to mít ruce. A to my „šestkaři“ nemáme. Takže podle mnoha testů nejlepší superbike planety stál u vleku na hanbě a my se tahali o GSX-R, které papírově mělo být jasný outsider. Protože z Báva jsme byli vysloveně nešťastní. Je to trapné říkat, ale těch koní bylo tak moc, že jsme si jízdu ani trochu neužívali (jasně, mohli jsme dát režim Rain a jen tak se vozit, ale to je jako jezdit v AC Cobře s motorem z Felicie). A když vyrážíte na trať s myšlenkou, že návrat do boxů po vlastní ose bude spíš jen náhoda, je to od začátku špatně. Věřím, že po třech dnech intenzivního ježdění bychom byli kamarádi, ale úplně jistý si tím nejsem. Naopak s GSX-R jste kámoši hned a jen tak vás bavit nepřestane.

Takže jste právě dočetli asi jediný test na světě, ve kterém nevyhrává BMW. Což nic nemění na skutečnosti, že Bavorák je skvě-

lý, bezesporu nejlepší superbike současnosti. Pokud vám tohle vědomí stačí ke spokojenosti, kupte si ho. Ovšem vězte, že to nemusí automaticky být nejlepší volba pro každého. Ono na jízdu kromě motorky potřebujete ještě jednu drobnost, a sice pilota. Nejste-li zrovna jezdci libující si v brutální síle a jízdě „brzdaplyn“, podívejte se po jiném stroji. Já bych vám s klidným srdcem doporučil novou GSX-R750. Pobavíte se královsky a ještě kupu zlata ušetříte.

Motocykly do testu zapůjčily firmy BMW Motorrad Česká republika a Suzuki Motor Czech.

Tady je to hlavně o technice



Tahle silueta Honzise děsí ze spaní. Ale pry se mu víc líbí ty zábrzy z druhé strany

TECHNICKÉ ÚDAJE

Suzuki GSX-R750

Objem	750 cm ³
Výkon	110,3 kW/150 k@13 200
Točivý moment	86,3 Nm@11 200
Hmotnost	190 kg (provozni)
Cena	319 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 70 × 48,7 mm, kompresní poměr 12,5:1, duální sekvenční vstříkávání SDTV se dvěma škrticími klapkami na válec, dva motorové módy, výfuková přívěra SET, automatická regulace volnoběhu ISC, sekundární spalování škodlivin PAIR, náporové sání SRAD, dvě motorové mapy S-DMS, elektrický startér, šestistupňová převodovka, antihoppingová vícemelová spojka v olejové lázni, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový dvojitý páteřový rám, vpředu USD vidlice Showa BPF Ø 41 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem Showa, obojí plně nastavitelné, elektronicky ovládaný tlumič řízení, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 310 mm, čtyřpístkové radiální monoblokové třmeny Brembo, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen Nissin, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17

Rozměry: délka 2030 mm, šířka 710 mm, výška 1135 mm, sedlo 810 mm, rozvor 1390 mm, úhel řízení 23,45°, stopa 97 mm, světlá výška 130 mm, nádrž 17 l, olejová náplň 2,9 l

nu“, a zadruhé mi tady v Mostě už sedmpade přijde silná ažaž, natož pak tahle motorka, o které jdou



Brzdy na BMW fungují stejně jako motor – neskutečně



GSX-R má poprvé monobloky Brembo

EDITION 411 EXPERIENCE

We are...
...Custom Chrome

World's Finest Products For Harley-Davidsons

www.custom-chrome-europe.com Phone: +421 335 936 244 info@customchrome.de