

TEST | Kawasaki 1400GTR vs. Honda VFR1200F DCT vs. BMW K 1600 GT



První třídou, prosím...

VERDIKT

Kawasaki/Honda/BMW	
Motor	6/7/8
Podvozek	6/5/8
Brzdy	6/7/8
Ovladatelnost	7/4/7
Město	6/5/6
Cestování	7/6/8
Sport	6/6/6
Výkon/Cena	7/5/6

Dámy a pánové, jménem ČMN vás vítám na palubě vnitrokontinentálních raket s nízkou dráhou letu. O vaše pohodlí bude maximálně postaráno a do cíle dorazíte dřív, než babička dopeče koláč. Dle výběru stroje vás však čekají rozdílné zážitky.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: David M. Bodlák,
výrobci

Pan European, staré GTR1000, „létající cihla“ LT, pche, samé vykopávky. Zapomeňte na ně, svět se mění a v posledních letech se hodně změnil právě v kategorii

těch nejrychlejších cestáků, kategorie Gran Turismo, chcete-li. Tyhle motorky dělají kompromisy takovým způsobem, že ani nepostřehnete, že nějaký kompromis proběhl. Koní pekelně moc, ovladatelnost překvapivá (i když ne u všech, ale o tom později) a technologických vychytávek, že jim leckterý superbike závidí. Dřív cestovní motorka znamenala ošklivou pultunku se sex-appealem ojetého Golfa, dnes byste se přetrhli, když vám od nich někdo nabídne klíčky. A já vám povím, o které klíčky jsme se nejvíce prali my.

Bez klíčů

Kawa byla nová už

loni, ale my se k ní dostali až letos. O to víc jsem byl zvědavý, jak se můj někdejší favorit změnil.

Ve srovnání s červeně vybarvenou konkurencí připomíná zelená metalíza Kawy tak trošku lahůvče, což ale pro určitou část majitelů může mít také svůj půvab. A klasická britská sportovní auta jsou také tmavě zelená. Nicméně v tmavě červené by to mohla být daleko větší kočka. Rozhodně by si takhle motorka zasloužila trochu vyčuhovat z davu, ačkoli chápu, že sorta, z níž se rekrutují majitelé těchto strojů, není nabita exhibicionisty.

Gétéero je díky bohu pořád hrozně příjemná motorka, ačkoli nemůžu stoprocentně říct, že je lepší než předchozí model. Je

tu pár věcí, které mě baví, a pár jiných, které bych si klidně odpustil. Vyhřívané hefty jsou fajn, ale rukojeti nabyly na průměru, a brzdy s „pomocníkem“ K-ACT mi taky zrovna nevynuly. Když si vzpomenu, jak brzdily ty klasické nepropojené, vybavené jenom ABS... Z příhrádky na doklady, která se z nádrže přestěhovala do boku kapoty a sice je větší, ovšem člověk si musí zvyknout na její automatické zamykání, jsem byl taky celý týden na prášky. Naopak velice rychle si člověk zvykne na bezklíčkové zapalování, stačí mít u sebe čip. To vám pak jiné motorky s klíčkem přijdou jako z minulého století.

Elektronický nášup

Jinak má GTR samá pozitivita a sociální jistoty. Designově to byla vždycky trochu individualita, nicméně nyní povedenější než dříve, vyšší plégo je jednoznačně přínos (nedělá takové turbulence) a kontrola trakce na takové motorce je také bez diskusí plus. Ta se sem nedává kvůli lepšímu časům na okruhu, nýbrž abyste se zbytečně nevykašili na silnici, když se náhle změní adhezní podmínky nebo když prostě a jednoduše leje jako z konve celý den, vy jste promočeni a zkréhlí na kost a o nějakém citlivém dávkování plynu nemůže být už dávno řeč.

Informačně pestrá, leč mírně nudně provedená přístrojovka se nově ovládá čudlíkem z řídítka a umí vám nahlásit, když jedete ekonomicky. Vy si dokonce můžete přepnout do ekonomického módu, který dá motoru chudší směs, to když víte, že nebudete potřebovat plnou akceleraci, a zcela upřímně, rozdíl mezi oběma mapami jsem téměř nepoznal. Ale spotřebu to sundat umí.

Hlídat otáčky

Každý motocykl poznáte i poslepu; když si na něj sednete, jsou jízdní pozice rozdílné. Na Kawě si připadáte lehce jako na cestovním enduru, sedíte dost vzpřímeně a hodně blízko řídítkům. Díky tomu se s gétérem parádně mává i v nízkých rychlostech, ovladatelnost je vynikající, při pomalé jízdě asi nejlepší z celé trojice. Naladění podvozku je spíše měkký, ale motorka nemá problémy ani se svižnou jízdou a i na hrbolech zůstává citelná a navzdory své váze s vámi o zvolené stopě zase tolik nedisputuje.

Co mě ale zarazilo a co jsem si nepamatoval z minulého generace, to byl způsob, jakým velký

TECHNICKÉ ÚDAJE

Kawasaki 1400GTR

Objem	1352 cm ³
Výkon	114 kW/155 k@8800 (160 k s náporovým sáním)
Točivý moment	136 Nm@6200
Hmotnost	304 kg (provozní)
Cena	415 000 Kč (model 2011)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, variabilní časování sacích ventilů, vrtání × zdvih 84 × 61 mm, kompresní poměr 10,7:1, vstříkávání 40 mm, elektrický startér, antihoppingová spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod kardanem

Podvozek: hliníkový monokokový rám, vpředu USD vidlice 43 mm, zdvih 113 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice Tetra-Lever s jedním tlumičem, zdvih 136 mm, obojí nastavitelné předpětí a odskok, brzdy Tokico vpředu 2 kotouče 310 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč 270 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/50ZR17, lité ráfky

Rozměry: délka 2230 mm, šířka 790 mm, výška 1345/1465 mm, sedlo 815 mm, rozvor 1520 mm, úhel řízení 26,1°, stopa 112 mm, světlá výška 125 mm, nádrž 22 l, top speed 246 km/h

čtyřválec dával vědět, že v sobě ukrývá unikátní variabilní časování ventilů. Tuhle vychytávku Kawa používá, aby zvýšila kroužek ve středním pásmu, a tam táhne čtrnáctka skutečně masivně. Jenže to mluvíme o rozpětí 4000–7000 otáček. Nad touhle hranicí to jede, nicméně motor už není tak veselý (ačkoli pořád se bavíme o jádru s více než 150 koňmi), a pod tímhle limitem je přístup motoru spíše vlažnější. Díky neuvěřitelně jemnému chodu a schopnosti zvládat i velice nízké otáčky plus dlouhatánským převodům se tak snadno dostanete do situace, že potřebujete předjet, vezmete za plyn s vědomím, že sedíte na čtrnáctistovce se 136 newtonmetry a – nic. Motor se jen tak líně povaluje někde kolem dvou



Nevypadá nic moc, ale informuje o všem



Na motorku s konvenčním podvozkem se Kawa chová výborně

► RAKETA SE STEJNÝM ZÁKLADEM

Ač se to na první pohled nezdá, má 1400GTR také sourozence – raketu ZZR. Ta byla pro sezonu 2012 přepracována, má jiný design, luxusnější finiš a motor s více kubíky, více newtonmetry a více koňmi. Jejich počet se momentálně ustálil na 210. To není překlep, dvě stě deset. Brr...



210 koní, to nepotřebuje další komentář

Kawa s mnoha vylepšeními – více elektroniky

Na Hondě si užijete řazení pomocí čudlíků

Bavorák je o úroveň výš cenou i jízdou

TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda VFR1200F DCT

Objem	1237 cm ³
Výkon	127 kW/173 k@10 000
Točivý moment	129 Nm@8750
Hmotnost	277 kg (provozni)
Cena	405 000 Kč
(model 2011 včetně Travel sady)	

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

Podvozek: hliníkový dvojitý páteřový 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 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"

Rozměry: délka 2250 mm, šířka 755 mm, výška 1220 mm, sedlo 815 mm, rozvor 1545 mm, úhel řízení 25,5°, stopa 101 mm, světlá výška 125 mm, nádrž 18,5 l, olejová náplň 4,9 l, udávaná spotřeba 6,3 l/100 km, užitečná hmotnost 196 kg, top speed 250 km/h

TECHNICKÉ ÚDAJE

BMW K 1600 GT

Objem	1649 cm ³
Výkon	118 kW/160,5 k@7750
Točivý moment	175 Nm@5250
Hmotnost	332 kg (provozni)
Cena	518 000 Kč
(testované provedení* 595 375 Kč)	

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový šestiválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 72 × 67,5 mm, kompresní poměr 12,2:1, vstřikování BMS-X Ø 52 mm, elektronický plyn E-gas se třemi módy (Dynamic, Road, Rain), elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod kardanem

Podvozek: dvojitý páteřový hliníkový rám, vpředu zavěšení Duolever, zdvih 125 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice (zavěšení Paralever) s jedním tlumičem, zdvih 135 mm, elektronicky nastavitelné odpružení ESA II, brzdy Brembo s částečně integrálním ABS, vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 320 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, lité ráfky 3,50"/6,00"

Rozměry: délka 2324 mm, šířka 1000 mm, výška 1440 mm, sedlo 810/830 mm, rozvor 1680 mm, úhel řízení 27,8°, stopa 108,4 mm, nádrž 24 l (rezerva 4 l), udávaná spotřeba 4,5 l/100 km při 90 km/h, 5,7 l/100 km při 120 km/h, akcelerace 0–100 km/h za 3,2 s, užitečná hmotnost 209 kg, top speed 250 km/h

* testované provedení: audio, adaptivní světlomet, kontrola tlaku pneu, kontrola trakce DTC, alarm, centrální zamykání úložných prostor, elektronicky nastavitelný podvozek ESA

a půl tisíc a vy musíte buď po-
řadit, nebo počkat.

DCT. To musíte vyzkoušet!

Úplně stejný problém jsem měl loni na tehdy novém VFR. Motorka s takovým výkonem a krouťákem, a do čtyř tisíc úplně mrtvá? Zajímavé ale je, že mi to přišlo jen na verzi s manuálním řazením, protože u té poloautomatické dvouspojky DCT už jsem to tak nevnímal. A letos už vůbec ne, ani bych si nevzpo-
mněl, že nás tím loni VFR rozčilovalo. Ve srovnání s Kawou Honda odspodu vysloveně letí a má i takový nejsyrovější zvuk. Samostatnou kapitolou je zmíněná dvouspojka. Kdo tvrdí, že to do motorky nepatří, měl by se svěřit, aby věděl, o čem mluví. Neříkám, že určitě změnil názor,



Převodovka DCT nás baví, k podvozku máme výhrady



Hezká, ale moc toho neumí

ale i ti největší nepřátelé pokro-
ku nakonec uznají, že to má něco
do sebe. Já jsem přítel pokroku,
a proto jsem z DCT nadšen. Chtít
od téhle první generace, aby facha-
řila 1A, to by asi nebylo fér, a tak
si musíte zvyknout na tvrdší řaze-
ní a v režimu D na nechuť podřazovat,
ale jinak není co vytknout. Režim S
je sportovní až na půdu a když si
chcete jó zablblnout, jen mačkáte
plus a mínus na řídítku a děsně
vás to baví.

Úplně bez chybičky ale V4
není. Zaprvé docela brní, minimál-
ně ve srovnání s těmi dvěma elek-
tromotory, a zadruhé co dokáže se-
žrat za jednu projíždku, to by koza
měla na celou zimu. Zatímco Kawa
se s Bavorákem tahají o desetinky na
hranici šesti litrů, vévefo si labuž-
nický chroupe svých osm a víc, což
je ve spojení s malou bandaskou
pro cesták smrtící záležitost. Také
neurčitě tupý pocit ze zadního kola,
kdy vpředu taháte za plyn a jen matně
tušíte, co se vzadu děje, dokáže člo-
věka potrápit a na mokru je to vyslo-
veně loterie. Bez kontroly trakce mi
tahle jízda na vodě přišla vysloveně
riskantní, nicméně sluší se říct, že
Honda pro nadcházející sezonu na
VFR dost zapracovala a tuhle fičuru
implementovala – viz samostatný
boxík.

Pro rychlé zatáčky

Vévefo nejvíc z této trojice umí
zaujmout svým vzhledem. Vrstvené
kapoty, světlo ve tvaru písme-
ne X, luxusně působící červená
metalíza – na obrázku se vám líbit
nemusí, ale naživo a na sluníčku mu
nemůžete upřít půvab. Pěkně také
působí přístrojová deska, bohužel
kromě palivoměru a teploměru vně-
jší teploty vlastně nic moc neumí –
to vás pak nemusí mrzet,

že se nedá ovládat ze řídítka. Tam
pro změnu najdete ruční brzdou a
prohozené ovladače blinkrů a klak-
sonu. A taky čudlíky řazení.

Posaz je jednoznačně nej-
sportovnější, ale těžiště je hodně
vysoko a nádrž tlustá, takže na
místě působí Honda nejméně
ovladatelným dojmem. Ten přetrvá
i při jízdě – v dlouhých táhlých
rychlých zákrutách letí Honda jako
po kolejích, ale pomalé zatáčky ráda
nemá, to se pak štorcuje a vůbec má-
te pocit, jako by měla podfouknuté
přední kolo. A jakmile přijdou hrbo-
ly a rozbitá cesta, je konec. Není to
jen zásluha trojice doplňkových
kufrů (jako jediná nemá Honda
kufrů v základu), které logicky tro-
chu rozhodí těžiště, stejně se chová
i bez nich. Brzdy jsou silné, ovšem
když naložíte spolujezdce, motorka
se výrazně odlehčí na předku, velice
brzy se začne ozývat ABS a nebrzdí-
te. Z jízdních vlastností VFR jsme
v redakci byli rozpačití už loni a ani
letos si moc reputaci bohužel nevy-
lepšilo.

Raketoplán

Bavorák je o třídu dražší než obě
Japonky, ale už po pár metrech v
sedle poznáte, že je také o minimál-
ně třídu výš svým projevem. Je to
komplexně úplně jinak pojatá
motorka.

Jasně, hlavně je to šestiválec,
což je po čase zase trochu změna.
Nicméně ještě než ho vůbec
nastartujete, dokážete strávit
dlouhé desetimínutovky hraním si
s přístrojovou deskou tvořenou
dvěma ručičkovými přístroji a TFT
displejem. Elektronická výbava
gétéčka je brutální. Vše se ovládá
z levého řídítka tlačítkem Menu a
věnečkem na kraji

GT NENÍ GTL

Spolu s GT přišel na trh i souro-
zenec GTL. To označení znamená
„luxusní Gran Turismo“ a je to zkrátka
ještě pohodlnější a cestovnější
alternativa. Nízké komfortní sedlo,
nižší velké stupačky, řídítka nataže-
ná k řídici, posaz je prostě úplně
jiný. Top case je v základní výbavě,
stejně jako audio, hmotnost narostla
na 348 kg.



GTL je prostě Gran Turismo Luxury

VYLEPŠENÉ VFR PRO 2012

Honda po dvou letech svou vlajkovou loď vylepšuje, přičemž většina změn nám
vysloveně udělala radost. Narostl krouťák mezi 2000–4000 otáček, o půl litru se
zvětšil objem nádrže, přeprogramováním řídící jednotky klesla spotřeba o dvě
decky, objevila se kontrola trakce, převodovka DCT dostala nový software a na
jezdce čeká pohodlnější sedlo. Žárka je u tohoto modelu tři roky.



Kromě významných vylepšení na motoru je další změnou nová modrá barva

Jako elektromotor

Zvuk šestiválce je překvapivě
chraplavý a připomíná sportovní
auta značky. Zvyk vyžaduje
elektronický plyn, heft jde hodně
zlehka a při prvním rozjezdu
každý připomíná začátečníka,
jak lítají otáčky nahoru-dolů.

Motor je boží. Při sólo testu
GTL jsem měl pocit, že odspodu
moc nejede, ale tady při přímém
porovnání s konkurencí je vidět,
že akorát klame svým projevem.
Honda je hrubá a odspodu se jí
moc nechce, Kawě se vůbec
nechce, ale je jemná, a tohle je
elektromotor, který jako by ani
nebyl v zátěži, jak se vytáčí. Neule-
tí vám pod zadkem, ovšem jinak
je záťah fakt zajímavý. A hlavně
šestiválec vůbec nevibruje a není
problém nechat zařazenou šest-
ku, jet na 1500 otáček šedesát
a motoru je to naprosto buřt.

Podvozek je podle bavoráckých
tradic vzadu Paralever, vpředu
Duolever, tlumiče se ladí elektro-
nický. Honda dokáže být na urči-
tých úsecích dost nepřijemná,
Kawa na konvenční podvozek
naopak velice dobrá, nicméně
Bavorák je prostě o několik levelů
výš. Vybrali jsme si jako na pot-
voru snad nejhrbatější zatáčku
ve východních Čechách (o kilo-
metr dál začínal boží asfalt, ale i
takový je život testovačů), kde
udržel Hondu bylo kolikrát o
nervy. Kawa se rozhoupala, ale
držela a zůstávala čitelná, no a z
Báva jste až měli strach, jak šlo
lehce a nenuceně zlomit do
zatáčky a v ní drželo. Neskutečné.

Stojí za to?

Nejsem placený z Německa,
gétéčko je fakt tak dobré. Při
tomhle testu jsme se na všech
motorkách vystřídali čtyři zku-
šení testovači a vý-



Bavorák je o třídu dražší, ale taky minimálně o třídu lepší než konkurence



sledek byl u všech jednoznačný.
Tohle je jiná liga, a přestože se
při pohledu na cenu musíte zhluboka
nadechnout, stojí za každý
pětník. A ty čínsky vypadající
chromované číslice 6 na bocích
už jsem mu odpustil.

Pokud nechcete utratit ranec
a táhne vás to k japonským stro-
jům, bude pro vás Kawa skvělá
volba. Ta motorka je moc dobrá
a nebýt BMW, byla by královnou
kategorie Gran Turismo. Podvozek
je slušný, motor také, standardní
výbava bohatá, rychlé pohodlné
cestování je její svět. Kawa ji
svého času prezentovala jako
transkontinentální supersport
a v tomto případě si PR oddělení
zas tak moc nevyvýšlelo. Honda
VFR v sobě kombinuje některé
vynikající prvky s jinými
překvapivě ne zrovna povedenými.
Těžkopádný podvozek od téhle
značky velice překvapí, stejně
jako spotřeba a chudší standardní
výbava – ačkoli zrovna tohle vás
mrzet nemusí, protože na mode-
ly 2011 je momentálně akce, kdy
v ceně dostáváte Travel sadu
zdarma (centrální stojan, turistické
plexi, nosič kufrů, dva boční
kufrů, top case s opěrkou, v sezo-
ně jste za tohle připláceli nějakých
šedesát). Motor patří na stranu
plusů a prim tady hraje jedno-
značně poloautomatická převo-
dovka DCT. Po té konkurenci
může jen závistivě pokukovat. ■

Motocykly do testu zapůjčily
firmy BMW Motorrad Česká
republika, Honda ČR a Asko
KC.