

Souboj o trůn

S příchodem Ducati Panigale se začalo hovořit o nové královně sportovních superbiků. Všichni, kdo se na tomto stroji svezli, padli ze všech těch technických vychytávek na prdel. My však dobře víme, že jestli chce Ducati usednout na trůn, musí nejdřív porazit BMW S1000 RR.

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

Na srovnání těchto dvou motocyklů není snad v ČR lepšího místa než okruhu v Brně. Využili jsme víkend, kdy naše přátelská agentura Prospeed pořádala okruhové dny, a připravili se na ostrý souboj. Vzhledem k jejich obutí víme, že souboj bude férový. Fungl nové Pirelli Diablo Corsa na Panigale a velmi dobré Metzeler K3 na BMW jsou v obou případech zárukou přínalivosti.

Italské vychytávky

Jako první mě samozřejmě zajímá Panigale. Jedna věc, která zvyšuje tuhle motorku nad ostatní, je bezesporu její design. Ve skutečnosti vypadá ještě líp než na obrázku. Tohle umělecké dílo vzbuzuje respekt hned na první pohled a okamžitě je kolem rudé krásy chumel zvědavců.

Co všechno verze S nabízí? Elektronicky nastavitelné tlumiče Öhlins vám padnou do oka hned po přístrojovém panelu ve stylu domácího kina. Tento barevný displej je centrálním řídicím systémem celého biku. Nejdůležitější věci pro jezdce jsou tři základní režimy – Race, Sport, Wet. Individuálně si pak můžete nastavit kontrolu trakce (DTC), zapnutí či vypnutí ABS a rychlořazení (DQS) a intenzitu motorové brzdy (EBC). Je toho moc a moc, ale my nemáme půl dne jenom na to, abychom vyzkoušeli všechny funkce motorky a displeje, a tak prostě přepínám na Race a vyřáším.



Brutální a dosud nepřekonáná síla spočívá ve čtyřválcovém litru BMW

Že to Panigale myslí s útokem na post nejlepšího superbiku vážně, mě přesvědčuje hned od prvních metrů. Motor s chutí akceleroval, quickshifter jde naprosto bez chyby a krásně jemně. Po zahřátí pneumatik beru pořádně za brzdy, ale ono není zase tolik potřeba. Na Panigale funguje brzdompumpa jedinečně. Umožňuje vám dávkovat obří brzdovou sílu jemným stisknutím páčky. Tohle



Tenhle souboj byl střetnutím dvou nejlepších superbiků na trhu

se mi moc líbí, protože mám ze závodů pochroumanou už pár let pravou ruku a na všech motorcích s ostrým brzděním dost bojuju. Tady je to neskutečná pohoda. Překlápění motorky ze strany na stranu je díky její konstrukci taky boží záležitost.

Elektronická hitparáda

V první jízdě jsem cítil, že mě motor až moc kotví, a při kontrole nastavení jsem zjistil, že motorová brzda je na největším účinku. Jediné, co jsem tedy na druhou jízdu udělal, že jsem ji přenastavil na prostřední stupeň a vyrazil tentokrát zkoušet opravdu ostré kolo. Skvělé Pi-

rellky mi brzy umožňují dělat si s Ducatkou, co chci, a tak začínám pokoušet kontrolu trakce. Ve výjezdech za to hodně tahám a pokaždé mě překvapí ten brutální nástup kolem osmi tisíc. Je to taková síla, že v duchu trpím za zadní pneumatiku. Indikátor spuštěné kontroly trakce mi bliká v podstatě v každé zatáčce, ale já jsem nezaznamenal vůbec žádnou krizovku ani nervózní škubnutí. Motor už tolik nebrzdí, což mi víc vyhovuje.

Barevné diody, které vám pomáhají odhadnout moment přerazení, jsou uspořádané krásně okolo palubního displeje. Docela mi to připomíná Ducatky z MotoGP a je to hodně efektní. Například když jsem vyjžděl ostře esíčko na „géčku“ (to je to esíčko za Schwantzovkou v kopci), na displeji svítily všechny diody od zelených po červené, uprostřed to spojovaly diody kontroly trakce a motorka šla ještě v hodně velkém náklonu na zadní. Normálně bych se z toho asi podělal, ale já v tu chvíli cítil takovou jistotu, že jsem prostě neubral a naopak si to strašně užíval. Znovu připomínám, že lví podíl na téhle jistotě ovládání měly již zmínované pneumatiky. Jen mi jich bylo při každém rozsvícení kontroly trakce fakt líto. Takovýhle šílený záťah ve středním pásmu musí gumu strašně ničit.

Záťah až moc brutální

Jediné, co mě začalo s narůstajícím tempem mrzet, bylo trochu slabší horní pásmo otáček. V přechodu ze středních otáček má motor tak velký záťah, že máte pocit, že se Panigale nadechuje k tomu, aby všechny okolo sfoukla, ale dál už se neděje nic výrazného. Vršek je takový tupý. Na brněnských rovinách se prostě výkon motoru otestuje dokonale a tady vidím trošičku slabší místo.

Po odjetí tří testovacích dvacetiminutovek zjišťuju v bo-

zech, že zadní pneumatika je úplně na hadry. Přitom fungovala skvěle a já neměl pocit, že by bylo něco špatně s nastavením. Asi by pomohlo ještě víc si pohrát s pérováním, ale podle mě v tom problém není. Tohle má na svědomí ten neuvěřitelný nakopáček kolem osmi tisíc otáček a profil brněnského okruhu, který je svými dlouhými zatáčkami doslova noční můrou zadních gum. Měkké pneumatiky se zde přehřívají a doslova mizí před očima. Nejrychlejší čas mě však docela překvapil, 2:14,6 ve druhé jízdě jsem ani nečekal.

Bavorské kladivo

Bezprostřední přesednutí na Bavoráka je skok do jiného světa. Motor jede od středního pásma raketově až do omezovače. Veškeré ovládání je o dost tužší, řazení je tvrdší, na brzdu musíte větší silou, ale všechno strašně dobře funguje. Jakoby vám erero říkalo „nic neschovávám, všechno mám, jen si to musíš vzít“. A přesně tak se chová. Když podržíte plyn na doraz, nestačíte popadat dech, jak ta motorka pořád zrychluje. Jako by neexistoval žádný omezovač, žádný limit. Všichni výrobci o svých koních hezky píšou, ale tenhle stroj je opravdu má. Bez výmluv a všechny k dispozici.

Všechno mi na Bavoráku sedne tak automaticky, že bez váhání pořádně tahám už v první dvacetiminutovce. V zatáčkách čtyřválec nikdy nebude tak agilní jako dvouválec, ale BMW skvěle drží stopu i se sériovým nastavením, takže se s ním v esíčkách vůbec netrápím a můžu se v klidu soustředit na ideální stopu. Na výjezdech se mi pak pusa roztáhne za blikání kontroly trakce od ucha k uchu a rovině lačné po koních si užívám jako na žádném jiném stroji.

Omámen vášněmi se celkem snadno dostávám na limit přední pneumatiky. Metzeler K3 zkrátka nedrží tak dobře jako Pirellky na Ducati. Při rychlých nájezdech do zatáček je předek trochu nervózní a při prudkém brždění dokonce občas cítím zášah ABS. To mi tempo trošičku přibrzdilo, nicméně čas 2:14,3 hned v pátém kole vypovídá za potenciál BMW.

Král žije, ať žije král

Při srovnání časů můžete říct, že rozdíl není tak velký, ale na

► TRAŤOVÉ REKORDY MASARYKOVA OKRUHU

třída	rok	jezdec	stroj	čas
MotoGP	2012	J. Lorenzo	Yamaha	1:56,274
Superbike	2008	M. Fabrizio	Ducati	1:59,979
500cm3	2001	V. Rossi	Honda	2:01,461
neoficiální čas	2012	J. Lorenzo	Yamaha	1:55,799

zdroj: www.automotodrombrno.cz

Ted' se ještě všichni smějou, ale zkuste je osedlat a budou se dít věci...



TECHNICKÉ ÚDAJE

BMW S 1000 RR

Objem	999 cm³
Výkon	142 kW/193 k@13 000
Točivý moment	112 Nm@9750
Hmotnost	206,5 kg (provozní)
Cena	437 125 Kč (testované provedení* 471 700 Kč)

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

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

Parametry: délka 2056 mm, šířka 826 mm, sedlo 820 mm, rozvor 1422,7 mm, úhel řízení 24°, stopa 98,5 mm, nádrž 17,5 l, užitečná hmotnost 198,5 kg, zrychlení 0-100 km/h za 2,9 s, kilometr s pevným startem za 17,9 s, při 90/120 km/h udávaná spotřeba 5,7/5,9 l * testované provedení: modro-bílá-červená, DTC, rychlořazení, vyhřívání rukojeti

TECHNICKÉ ÚDAJE

Ducati 1199 Panigale S

Objem	1198 cm³
Výkon	143 kW/195 k@10 750
Točivý moment	132 Nm@9000
Hmotnost	188 kg (provozní)
Cena	22 760 eur (cca 575 000 Kč, s ABS 23 720 eur/600 000 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V90°, DOHC/4 desmo, vrtání × zdvih 112 × 60,8 mm, kompresní poměr 12,5:1, vstřikování Miksubishi se dvěma vstřikovači na válec a eliptickými hrdly (ekvivalent Ø 67,5 mm), elektronický plyn se třemi jízdními módy, kontrola trakce DTC, nastavitelná úroveň brždění motorem EBC, elektrický startér, šestistupňová převodovka, rychlořazení DQS, antihoppingová spojka v olejové lázni, sekundární převod řetězem 525

Podvozek: hliníkový monokokový rám, vpředu USD vidlice Öhlins Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s tlumičem Öhlins, zdvih 130 mm, obojí plně elektronicky nastavitelné (DES), brzdy Brembo na přání s ABS vpředu 2 kotouče Ø 330 mm, čtyřpístkové radiální třmeny Brembo Monobloc M50, vzadu kotouč Ø 245 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Diablo Supercorsa SP vpředu 120/70ZR17, vzadu 200/55ZR17, kované ráfky 3,50"/6,00"

Parametry: délka 2075 mm, výška 1100 mm, sedlo 825 mm, rozvor 1437 mm, úhel řízení 24,5°, stopa 100 mm, hliníková nádrž 17 l

na okruh a hned budete vyhrávat. Jede prostě nejvíc a řídí se perfektně, proto je pro mě Bavorák nadále králem superbiků. Konkurence posiluje a rozdíl se už zmenšují. Například Kawasaki ZX-10R získává velmi dobrou reputaci zejména díky vysokému výkonu a dobré spolehlivosti. Je na čase, aby vyzvala na souboj bavorského krále. ■

Motocykly do testu zapůjčily firmy BMW Motorrad Česká republika a Moto Italia.



Ducati Panigale je bezpochyby nejhezčí superbike