

TEST | BMW R 1200 RT vs. Ducati Multistrada 1200 S Sport vs. Honda VFR1200F DCT



Jste příznivci sportovního pojetí vejletění na krátké i delší vzdálenosti a zároveň milovníci moderních technologií? Tak to se vám rok 2010 musí hodně zamlouvat. Fungují elektronické vychytávky lépe v bavorském RT, italské Multistradě nebo japonském VFR?



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: David M. Bodlák

Tyhle tři motorčky mají v rámci kategorie sportovní cestovních strojů s inovativními řešeními snad největší záběr. Ertěčko stojí na straně nejvíce cestovní, nicméně do těžkého luxusního korábu má daleko a divili byste se (diví se každý), jak svižně se s ním dá letět. Multistrada se škatulkuje označením cestovní enduro, avšak stejně jako u všech podobných strojů s výjimkou KTM a BMW GS to je vlastně cesták na dlouhých nohách. A vzhledem k tomu, že jde o Ducati, sportovní nátura nepřekvapí. Do třetice nové VFR, tak to sluče do

ringu z té klasicky sportovně zalehvací strany.

Pěkně napříč spektrem to máme i v motorech – dvanáctistovky s kroučkem mezi 120-130 newtonmetry, ale jinak odlišnější už být nemohly, od vzduchem chlazeného dvou-
válnového boxeru s výkonem 110 k přes vodu chlazenou V2 disponující 150 k až po vodníka V4 našlápnutého na 173 kobyli. No a pak je tady ta elektronika.

Nejovladatelnější

„Tahle motorčka je úplně jiná liga,“ vydechl Myšák, náš IT specialista, silniční závodník a příležitostný testovač, jen co slezl z RT, tak ho dostalo. Tahle krabice mate tělem, tváří se jako mastodont, a přitom váží o dvacet kilo méně než VFR! Jako by všechny ty kapoty byly papírové. I s kufry je to při pomalé jízdě suve-

renně nejovladatelnější motorčka – Ducati má podobnou ergonomii, ale divočejší motor a těžší spojku, a Honda vám také svým protaženým posazem, vyšší hmotností a nemožností spojit z popojíždění v koloně příjemný zážitek neudělá.

Motor není žádný závoďák, a když dojde na odpích bok po boku s vytáčením do maxima, soupeři jej nechají vzadu. Přesto nelze téhle poslední bavorské evoluci s dvouváčkovou palicí z HP2 Sport upřít sportovní národu. Vytočte jej párkrát do červeného pole začínajícího na 8500 otáčkách a budete čubrnět, kam až jde dostat zdánlivě mrtvý koncept vzduchem chlazeného boxeru. Příjemný je brumlavý zvuk, měkký a pravidelný chod už od volnoběhu a lineární naběh výkonu. Maximální rychlost je podle papírů 223 km/h, tedy o deset méně než u Ducati (Honda má jet rovných 250), optimální cestovka tak 160. Cvaknete tempomat, vysunete elektricky plexi a pustíte si rádio nebo empetrojky. Testovaný kousek ještě neměl bluetooth připojení na „kecafon“ do helmy a audio bylo snesitelně poslouchatelné tak do 130, novější stroje už BT umějí.

Bavorák: ESA, ASC...

Tím jsme nakousli kapitolku elektroniky u BMW ze stránky uživatelsky příjemných blbostí. Co důležitější věci? Propojená

brzdová soustava s ABS je skvělá, pouze pocit na páčce takový gumový. Výborné chování při brždění přímo souvisí s podvozkem – BMW nepoužívá konvenční přední vidlice, nýbrž zavěšení Telelever s centrálním tlumičem, takže při prudkém kotvení se motorčka nestaví na čumák, ale kecne si k zemi.

Po stránce sportovně-cestovatelského užívání je tento podvozek přesně ta jiná liga, jak to nazval Myšák. Při jízdě na hraně sice postrádáte patřičnou odezvu od předního kola, nicméně v naprosté většině případů těžité ze schopností Báva absorbovat opravdu ošklivé silniční nerovnosti, akorát slyšíte, jak to pod vámi mlátí. Jeli jsme po klasické české třetí třídce, Myšák vpředu na BMW a celkem to mazel. Já jsem jízdu sledoval ze třetí pozice na Multistradě a být ta zde měla mít navrch, už jsem se v tomto tempu necítil komfortně. Pohled na Davida přede mnou, kterak jej co chvíli VFR vykopává ze sedačky, byl groteskní.

A Bavorák se skoro nehnul. Jeho nevyužívanější elektronickou fiču-

rou totiž bude elektronicky nastavitelný podvozek ESA II – na místě si naklikáte, jestli jedete sami, ve dvou nebo v plné polní, a při jízdě si jen čudlíkem na levém řídítu okamžitě přehazujete režimy Comfort, Normal a Sport. Reakce je okamžitá, rozdíl velmi výrazný. Žádné jemné ladění, prostě „houpačka, motorčka, prkno“.

Další specialitou je protipokluz ASC. Na rozdíl od Ducati nebo i od techniky použité u superbiku S 1000 RR z vlastní stáje se nejedná o žádný sofistikovaný systém, ale celkem jednoduchý princip, kdy řídicí jednotka z čidel ABS porovnává rychlost otáčení předku a zadku, a když se to „rozjede“, utne motoru ti-



RT vypadá jako koráb, ale v zatáčkách i na rozbitém povrchu je to zbraň

VERDIKT

BMW/Ducati/Honda	
Motor	7/8/7
Podvozek	8/7/6
Brzdy	8/6/8
Ovladatelnost	7/7/5
Město	5/5/5
Cestování	9/8/6
Sport	5/7/7
Spolujezdce	8/6/6
Výkon/Cena	7/7/5

pec. Jediná úroveň prokluzu, žádná další čidla, však to také BMW ani nenazývá kontrolou trakce, nýbrž stabilizačním systémem. Není to tu kvůli jízdě na hraně v maximálním náklonu, ale abyste se zbytečně nevyváleli někde na šterku nebo v dešti na mastné silnici.

Akcelerace je návyková

Ducati Multistrada 1200 je letošní novinka, kterou můžete mít ve dvou verzích. No, vlastně ve čtyřech. Standardní provedení si můžete pořídit variantně s ABS a potěší cenou skoro o sto tisíc nižší než za verzi S. Esko má Öhlinsy namísto odpružení Marzocchi/Sachs, ovšem pozor, s elektronickým štelováním (DES), a kontrolu trakce DTC. Při koupi Multistrady S si musíte říct, jestli chcete Sport, nebo Touring – obě stojí stejně, Sport (vidíte na obrázcích) má bambilion dílů z karbonu, Touring zase kufry, centrální stojan a vyhřívá-

► JAKÝ JE SKUTEČNÝ CENOVÝ ROZDÍL?

Když se podíváte na ceny testovaných strojů, vidíte, že nejdražší je Bavorák, nejlevnější Honda a přesně mezi nimi najdete Ducati. Rozptýl je značných 110 tisíc. Pojďme ale porovnat motocykly v co nejvíce se podobajících specifikacích. Pakliže to s cestováním myslíte vážně, u Ducati sáhnete po variantě Touring, která postrádá karbonové díly verze Sport, ale místo nich nabízí centrální stojan, vyhřívání rukojeti a kufry. Cena 455 tisíc se nemění. Ručně nastavitelné plexi, palubní počítač, kontrola trakce, elektronicky nastavitelný podvozek, dvě zásuvky na 12 V a navíc i bezklíčkové zapalování jsou už v základu. Celkově vzato je Multistrada 1200 S Touring **nejvybavenějším strojem**.

Za „hole“ R 1200 RT zaplatíte u BMW 435 700 Kč, a potom si doplňky můžete volit buď jednotlivě, nebo v **paketech**. Protipokluz ASC s ukazatelem tlaku v gumách vyjde na 10 920 Kč, další paket, v němž najdete kromě elektronicky nastavitelného podvozku ESA ještě palubní počítač, vyhřívání sedaček, chromovanou koncovku výfuku, tempomat a zásuvku na 12 V, stojí 38 220 Kč. Kufry jsou v základu, stejně jako elektricky nastavitelné plexi. V téhle výbavě za Bávo dáte 484 840 Kč, tedy o třicet víc než za Ducati. „Náš“ stroj měl ještě alarm za pětistitisovku a audio soupravu za dalších 25, kterou žádný z konkurentů nenabízí.

Honda je v základu suverénně nejlevnější. Když ale budeme „držet partu“, tak nám to naskáče: za sadu bočních kufří si připlatíte 25 481 korun, turistické plexi, které se montuje přes to stávající a má tři polohy nastavení, stojí 5038 Kč, vyhřívání rukojeti značných 9311 kaček, zásuvka na 12 V znamená dalších 2886 Kč a abychom byli úplní, tak blatníček zadního kola chránící tlumič před zanášením čurbesem ze silnice, který mají ostatní také v základu, vás vyjde na 4688 Kč. Suma sumárum 452 404 korun, přičemž o elektronicky nastavitelném podvozku, protipokluzu nebo aspoň palubním počítači si majitelé Hondy mohou jen nechat zdát (ale tu převodovku mu zase konkurenti budou hodně závidět).

Skutečný cenový rozdíl těchto tří motocyklů ve srovnatelné výbavě je tedy 33 tisíc korun.

► PRAKTICKÝ ŽIVOT

Bavorák a Honda ulehčují svým cestovatelům život kardanem, Ducati cti sportovní tradice, ale musíte holt mazat řetěz. Centrální stojan má akorát BMW, u Ducati byste museli sáhnout po verzi Touring a u Hondy je tahle věčička za příplatek.

Co se odkládacích prostor týče, vede BMW – kufry v základu a celkem prostorná zamykatelná schránka u řídítek, v níž najdete i USB konektor k audi. Pod sedlem sídlí elektronika. Multistrada v testované verzi Sport má také schránku u řídítek, ale menší a není zamykatelná, ovšem pod sedlem spolujezdce najdete krásnou plastovou vaničku, kam se vejde kdeco. Testovat verzi Touring s kufry, je Bavorák až druhý. Nejméně vstřícná je Honda – schránka žádná, místo pod sedlem nějaké ano, ale žádná velká diskotéka.



Na Multistradě se sedí dost vpředu, jako na opravdovém sportovci



Tvary nového véefera jsou jako z příštího století. Nám se líbí

**BMW: komfort,
podvozek a spotřeba****Ducati: 250 km/h
na enduru?****Honda: je to
o převodovce**

MINIROZHovor

Nejenže na BMW není nic běžného mechanicky, i v elektronice bylo ještě do loňska leaderem

né rukojeti. Zcela soukromě, asi nikdy nepochopím, jak může někdo u cestovní motorky dát přednost karbonu před kufrů, centrálem a hefty...

Superbikový vodník se 150 koníky jede jako z praku, z tahu ve středních otáčkách se vám dělá mdlo, a přitom je celá motorka tak dobře vyvážená, že nemáte pocit přemotorované bestie. Akcelerace je silně návyková, na okreskách můžete nechat klidně trojku (ona je stejně převodovka hrubšího zrna) a jen přidávat a ubírat.

Na dálnici poznáte, jak je Multistrada skutečně rychlá. Přestože se ručně nastavitelné plexi tváří jako alibismus, vytáhněte jej až nahoru a nepochopíte, co dokáže. Já jsem ještě při 170



kilo osmdesát s pocitem loudání. Já zkusil Ducati podržet a při 250 to vzdal – chápete, na cestovním enduru? A nutno dodat – na velice pohodlném cestovním enduru s hodně sportovními sklony.

Ducati mění režimy

Elektronická nálož Multistrady je také slušná. Návykovou věcíčkou je bezklíčkové zapalko, stačí mít u sebe čip, zmáčknout čudlík a frčíte. Užasná je přístrojovka, která deklaruje i palubní počítač BMW a vypadá jako ovládací pult raketoplánu. Poprvé u Ducati najdete ukazatel zařazeného kvaltu, ovšem tím nejdůležitějším je malý kulatý displej vpra-

vo, kde se nastavuje kdeco.

Tak třeba ABS. Ducati používá klasický brzdový systém a můžete ábíčko i vypnout. Ještě k brzdám – tyhle čtyřpístky nejsou žádný zázrak ani na lehkých Monsterech, natož pak na hřmotnější motorce, u níž se počítá se spolujezdcem a bagáží a která jede tak pekelně.

Klasický je i podvozek s USD vidlicí vpředu, elektronické nastavování v reálném čase je novinka. Na místě si stejně jako u BMW naštelujete statické zatížení, ale pak je vše jinak. U Ducati si totiž neměníte jen kompresi a odskok na tlumičích, tady nastavujete režim celého motocyklu, s podvozkem se mění i charakter a výkon motoru plus míra kontroly trakce! Ta pochází ze superbiků a umožňuje i jízdu po zadním, k níž Multošku nemusíte dvakrát přemlouvat.

V nabídce jsou čtyři programy, ale překvapilo mě, že rozdíly mezi nimi nejsou příliš markantní. Sport používá nejtvrdší podvozek, 150 koní s ostrou reakcí a menší zásah elektroniky do prokluzu zadního kola, Touring má 150 „hodných“ koní, komfortnější podvozek a přísnější kontrolu trakce. Já nejčastěji používal Touring, ale spíš jen pro pocit, ne že by Sport byl o tolik tvrdší. Urban znamená 100 koní, měkký podvozek a ještě větší hlídání zadního kola a Enduro je opět 100 koby, houpajda a hodně driftování. Méně koní samozřejmě poznáte a mimochodem, i kdyby jich Multistrada měla „jen“ tolik, pořád by to bylo hodně dynamické svezení, nicméně rozdíly mezi těmito dvěma režimy jsou ještě menší.

Změny programů nejsou tak okamžité jako na BMW, musíte chvíli držet tlačítko startéru a pak zavřít plyn, aby se aktivoval další. Super je, že přednastavené hodnoty všeho můžete v menu kdykoli přestelovat, i tak bych ale loboval za oddělení ovládání podvozku a motoru – dva výkony, tři tvrdosti tlumičů plus možnost tuningu.



Jana Rozehnalová
obchodní ředitelka MTT Brno

CMN Co tě přivedlo k motor-kám?

Mám o dva roky staršího bratra a můj otec nikdy nedělal rozdíly v tom, jestli jsme ženského, nebo mužského pokolení. Ve 12 letech už jsme drandili na rozkvrdlaném fichtlu a ve 13 jsme vyfasovali prvního trabanta. Cokoliv jsme na tom rozmlátili, jsme si museli vlastnoručně opravit. Tak nějak to začalo.

CMN Nejsi úplně běžná motorkářka, která sedlá menší kubatury. Na čem všem jsi jezdila?

Dá-li se to nazvat motorkou, tak to byl právě fichtl - Jawa 21, následně samozřejmě Jawa 350, Kawasaki Z400 - krásná klasika, Yamaha XJ 600 S Diversi-on, Suzuki GSX750F, Honda CBR 1100XX Super Black Bird, Yamaha XT 600, Aprilia RSV 1000R Mille a HondaVTR 1000 Fire Storm - toho mám ve svém vlastnictví již tři roky a zatím mi

zcela vyhovuje a necítím potřebu ho měnit. Ve výčtu jsou pouze motocykly, které jsem jezdila nějakou dobu a sídlily v mé garáži.

CMN Děláš v motoshopu, máte i bazar. Svez se někdy na motorkách, které prodáváte?

Jsou-li motocykly postaveny v bazaru a nejsou v našem vlastnictví, pak se na nich nejezdí. Vykoupíme-li nějaký motocykl, je přeci logické, že se musí zkusit. Potencionálnímu kupci musíme přeci dát odpovídající informace k vybranému stroji, no ne?!

CMN Co bys našim čtenářům popřála na závěr sezony?

Sezona se sice chýlí ke svému konci, ale začínají se blížít další radosti života, jako jsou lyže, snowboard, čtyřkolky, sněžné skútry, motoskiöring... Užívejte života nejen v jedné stopě.

zpovídal Martin Houška

Na prvních fotkách Multistrada vypadala tak nějak opuchle, ale na živo je to frajerka. Verzi Touring, prosíme!



Otázka spotřeby

Honda VFR, to je v kategorii sportovních cestáků pojem. Letošní dvanáctistovka startuje novou éru a se starými modely má vévfero společný možná název a rozložení válců V4, jinak je vše jiné. Větší objem, výrazně vyšší výkon, ale i hmotnost, poprvé kardan...

Jestliže jste menšího vzrůstu a vybíráte motorku podle výšky sedla, bude VFR vaší jasnou volbou. Bávo na první pohled působí dojmem tanku a z Multi-

strady prckové nedosáhnou. Nesmí vás jen zaskočit hmotnost, Honda je ze všech nejtěžší a i při jízdě cítíte, že nesedláte žádný supersport. Tahle vlastnost ale u motorky s cestovními ambicemi podle mého není na škodu.

Při prvním letošním testu VFR (ČMN 33/2010) jsem huďral nad tím, že mě z téhle motorky bolela zápěstí, tentokrát už mi to nepřišlo tak hrozné. Vůbec se mi zdálo, že tenhle exemplář, mimochodem o deset kilo těžší než jeho bratříček s normální převodovkou (který byl ale vybaven kufrů a centrálním ►►

NOVINKA 2010

KOMFORT A DOSUD NEVÍDANÝ PROSTOR,
TO JE NOVÁ PRODLOUŽENÁ ČTYŘKOLKA
BLADE 550 LT IRS 14"
VÍCE INFORMACÍ NA
WWW.TGB-MOTOR.CZ

169900 Kč
VČETNĚ DPH

Elektrické přepínání pohonu 4x2/4x4 a el. uzávěrka předního diferenciálu.

Propracovaná madla, opěrka zad a upravené sedadlo pro spolujezdece.

Nová modře podsvícená multifunkční digitální palubní deska.

Více prostoru pro nohy při jízdě ve dvou s vyvýšenými nášlapky.

2360 mm

Oficiální dovozce čtyřkolek a skútrů TGB do ČR a SR:
ASP Group s.r.o., Náměstí 13, 267 53 Žebrák tel.: +420 311 577 222, e-mail: info@aspgroup.cz web: www.aspgroup.cz

Sportovní cestáky plné elektroniky

TECHNICKÉ ÚDAJE

BMW R 1200 RT

Objem	1170 cm³
Výkon	81 kW/110 k@7750
Točivý moment	120 Nm@6000
Hmotnost	259 kg (provozní)
Cena	435 700 Kč (testované provedení 515 910 Kč)

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený plochý dvouválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 101 × 73 mm, kompresní poměr 12:1, vstřikování BMS-K Ø 50 mm, protiprokluz ASC, dvě svíčky na válec, elektrický startér, suchá jednolamelová spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod kardanem

Podvozek: ocelový trubkový rám s motorem jako nosným prvkem, vpředu zavěšení Telelever s centrální pružicí a tlumicí jednotkou, zdvih 120 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice Paralever s jedním tlumičem, zdvih 135 mm, obě elektronicky nastavitelné (systém ESA II), brzdy propojené BMW Motorrad Integral ABS vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 265 mm, dvoupístkový třmen, pneu Metzeler Roadtec Z6 vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráfky 3,50"/5,50"

Rozměry: délka 2230 mm, šířka 905 mm (včetně kufrů 980 mm), výška 1430 mm, sedlo 820/840 mm, rozvor 1485 mm, úhel řízení 26,2°, stopa 116 mm, nádrž 25 l (41 rezervy)

TECHNICKÉ ÚDAJE

Ducati Multistrada 1200 S

Objem	1198 cm³
Výkon	110 kW/150 k@9250
Točivý moment	118,7 Nm@7500
Hmotnost	233 kg (provozní)
Cena	455 000 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V90°, DOHC/4 desmo, vrtání × zdvih 106 × 67,9 mm, kompresní poměr 11,5:1, vstřikování Mitsubishi s oválnými sacími hrdly Mikuni a jedním vstřikovačem na válec, elektronický plyn, kontrola trakce DTC, elektrický startér, šestistupňová převodovka, antihoppingová mokrá spojka, sekundární převod řetězem

Podvozek: příhradový ocelový rám, vpředu USD vidlice Öhlins Ø 48 mm, zdvih 170 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s tlumičem Öhlins, zdvih 170 mm, obě plně nastavitelné s elektronickým ovládáním DES, brzdy Brembo s ABS vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové dvoudustkové radiální třmeny Brembo, vzadu kotouč Ø 245 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Scorpion Trail vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, lité ráfky 3,50"/6,00"

Rozměry: délka 2150 mm, výška 1400 mm, sedlo 850 mm, rozvor 1530 mm, úhel řízení 25°, nádrž 20 l

TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda VFR1200F DCT

Objem	1237 cm³
Výkon	127 kW/173 k@10 000
Točivý moment	129 Nm@8750
Hmotnost	277 kg (provozní)
Cena	405 000 Kč

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, obě 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

Na focení Hondy zrovna začalo lít jak z konve. Kvůli tomu víc vyniklo, že nemá kontrolu trakce, než jak skvělá je ta převodovka DCT



►► stojanem), je trochu jiný, že má lépe rozloženou hmotnost, lépe nastavený podvozek, nezdál se tak bachratý... No dobře, pořád bych o novém VFR neřekl, že to je nejlepší motorka pod sluncem, ale výrazně si napravilo reputaci.

VFR je nejrychlejší, a to nejen absolutně, ale i tím, v jakých rychlostech se přirozeně pohybuje. Přestože mají všichni tři šestku skoro stejně napřevodovanou (při 6000 něco pod 180 km/h), u véefera se musíte hodně hlídat, abyste na dálnici neletěli pořád přes dvě stě. Plácnete sebou na nádrž, protože vás už nebaví sedět vzprímeně, a posloucháte, jak si pod vámi ta věčtyřka hučí. A přemítáte, co to je za prapodivnosti se spotřebou. Když jsme jeli všichni tři spolu, bylo to o litr – Bavorák bral pět, Ducati šest a VFR sedm. Přestože Honda u téhle „dvouspojky“ udává o půl litru nižší spotřebu, pořád véefero žere dost, a to se nejelo nikterak zběsile. Jak je ale možné, že když ze sebe na dálnici uděláte potenciální kořist modrého Passata, najednou jedete za šest?!

Řazení na čudlík

Véefero nemá kontrolu trakce. Honda říká, že je motor naladěný tak, že máte maximální kontrolu nad zadním kolem pomocí plynové rukojeti. Já to cítil přímo naopak a za vydatného lijáku se modlil k dostupným bohům, aby mi nějaký protiprokluz soslali. Ze všech

tří motorek by mi tady přišel nejvíc k chuti.

Nové VFR nemá ani palubní počítač. Přístrojovka vám sice ukáže teplotu vzduchu a zařazený kvál, ale jinak kdo si nevezme sudoku z domova, bude se nudit. A na elektronicky nastavitelný podvozek můžete zapomenout rovnou. Zamítnuta byla i šance výkonových variant, přestože elektronický plyn tu je. Škoda.

Co véefero samozřejmě má, je ABS, brzdová soustava je propojená, vpředu najdete masivní šestipístky a tyhle skvělé brzdy jsou druhou nejlepší věcí na téhle motorce. Protože tou nejlepší je převodovka. Honda jako první do motorek vyvinula dvouspojkovou převodovku – bližší popis najdete v ČMN 37/2009 nebo na webu icmn.cz, teď se spokojme s konstatováním, že jde o jakýsi automat se dvěma automatickými módy a možností přepnout na ruční řazení.

Často slyším, že to už není motorka, ale dokud jste se na tom neprošli, tak nesudte. Rozjezd není úplně klidný, záběr spojky ostřejší (logicky, přenáší přes 170 koní) a třeba otáčení na silnici je ze všech tří nejméně pohodlné. Přeražení z jedničky na dvojku je mechanicky hlučné, ale potom už neslyšíte nic a nejlepší je, že ani necítíte. I při řazení v plné akceleraci totiž motorka zůstává naprosto klidná.

Režim D alias Drive je „kochačí“ a Honda by se mu ještě mohla podívat na zoubek. I na šestku pouští otáčky pod 2000 a hlavně se mu vůbec nechce podřazovat do zatáček. Také tady hodně vynikne smutný fakt, že motor pod 3500 akceleruje jen velmi vlažně. Stačí však palcem párkrát zmáčknout na levém řídlíku spodní čudlík, čímž podřadíte (automaticky vám to přeskočí do manuálního módu), a můžete zahájit let. Nahoru se řadí ukazováčkem v místě, kde jiné motorky mívají světelnou houkačku, a nejen v hladkosti, ale i v rychlosti řazení budete s tímhle systémem soutěžit asi zbytečně.

A to ještě nepadlo slovo o automatickém režimu S, tedy Sport. Ten konečně dává vyniknout potenciálu motoru a řeknu vám, když jsem opravdu hodně pospíchal a cesta byla samá zatáčka a loudající se auta, raději než na manuál jsem jel na Sport, tak je to skvěle naprogramované. Pouze v hodné utažených serpentínách, kdy jsem chtěl podřazovat až na jedničku, jsem dával manuál.

Elektronický krok

V kostce by se dalo říct, že Bavorák je o podvozku, Ducati o motoru a Honda o převodovce. Byť jde, díky jejich hi-tech výbavě, pořád ještě o trochu exotické stroje, jasně ukazují směr, kterým se dnešní motocykly vydávají. V krutém nepoměru k pokroku, jenž svět činí globálně prakticky denně, zůstávají motorky pořád na stejné úrovni celé století, de facto se akorát používaly modernější materiály na vylepšení starých řešení. Dalším krokem se tak stává zapojování elektronických funkcí coby pomocníků pro komfortnější a bezpečnější jízdu a co si budeme povídat, i coby podpůrců prodeje. Po mechanické stránce jsou motorky už tak vyplávané, že jen něco navíc (a v tomto případě půjde právě o kontroly trakce, elektronicky nastavitelné podvozky, motorové mapy atd.) dokáže navnadit motorkáře, aby prodali své stávající stroje a vyzkoušeli něco jiného.

Budou-li si vybírat z těchto tří strojů, doporučím jim Multistradu. Po všech stránkách mi přijde jako nejvíce elektronikou nabitá motorka s úžasnou dynamikou a přitom dostatečným pohodlím. Sám bych však sáhl po BMW, které není tak rychlé, ale vyhovuje mi jeho specifický podvozek a ještě větší komfort. A sborově potom budeme hondařům závidět jejich převodovku, protože ta je fakt dobrá!

Motocykly do testu zapůjčili firmy BMW Group Czech Republic, Moto Italia a Honda ČR.

Ducati: Nejméně pohodlné sezení, ale jen o chlup za Hondou. Proti ní má příjemnější pozici nohou a nezanedbatelné je i to, že se na ni dobře nasedá. Sedačka je průměrná, o madla těsně pod zadkem se při akceleraci nezapíete.

Honda: Druhé místo, ale jen těsně před Ducati, Bavorák je oběma vzdálen minimálně o třídu. Sedlo je prostorné a má vpředu bouli, takže nesklouzáváte na pilota. Tenká (bohužel) madla jsou umístěna dobře, výraznější úspěch hatí hodně sportovně umístěné stupačky.



MOTOGP A WSBK 2011

Škatulata, hýbejte se

Závodní sezona světových šampionátů začala notně ukrajovat dávky ze své druhé poloviny, což je i impuls k jednání o nových kontraktech.

Petr Štola, petr.stola@cmn.cz
foto: archiv

Crutchlow pronásleduje Spiese

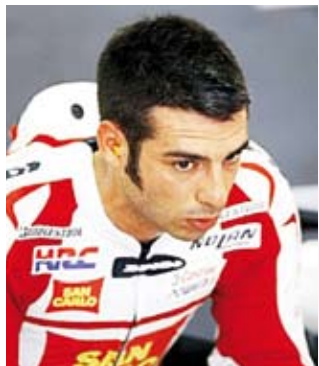
Mistr světa supersportů z roku 2009 vystřídal pro letošní rok v sedle továrního superbiku R1 Američana Bena Spiese, který po loňské sezoně, kdy získal titul mistra světa superbike, odešel do MotoGP. Brit i nadále stíhá Spiese a i po letošní sezoně ho nahradí v sedle jeho stroje, tedy v tomto případě Yamahy M1 týmu Monster Tech 3, kam má Crutchlow namířeno pro rok 2011. Jak jsme vás již informovali, odchází od Yamahy Valentino Rossi a jeho v tovární formaci nahradí právě Spies, jenž tak dal Crutchlowovi možnost splnit si sen. „Nedělám si žádné iluze o tom, že to bude jednoduché, ale vždy jsem přijímal velké výzvy a tuhle si opravdu vychutnám, vždyť budu závodit proti takovým lidem, jako je Valentino Rossi, což byl v mládí můj bůh,“ přiznává Crutchlow.



Melandri překvapil a zvolil Yamahu, ale...

Jméno Marca Melandriho se v posledních týdnech skloňovalo s odchodem z MotoGP a vstupem do WSBK. Navíc šéf továrního týmu BMW Davide Tardozzi veřejně přiznal, že je s Melandrim dohodnut a že smlouvě chybí již jen drobnost v podobě podpisu. Pan Tardozzi už ale nesdělil, o jakou smlouvu se jedná, zda je to na hlavičkovém papíře BMW, či na nějakém jiném.

Marco Melandri totiž podepsal smlouvu pro rok 2011 se superbikovým týmem Yamaha Sterilgarda, ve kterém se pokusí o prosazení na nejvyšší příčky ve WSBK. „Je to pro mne velká změna, ale chci bojovat o světový titul. Je krásné být zpět u Yamahy, stále tam znám hodně lidí z působení u Yamahy



v době mého mládí. Vím, že tahle motorka je hodně těžká na ovladatelnost, ale na výzvu se těším, bude to správný adrenalin,“ komentuje svůj přestup bývalý šampion čtvrtlitřů Melandri.

A proč zmiňujeme Tardozziho a jeho práci na smlouvě s Melandrim? Tento mág superbikového paddocku totiž velmi pravděpodobně odchází od BMW a míří právě na pozici šéfa týmu Yamaha Sterilgarda. Vedou ho k tomu dva důvody, jeden je „očista“ u BMW, kde chce německá továrna nadále mít v týmu jen Němce (zatím bez požadavku na barvu vlasů a očí), ale také „šéfovská“ rošáda u Yamahy. S Rossim totiž odchází k Ducati Davide Brivio, kterého u továrního týmu Yamahy v MotoGP nahradí aktuální boss superbikové Sterilgardy Massimo Meregali. Jeho místo by pak měl zaujmout právě Tardozzi.



Kuba zpět na Ducati

Jakub Smrž po třech letech u Guandaliniho mění tým a navíc se vrací do sedla Ducati 1198. Pro rok 2011 totiž Kuba podepsal smlouvu s novým týmem Liberty Racing, což je formace vzniklá z peněz firmy Liberty CZ Group, s.r.o., která se u nás zabývá distribucí italského jídla pod obchodní značkou Grazie, což je Kubův osobní sponzor i v letošní sezoně. „Jsme nadšeni, že začneme tento projekt s Ducati a Jakubem Smřzem, což nás jistě zařadí mezi konkurenceschopné týmy. Očekáváme velmi dobré výsledky,“ říká majitel společnosti, pan Mario Bertuccio, na téma závodní aktivity v roce 2011.



Capirossi odchází od Suzuki

Jedna ze stálíc motocyklového závodění, Ital Loris Capirossi, po letošní sezoně změní svého zaměstnavatele. Zkušený jezdec má na stole dvě nabídky, ale ani jedna není od Suzuki, kde jezdí poslední roky. Jednou z nabídek je druhý motocykl u Cecchinellova týmu LCR Honda, druhá pak, o které Capirossi především přemýšlí, je z týmu Pramac Racing, kde se nadále zcela jistě nepočítá s Mikou Kalliem. „Těším se na návrat k Ducati,“ naznačuje Capirossi své kroky do Pramacu a my se tak můžeme těšit, že se tento jezdec vrátí do bojů o nejvyšší příčky.