

Nestárnoucí kouzlo

Japonské značky jsou na poli superbiků v současné době zastíněny evropskými konkurenty vybavenými složitou elektronikou a obrovským výkonem. I když technika Suzuki GSX-R1000 a Hondy Fireblade není tak revoluční, tyto stroje vám zběsilý útok na smysly zaručí také.



více fotografií na **icmn.cz**



Kamil Holán
kamil@icmn.cz

foto: David M. Bodlák

Srovnání na běžných silnicích by nám toho asi moc neřeklo, a tak jsme využili testovacích dnů naší partnerské agentury Prospeed na mosteckém okruhu a postavili obě motorky proti sobě na čtyři a půl kilometru dlouhé a technické trati. Kromě ABS u Hondy nemá ani jeden stroj žádné další speciální vychytávky, které by pomáhaly jezdcům kontrolovat situaci v sedle. O to víc by měly být znát i velmi drobné rozdíly mezi oběma motocykly, o to méně filtrované budou zážitky.

Honda vyniká vyvážeností

Vizuálně mají obě motorky svoje kouzlo, Firebladu strašně pomohla nová kola a stejně tak přístrojový panel. GSX-R

pro změnu moc sluší modrobílá kombinace a její agresivní vzhled trochu tlumí silnější silueta. I přes zostřené rysy kapotáží Fároše mám větší respekt spíš z GSX-R. To však může být za chvíli všechno jinak, protože začíná mejdan v mosteckých zatáčkách.

Honda hned od prvních metrů ukazuje svoji totální vyváženost. Skvěle fungující pérování (možná nejzásadnější změna modelového ročníku 2012) v dokonalém sladění s geometrií a rozložení váhy vám dává naprostou kontrolu nad strojem. V technických pasážích se moc nezadýcháte a krásně si užijete průjezdy všech zá-
ludných pasáží.

Suzuki proti tomu působí trochu těžkopádně. Při samostatném testu byste si to tolik neuvědomili, ale při bezprostředním přeskocení z Fireblada máte jednoznačně pocit, jako by byla Suzuki výrazně delší a širší. Máte pocit, že sedíte v motorce a přední kolo je dál od vás. V za-

táčkách se můj pocit potvrzuje, protože GSX-R není tolik agilní jako Fireblade a musíte počítat s tím, že si na modrobílou střelu trochu procvičíte fyziku. Bez intenzivního držení mě Suzuki trochu vynášela ze zatáček.

Zajímavostí je, že na obou motorkách použili výrobci naprosto stejné přední vidlice Showa s technologií BPF. Na Hondě však dává přesnější odezvu od předního kola, která vám u Suzuki bude chybět. V zatáčkách je perfektně stabilní u obou konkurentů, jen o tom u Fároše prostě víc víte.

Suzuki vrací úder

Motor u Hondy je sametový a výkon u něj roste lineárně až do omezovače. Až při pořádně ostrých výjezdech cítíte trošičku zvýšený záběr motoru ve vyšších otáčkách. Je to však jen velmi příjemná akcelerace, abyste si uvědomili, že neřídíte nějakého mopeda.

Zato Suzuki je mnohem víc emotivní. Motor má o poznání drsnější chod, který také cítíte i ve stupáčkách. Dává vám to krásný intenzivní pocit, že řídíte pořádně rozrušenou bestii. Ten-

Bez elektronických kontrol všeho možného záleží jen na vás, kolik štěstí si pravým zápěstím nadávkuje



Honda se chová v zatáčkách naprosto přirozeně a je hravá



Suzuki vás potěší burácením motoru při akceleraci

TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda CBR1000RR Fireblade C-ABS

Objem	999 cm ³
Výkon	131 kW/178 k@12 000
Točivý moment	112 Nm@8500
Hmotnost	210 kg (provozní)
Cena	374 900 Kč (349 900 Kč bez ABS)

Motor: 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

Podvozek: dvojitý páteřový hliníkový rám, vpředu USD vidlice Showa BPF Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem Showa dvoupístkové konstrukce, zdvih 138 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 190/50ZR17, lité ráfky 3,50"/6,00"

Parametry: délka 2077 mm, šířka 685 mm, výška 1135 mm, sedlo 820 mm, rozvor 1407 mm, úhel řízení 23,3°, stopa 96,3 mm, světlá výška 130 mm, nádrž 17,7 l (41 rezerva), olejová náplň 3,7 l, udávaná spotřeba 5,57 l/100 km

TECHNICKÉ ÚDAJE

Suzuki GSX-R1000

Objem	999 cm ³
Výkon	136 kW/185 k@11 500
Točivý moment	117 Nm@10 000
Hmotnost	203 kg (provozní)
Cena	347 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 74,5 × 57,3 mm, kompresní poměr 12,9:1, duální sekvenční vstřikování SDTV Ø 44 mm se dvěma škrtkami klapkami na válec, výfuková přívěra SET, automatická regulace volnoběhu ISC, sekundární spalování škodlivin PAIR, náporové sání SRAD, tři motorové mapy S-DMS, elektrický startér, šestistupňová převodovka, antihoppingová vícelamelová spojka v olejové lázni, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový dvojitý páteřový rám, vpředu USD vidlice Showa BPF Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem Showa, zdvih 130 mm, obojí plně nastavitelné (vzadu pomalá/rychlá komprese), 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 190/50ZR17, lité ráfky 3,50"/6,00"

Parametry: délka 2045 mm, šířka 705 mm, výška 1130 mm, sedlo 810 mm, rozvor 1405 mm, úhel řízení 23,5°, stopa 98 mm, světlá výška 130 mm, nádrž 17,5 l, užitečná hmotnost 187 kg

to sympatický projev potvrzuje i fakt, že GSX-R proti Firebladu více jede. Když jsme se s kolegou Davidem srovnali na výjezdu z poslední zatáčky, Honda ztrácela celou cílovou rovinku metřík za metříkem. Rozdíl byl na konci necelých deset metrů, ale na okruhu se počítá každý centimetr.

Po cílové rovině přichází ostré brzdy do retardéru a i tady má navrch GSX-R. Při ostrém hrabnutí po brzdové páčce se brzdíče Brembo, což je pro změnu jedna z nejdůležitějších inovací minulého ročníku u Suzuki, zakusují s velkou chutí a intenzitou. Zde se zřejmě projevuje záměr konstruktérů, kteří obětovali trochu z ovladatelnosti ve prospěch stability.

Honda je přece jen na brzdách nervoznější a drobné nerovnosti před zatáčkami mají tendenci vás rozhodit. To však není nic proti dobrodružství, které vám zařídí systém ABS. I když jsem měl v úvodu z brzd velmi dobrý pocit, letitý neduh tohoto systému se nakonec projevil. Při hodně ostrém zmáčknutí páčky čekáte na zakousnutí destiček do kotoučů, které ovšem nepřichází. Rozhodně ne v dostačující míře. Pokud na to nejste připraveni, máte svíravý pocit, že do zatáčky nejste schopni dobrzdit. Onen nepříjemný dojem, že brzdění nemáte pod kontrolou, se bohužel občas opět projevuje. Na okruh bych tedy doporučil verzi bez ABS.

Rozhodlo obutí?

Pro odlišné obutí obou strojů nemůžeme vybrat vítěze podle času. Tentokrát totiž měla Suzu-

ki obuté Bridgestony S20, které fungovaly velmi dobře a ukázaly se jako dobrá volba na kombinování jízdy po silnicích a závodních okruzích. Párkrát jsem sice dostal smyk na zadní kolo, ale to bylo z přemíry snahy dohnat onu menší ochotu geesixera proplétat se technickými pasážemi. Výsledný čas 1:49,5 je myslím solidní a odpovídá mému očekávání.

Honda byla vybavena pneumatikami Dunlop Qualifier II, které jsou pro svoji kilometrovou výdrž určené spíše na běžné silnice. I přesto, že mají grip také velmi dobrý, ve velkých náklonech pocítíte jejich nervozitu dřív, a tak vám seberou chuť vrhat se bezhlavě do každé zatáčky. To se podepsalo na konečném výsledku, protože nejrychlejší kolo s Fárošem jsem zvládl za 1:51,3.

Toto srovnání tedy neneš jednoznačného vítěze, ale já jsem o kousíček šťastnější na Hondě, a proto je podle mě vítězem. Víím, že kdybychom měli na obou motorkách identické pneumatiky, byl bych výrazně rychlejší. Nicméně náš test dokazuje hlavně to, že i bez dvou set koní se dá na okruhu vyblbnout do sytosti. Bez elektronických kontrol všeho možného máte motorku pevně v rukou a záleží jen na vás, kolik štěstí si pravým zápěstím nadávkuje. Právě proto se z tohoto testování vracím s úsměvem od ucha k uchu.

Motorky do testu zapůjčily firmy Honda ČR a Suzuki Motor Czech.

UDRŽUJ PALIVO

PO CELOU ZIMU V KONDICI

- Ochrana před oxidací paliva (zabraňuje usazeninám v palivovém systému)
- Váže vodu
- Zabraňuje korozi
- Usnadňuje jarní starty (nezapomeň také na údržbu akumulátoru)

www.motorexcz.com

► AKTUALITA

Všechno nejlepší, wédéčko!

Snad nejdůležitější věc v každé dílně, multifunkční sprej WD-40, slaví neuvěřitelné 60. narozeniny. Vynalezl ho v roce 1953 Norm Larsen, průmyslový chemik z kalifornského San Diega a zakladatel společnosti Rocket Chemical Company, jenž hledal vzorec na přípravku vytěsňující vodu a tím zabraňující koro-

zi v nukleárních střelách. Úspěšný byl na 40. pokus, odtud dostal přípravek jméno WD-40, Water Displacement No. 40.

Lars záhy svůj výrobek i RCC prodal za mrzkých 20 000 dolarů (bez nároků na budoucí podíly s tím, že vždy vymyslí něco lepšího...) a zpočátku se wédéčko skutečně používalo na vněj-

ší ochranu mezikontinentálních balistických střel Atlas, teprve později se přišlo na to, že má opravdu široké spektrum použití. Do obchodů se WD-40 poprvé dostalo v roce 1958.

Přestože se dá použít údajně i na mazání kytarových strun, odstraňování rajčatových fleků či rtěnky z oblečení, odpuzování

holubů z balkonů či jeho nástříkem na ruce či kolena prý dokáže ulevit artritickým bolestem, nejvíce se používá v dílně na mazání čehokoli a odpuzování vody odkudkoli. Jeho formule je, stejně jako třeba u Coca Coly, přísně tajná, nicméně hlavní ingrediencí tohoto šedesátiletého vynálezu je – pozor, překvapení – rybí tuk! **AC**



Elektrická jednička

Elektrickým strojům se v ČMN věnujeme již pravidelně, ignorovat tento rostoucí segment nemůžeme a ani nechceme. Dnes vám přinášíme test toho nejlepšího, co se v dané kategorii nabízí, elektrické motocykly Zero: maximální rychlost přes 150 km/h, dojezd 220 km, nabito za hodinu!



Alan Cathcart
překlad a úprava: **Jan Rameš**
honzis@cmn.cz
foto: Kevin Wing

Americká firma Zero Motorcycles, patřící mezi leadery elektrického trhu (nejprodávější elektrické motocykly světa, loni 1000 kusů, letos chtějí dvojnásobek, 50% produkce jde do Evropy), vyráběla nejprve elektrické offroady a první silniční s homologací přišel až v roce 2009. Nedávno? Jenže tady to není jako u benzínů, v elektrice co rok, to obrovský skok kupředu. Pro sezonu 2013 má v nabídce pět různých modelů, nahatě S, městské XU, terénní FX (horká novinka) a MX a dual sport DS, vše v celkem sexy designu od Matta Bentleyho, díky kterému konečně nevypadají jako kupa chaoticky přeskádaných součástek. Ovšem daleko důležitější je, že tohle už jsou stroje, které skutečně snesou srovnání s benzínáky, a to zase díky šéfovi vývojového oddělení Abemu Askenazimu, bývalému top technikovi Buellu a Erikově tehdejší pravé ruce. Já jsem strávil celý den v sedle modelů S a DS, jež budou nejspíše tvořit 90% prodejů značky Zero při jejím útoku na tradiční motocyklové trhy.

Revoluční motor

Nejzásadnější změnou, již Askenazi a spol. udělali, je instalace zbrusu nového vlastního elektromotoru Z-Force, který zkonstruoval Kanaďan Ryan Biffard, do značné míry jeho vývoj financovala California Energy Commission (grant 900 tisíc dolarů), ovšem vyrábí se v Číně u firmy Motenergy se sídlem ve Wisconsinu. Říkejme tomu třeba Apple syndrom – stejně jako tenhle velký soused „přes kopec“ v Silicon Valley, i Zero zaměstnává americké mozky a čínské ruce, aby výsledný produkt byl cenově dostupný. A to nové modely, finálně sestavované v USA, jsou. Nejlevnější městské stokilogramové přibližovadlo XU na 19"/16" kolech s 2,8kWh akumulátorem vychází na osm tisíc dolarů (cca 150 tisíc, v Česku zatím

dovozce není, v Německu či Rakousku už ano), nejdražší a nejvýkonnější 11,4kilowatthodinové verze S a DS na dvojnásobek. To už je dost, ale zase si uvědomme, že kromě výměny brzdových destiček a pneumatik jsou tyhle motorky nejen „zero emission“, nýbrž i „zero maintenance“ čili naprosto bezúdržbové.

Zpět k motoru: u toho byla podána přihláška na globální patent a namísto dříve používaného axiálního toku má tok radiální, s permanentními magnety na rotoru. Nejteplejší komponenty, tedy vinutí, jsou na periferiích a teplo od nich může být pohodlně odváděno hliníkovým krytem s hlubokým žebrovaním bez potřeby používat větrák, a to i při avizovaném brutálním 93% navýšením výkonu.

Motory se dělají ve dvou verzích, širší a výkonnější váží 17,6 kg, určený pro modely S a DS, a menší 13,6 kg pro ostatní. Kontrolery Sevcon jsou také dva, jeden 250ampérový a druhý dokonce 420ampérový, který v kombinaci s větším motorem uděluje modelům S a DS úctyhodné parametry: 54 koní při 4300 otáčkách a 92 newtonmetrů krouťáku!

Na jak dlouho

Zákazník si může zvolit, jaký



To není papírový vzduchový filtr, ale revoluční 54koňový elektromotor



Ladění stroje pomocí smartphonu je úlet



DS znamená Dual Sport

102voltový li-ionový „battery pack“ chce: buď dražší čtyřmodulový 11,4kWh, nebo levnější třímodulový 8,5kWh. Dražší sice zvedá hmotnost modelu S ze 159 na 173 kg, ovšem také nabízí v městském režimu (maximálka 70 km/h) podle standardů americké agentury EPA dojezd 220 kilometrů namísto 165. V příměstském režimu (90 km/h) tyto hodnoty padají na 135 a 100 kilometrů, v dálničním (110 km/h) potom na 110 a 85 kilometrů. Porovnejte s jinými elektrickými motocykly či skútry...

Doba nabíjení závisí na použité nabíječce. Pokud použijete vestavěnou, počítejte se sedmi a půl, resp. pěti a půl hodinami „z úplně vytráskané na 95% nabití“. Ovšem Zero nově nabízí i rychlonabíječku CHADEMO, což je japonský standard používaný např. na Nisanu Leaf, kde při napíchnutí na speciální dobíjecí stanici, jejichž počet po světě rapidně vzrůstá, máte „natankováno“ i s větším battery packem za méně než hodinu.

Udáváný dojezd se pochopitelně rychle sníží, pokud budete často pokoušet maximální rychlost za hranici 150 km/h. Přestože jsem to pochopitelně také zkusil, „palivoměr“ reagoval úbytkem jen velice vlažně, na jiných elektrických to bývá pěkný sešup. Tahle maximálka je dána dotočením motoru na omezoř v 6200 otáčkách, Zero má v nabídce příslušnosti ještě jiný sekundár s kratším řemenem, který motocykl dotlačí až na 170 km/h, ovšem zhorší se akcelerace.

Konečně motorkové zážitky

Fun, Fun, Fun, to byl je-

den z prvních hitů Beach Boys, kteří pocházeli z nedalekých míst a který

jsem si celé testování zpíval. Zapomeňte na výrazy jako nízké náklady na kilometr nebo ekologický provoz, stačí pět minut v sedle a máte pus do rohlíku. Přesně před rokem jsem zde testoval modely 2012 a tehdy to ještě byly eco-friendly nízkonákladové dopravní prostředky, ovšem „třináctky“ jsou motocykly

se vším všudy, jen poháněné elektromotorem namísto spalovaku. Možná jsou „zelené“, ale hlavně jsou zábavné. Dříve Zero Motorcycles prodávali své produkty lidem, kteří neměli s motocykly zkušenosti, nyní se mohou zaměřit na skutečné motorkáře, kteří touží po nových zážitcích.

Nový větší rám dělá z modelu S dospělejší motocykl – dříve působil jako cosi ve stylu Kawasaki Ninja 250R, dnes je na úrovni Triumphu Street Triple nebo Ducati Monster 696. O allrounderu DS s delším rozvorem a vyšším a pohodlnějším sedlem ani nemluvě. Nové brzdy od Nissinu (zadní na nožní pedál) konečně fungují tak, jak jsme u motocyklů zvyklí, navíc pomáhá rekuperace, jejíž úroveň, stejně jako úroveň mnoha dalších parametrů, si můžete díky rozhraní bluetooth nastavit pomocí normálního smartphonu.

Odpružení na DS je vynikající, na S je dobrá přední vidlice, zadek je hodně tvrdý. Naopak univerzální pneumatiky Kenda na DS mají sice dobrý grip, ale znervózňují svou hlučností, zatímco i-er-cčka na S jsou prostě skvělá a navzdory pouhým 130 mm šířky vzadu nabízejí výbornou přilnavost, což prokázal oděný stojan vlevo a stupačka vpravo.

Potěšení pro náročné

Stejně jako naprostá většina dalších elektrických, ani stroje Zero nemají převodovku, a tak jen otáčíte rukojetí. A akcelerace je skutečně extrémně impresivní, naprosto neporovnatelná s rozpačitými rozjezdy loňských modelů. Až bych se klidně vsadil, že Zero smázne na semaforu japonské čtyřválcové šestistovky, takový je to fofr. Žádné laborování se spojkou, jen gas.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Zero S/DS

Výkon	40 kW/54 k@4300
Točivý moment	92 Nm
Hmotnost	173/179 kg (provozní)

Motor: vzduchem chlazený bezkartáčový synchronní elektromotor, napětí 102 V, baterie Li-Ion s kapacitou 11,4 kWh, výdrž 220 km v městském cyklu, doba nabíjení 7,4 h (1 h s rychlonabíječkou CHADEMO), životnost aku do snížení kapacity na 80 % cca 550 000/508 000 km, stálý převod, sekundární převod ozubeným řemenem

Podvozek: hliníkový dvojtyp páteřový rám, vpředu plně nastavitelná USD vidlice Fastace Ø 38 mm, zdvih 140/178 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 149/195 mm, brzdy Nissin vpředu kotouč Ø 310 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu IRC vpředu 110/70-17 (DS: 100/90-19), vzadu 130/70-17 (DS: 130/80-17), lité ráfky 3,00"/3,50" (DS: vyplétané ráfky 2,15"/3,00"

Parametry: sedlo 794/873 mm, rozvor 1412/1433 mm, úhel řízení 23,3°/26°, stopa 79/113 mm, max. rychlost 153 km/h, užitečná hmotnost 167/161 kg

Problém není ani při pomalé jízdě, dávkování plynu je výborně nastavené a nohy ze stupaček dáváte až při úplném zastavení. Nejpřekvapivější ovšem je pružnost motoru ve středním otáčkovém spektru, masivní a zároveň kontrolovatelná. Jedete kilo s otákoměrem na 4000, dáte plyn a nestačíte se divit. Tohle by potěšilo i zhýčkaného ducatistu.

Abe Askenazi mi na konci testu řekl: „Čím dle žiji s elektrickými motocykly, tím méně se mi chce jezdit na mém soukromém Buellu.“ Tahle slova od člověka, který má motocykly se spalovacími motory doslova zažrané pod kůží, nejlépe vystihují, na jakou úroveň se modely Zero Motorcycles 2013 dostaly. ■



JEDEN SVĚT. JEDNO R 1200 GS.

Jakýkoli terén, i ten sebetěžší, je pro R 1200 GS snadnou záležitostí. BMW Motorrad slaví letos 90leté výročí, a to je důvod k prodloužení záruky o 2 roky pro všechny motocykly zakoupené v roce 2013. Tuto prodlouženou záruku poskytuje CarGarantie. Veškeré podmínky lze nalézt u autorizovaných prodejců BMW Motorrad a na webové stránce www.bmw-motorrad.cz.

ENDURO BEZ KOMPROMISŮ.

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.



JEDEN SVĚT
JEDNO R 1200 GS
PRÁVĚ TEĎ