

Japonská výměna názorů



Velmi zajímavé srovnání nás čekalo na brněnském autodromu, když si na téměř nesestřelitelnou okruhovou hvězdu Yamahu R6 vyšlápla nenápadná a v Česku celkem přehlížená Suzuki GSX-R600.



Kamil Holán
kamil@cmn.cz
foto: David M. Bodlák,
M. Řádek

Doby, kdy před více než deseti lety drtili Stephan Chambon a Katsuaki Fujiwara na svých fialovo-žlutých Suzukách celé pole světového šampionátu supersportů, jsou nenávratně pryč a Suzuki zaznamenala velký útlum na poli šestistovek. Yamaha šla naopak od té doby nahoru a v roce 2006 se jí povedlo udělat model, který uchvátil všechny ortodoxní sportovce.

Nyní je ale všechno jinak. Dnes máme vedle sebe dva papírově skoro stejné stroje, které si půjdou nekompromisně po krku. Yamaha neprodělavla v posledních letech vlastně skoro žádné změny proti Suzuki, která je od roku 2011 totálně překopaná a odhodlaná si vydobýt zpět své úspěchy.

Tělocvik na okruhu

Jsme na brněnském okruhu a využíváme testovacích dnů agentury Prospeed, abychom zjistili co nejvíc o obou strojích. Je mi jasné, že testovat šestistovky v Brně na standardních cestovních gumách nebude o závrtných časech na kolo, ale pro srovnání nám to poslouží skvěle.

Jako první si беру er-šestku, protože ji znám z okruhů a závodů naprosto dokonale a vím, co mě čeká. Supersport zrozený pro okruhy od prvního kola nutí můj mozek okamžitě přepnout do závodního režimu. Všechno je vyostřené na samotnou hranici snesitelnosti. Sedíte zde tak, že máte kolena až skoro u ramen a vaše váha leží na zápěstích, která za normálního provozu dostávají pěkně zabrat. Motor je hladový po otáčkách, a pokud chcete z téhle šestistovky něco mít, musíte ho prosť vytáčet až k červenému poli omezovače. Na výjezdech ze zatáček musíte dávat plný plyn dřív, než si myslíte, ale to je samozřejmě jev, který platí obecně pro všechny šestistovky.

Když hrábnu před Schwantzovkou na brzdy, Yamaha sice

začne prudce brzdit, ale taky má tendenci stavět se na přední kolo. Na téhle motorce musíte prostě neustále makat, aby vše fungovalo, jak má. Pokud se vám to podaří, budete ztraceně rychlí závodníci. Er-šestka je prostě dostihový kůň, který není zvyklý na vlídné zacházení. Musíte ho bičovat, aby vyhrál závod. Je jako vysoká modelka, která se neskloní jen tak k nějakému prckovi. Pokud jí něco chcete, musíte si stoupnout na špičky. Zkrátka musíte být pořád ve střehu a dobře vědět, co děláte.

Po několika kolech, kdy si s Yamahou začínáme rozumět, mi však ve stoupajícím vzrušení vystaví stopku pneumatiky. Dunlop Qualifier z roku 2009 už nemají ty správné vlastnosti a trochu tupější chování motor-

ky při nájezdech do zatáčky rozdmýchává moji nervozitu. Na okruhu se bez správné odezvy od podvozku neobejdete, nebo riskujete pád. Jinak nemám po návratu do boxů Yamaze co vytknout, protože vím, že funguje skvěle.

Chuť po vítězství

Suzuki, ať chce, nebo nechce, vypadá proti Yamaze víc baculatě, ale zároveň přívětivěji. Posaz je trochu volnější než na er-šestce, ale pořád je to šestistovka, takže taky není pro dlouhání.

Po prvním projetí se s Yamahou jsem teď čekal trochu víc klidu, ale to jsem se pěkně zmýlil. To, co se ozývá zpod nádrže přes airbox, mi nedovolí nedržet plynovou rukojeť natvrdo. Ten krásnej chraplavý zvuk je proti er-šestce naprosto strhující. Na prvním esíčku u tribuny A nemám vůbec chuť ubírat a nejrady bych držel plyn, jako hluchej vrata, dál. Pud sebezáchovy však zasahuje a já začínám se Suzuki hledat optimální stopu. Trochu mohutnější dojem, kterým na mě působilo géesixero před vyjetím, se rozplynul, protože to, jak se proplétá zatáčkami, je velkou radostí. Proti Yamaze nepociťuji žádný rozdíl při překlápění a stabilitě motorky v náklonu.

Motor je kromě úžasného zvuku naprosto závislý na otáčkách a chce jich víc a víc každou vteřinou. Výjezd ze zatáček nepostrádá agresivitu, která byla hlavní doménou pro Yamahu. Na brzdách se mi zdá Suzuki klidnější a působí méně nervózně. Jiné rozložení hmotnosti působí na jezce velmi příjemně. Co mě však na Suzuki baví nejvíc, je fakt, že na první pohled nepůsobí jako favorit, ale chuť po vítězství, kte-

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha YZF-R6R

Objem	599 cm³
Výkon	91 kW/123,5 k@14 500
Točivý moment	65,7 Nm@10 500
Hmotnost	189 kg (provozní)
Cena	319 990 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 67 × 42,5 mm, kompresní poměr 13,1:1, vstřikování, elektronický plyn YCC-T, proměnná délka sání YCC-I, elektrický startér, antihoppingová spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový dvojitý páteřový rám, vpředu USD vidlice Ø 41 mm, zdvih 115 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 120 mm, obojí plně nastavitelné (vpředu i vzadu komprese pomalá/rychlá), brzdy vpředu 2 kotouče Ø 310 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17

Parametry: délka 2040 mm, šířka 705 mm, výška 1095 mm, sedlo 850 mm, rozvor 1375 mm, úhel řízení 24°, stopa 97 mm, světlá výška 130 mm, nádrž 17 l, olejová náplň 3,4 l, užitečná hmotnost 186 kg, poměr výkon/hmotnost 0,4815, maximální rychlost 264 km/h

TECHNICKÉ ÚDAJE

Suzuki GSX-R600

Objem	599 cm³
Výkon	92,5 kW/126 k@13 500
Točivý moment	69,6 Nm@11 500
Hmotnost	187 kg (provozní)
Cena	301 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 67 × 42,5 mm, kompresní poměr 12,9:1, dualní sekvenční vstřikování SDTV Ø 40 mm se dvěma škrtkami klapkami na válec, výfuková přívěra SET, automatická regulace volnoběhu ISC, sekundární spalování škodlivin PAIR, náporové sání SRAD, dvě 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 41 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem Showa, 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 180/55ZR17, lité ráfky 3,50"/5,50"

Parametry: délka 2030 mm, šířka 710 mm, výška 1135 mm, sedlo 810 mm, rozvor 1385 mm, úhel řízení 23,75°, stopa 97 mm, světlá výška 130 mm, nádrž 17 l, olejová náplň 2,9 l, užitečná hmotnost 193 kg

rou má, je vzrušující a hlavně opodstatněná.

Do boxů přijíždím nadšený a všechny další zkušební jízdy se mi na Suzuki líbí víc a víc. U nás na téhle motorce skoro nikdo nezavodí, ale papírově je dokonce lepší než R6. V tomhle podle mě hraje velkou roli neúčast značky ve světových podnicích a tím pádem slabší povědomí o modelu, který se sice pro pár zapálených fandů stal kultem, ale širší veřejnost ho trochu neoprávněně přehlíží. Letos vstoupil se Suzuki GSX-R600 italský tým Suriano do mistrovství světa a v prvním závodě dojezdili oba jeho jezdci na bodech, což zname-

ná, že motorka funguje, a situace se možná zlepšila i v českém poli okruhových nadšenců.

Jeden lepší šampion než druhý

Vítězem dnešního srovnání je pro mě nečekaně Suzuki, i když je to pro mě samotného velké překvapení. Na Yamaze sám zavodím a er-šestku miluju. Mám k ní osobní citový vztah, protože na téhle motorce jsem vyhrál Manx GP a stanul na pódiu v Hořicích. Kdybychom měli závodní pneumatiky, tak bych byl s největší pravděpodobností rychlejší, ale se standardním obutím mi prostě nějak víc vyhovovala Suzuki, na které jsem byl překvapivě rychlejší. Méně agresivity se tentokrát promítlo velmi kladně do celkového času. Velice pozitivní na tomto testu je fakt, že se konkurence prakticky vyrovnala, což povede výrobce ke zdokonalování své techniky, a my se tak máme v příštích letech na co těšit. ■

Motocykly do testu zapůjčily firmy Suzuki Motor Czech a Yamaha Motor Czech.



Supersport zrozený pro okruhy, ale při prudkém brzdění má tendenci se stavět na přední kolo



Suzuki vypadá proti Yamaze baculatěji, ve výjezdech ze zatáček však nepostrádá agresivitu a na brzdách se zdá klidnější

ČAS NA ZMĚNU

NOVINKY 2013

TRIUMPH



Autorizovaní prodejci:

TRIUMPH Praha
Šířavská 4
Praha 4 - Hodkovičky
tel.: 241021448

www.triumphmoto.cz
info@triumphmoto.cz

TRIUMPH Brno
Mariánské nám. 5
Brno
tel.: 545233556

www.triumphbrno.cz
info@triumphbrno.cz

Angel Racing
Andělská 7
Olomouc
tel.: 585750250

www.angelracing.cz
info@angelracing.cz

TRIUMPH Bratislava
Rožňavská 2
Bratislava
tel.: 00421 905476381

www.triumph-motorcycles.sk
info@triumph-motorcycles.sk