

BUDEME SPOKOJENĚJŠÍ, AŽ NEBUDE KOMU FANDIT?

Lukáš Pešek má pravdu, když hodnotí reakce na letošní výkony obou našich jezdců ve třídě MotoGP: „Když byli několik let fotbalisti dobří, byli skoro bozi. Teď jim všichni nadávají.“ Nakonec, zná to z vlastní zkušenosti.

Máme to v povaze, nekriticky vyzdvihovat, když se daří, a rychle zatracovat, když to nejde nebo nejede podle našich představ. Pročítal jsem si články a internetové diskuse po silniční GP v Austinu a také po Jerezu, a nepřestával se divit. Sportovní novináři by snad měli být alespoň trochu znalí věci, přesto se někteří do našich kluků pouštěli, až třísky létaly, o anonymních příspěvatelích, léčících si na webu své ego, ani nemluvě. Naštvalo mě to, ti kluci si to rozhodně nezaslouží. V hospodě nebo na internetu je u nás holt každý mistrem světa, i když třeba v životě neseděl na motocyklu, nekopl do míče, nepřihrál puk. Nebo si při pohledu na televizi neuvědomujeme, v jakých rychlostech se silniční motocyklový sport dnes odehrává? Při tom, jak se královská třída MotoGP jezdí, není divu, že stačí setina sekundy nepozornosti nebo nepatrná překážka, víc plynu nebo brzd, malinko smůly a jezdec z toho bez pádu nevyjde. Jasně že Karel Abraham ani Lukáš Pešek nejsou mistři světa, že nesedlají nejlepší motocykly, ale patří mezi čtyřiadvacet vyvolených, na něž se upínají pohledy motocyklových fanoušků po celém světě. A my doma u televize máme alespoň možnost někomu držet palce, fandit, radovat se z každé získané pozice. Jak tristně pro nás vypadá situace například ve světovém motokrosu a enduru, kde jsme dlouhá léta patřili k absolutní špičce, a kde teď kromě okrajové třídy MX3 nemáme jediného zástupce. Kolik lidí na světě jezdí na motorce, kolik jich závodí a oni jsou mezi těmi čtyřiadvaceti nejsledovanějšími. Místo, abychom byli hrdí, že má letos tahle malá země hned dva zástupce v královské třídě královny motocyklového sportu, stačí pár nepovedených podniků a jsme schopni své závodníky posílat do horoucích pekel, nekriticky se jim vysmívat a dávat jim dokonce hanlivé přezdívky. Máme právo ohrovnout nos nad jezdci, kteří už dříve ukázali, že se mohou postavit na start se světovou špičkou? Podívejte se na to z trochu jiné strany, v celé historii silničních GP si z našich závodníků odvezl vavříny za vítězství čtyřikrát František Šťastný, dvakrát Lukáš Pešek a jednou Karel Abraham. Nikoho dalšího na tomhle světovém historickém seznamu nevidím, přesto, že jsme měli a máme hodně dalších kvalitních a doslova světových pilotů. Dříve i nyní. Ti kluci létají po trati rychlostí přes tři sta za hodinu, mají pod sebou pro člověka nepochopitelné stádo koní a my, co sotva ovládneme skútr v městském provozu, si na ně otevíráme hubu. Přitom závodí za soukromé peníze, ne z naší kapsy, jako se o to nedávno pokusili poslanci, kterým se zachtělo začutát si s merunou na olympiádě. Copak v tom nepoznáme rozdíl? To je tak strašně malé, hloupé, prostě klasicky čecháckovské, nezdá se vám? Mně tedy ano, a tak se na mě neztepte, že se teď tady zlobím, muselo to jít ze mě ven...

Ivo Helikar



Dobrodružné osmikilo od BMW



TECHNICKÉ ÚDAJE

BMW F 800 GS Adventure

Objem	798 cm³
Výkon	63 kW/85 k@7500
Točivý moment	83 Nm@5750
Hmotnost	229 kg (provozni)
Cena	ještě nebyla stanovena

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 82 × 75,6 mm, kompresní poměr 12:1, vstříkávání BMS-KP Ø 46 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový trubkový rám, vpředu USD vidlice Ø 43 mm, zdvih 230 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 215 mm, brzdy s ABS vpředu 2 kotouče Ø 300 mm, dvoupístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 265 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 90/90R21, vzadu 150/70R17, vyplétané ráčky 2,15"/4,25"

Parametry: délka 2305 mm, šířka 925 mm, výška 1450 mm, sedlo 890 mm, rozvor 1578 mm, úhel řízení 26°, stopa 117 mm, nádrž 24 l, užitčná hmotnost 225 kg, max. rychlost 193 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 4,1 s, spotřeba 4,3/5,7 l na 100 km při rychlosti 90/120 km/h

Přestože se Bavoři poměrně striktně drží představování nových modelů až na podzim, nyní udělali výjimku. Přichází dlouho očekávaná verze Adventure od oblíbeného F 800 GS!

Jan Rameš, honzis@cmn.cz
foto: BMW

Cestovatelé, kterým není cizí nějaké to rochnění mimo asfalt, se určitě budou ptát nové Adventury: „Kde ses tak dlouho toulala?“ Osmikilo je právoplatným zástupcem kategorie cestovní enduro, kde pojmy „cestovní“ i „enduro“ jsou zastoupeny rovným dílem. Však také jako jedno z mála má vpředu 21" kolo. Jenže dlouhých pět let bylo v nabídce akorát v jediné verzi, která na případné dálkové cestování chtěla poměrně dost úprav. Teď máte všechno připravené přímo z fabriky.

O osm litrů víc

Jestli u velké dvanáctistovky GS byl mezi standardní a Adventure ver-

zi rozdíl pro zasvěcené patrný na první, maximálně druhý pohled, difference mezi oběma osmistovkami pozná i laik s osmi dioptriemi a potmě. Výraz je takový, no, prostě jiný. Snad se na mě v BMW nebudou zlobit, když řeknu, že mi Advík nevím proč připomíná starého dobrého DR Biga (možná by to mohli brát dokonce jako poklonu, Big je nějaká ikona). Vzpřímené plexi, samozřejmě větší a účinnější než na standardu (motorka je s ním o deset centáků vyšší), bástry na řídítkách a k tomu výrazně masivnější plasty. Normální osmistovka je taková úzká, Adventure naopak kus masa.

Jak byste u dobrodružné verze čekali, je tady větší nádrž, jenže u F 800 GS je ten vtip, že nádrž se nachází pod sedlem. A tam je prostor jasně daný. Konstrukterům se její objem podařilo zvětšit dokonce o půlku ze 16 na 24 litrů, ale to už nešlo bez vyboulení do stran, které by normálně vypadalo už celkem nepatřícně, a tak bylo potřeba zvětšit i plasty vpředu, aby motorka byla vyvážená. A to se podle mě povedlo, já si vlastně té nádrže vzadu všimnul až po dlouhém čase. Díky tomuto umístění bude ovlada-

telnost pořád dobrá, rozhodně bude rozdíl menší než než dvanáctistovce s plnou 33litrovou bandaskou proti standardu s dvacítkou.

Výrobce udává, že těch osm litrů navíc dá motorce akční radius větší o zhruba 120 kilometrů, on totiž Advík v průměru bere o půl litru víc než standard. Běžné osmikilo dokáže s lehkou rukou jezdit za čtyři, čili máte reálný dojezd skoro 400 km, Advík při čtyřech a půl na sto ujede hodně přes 500. To už vám vystačí i v hodně zapadlých končinách.

Abyste ty kilometry přestáli v pohodě, je tady nové turistické sedlo, uchycené na zesíleném podsedlovém rámu. Nemohou chybět široké motokrosové stupačky (s vyjímatelnými gumovými vložkami) místo úzkých špalíček, a páka zadní brzdy je nastavitelná a zesílená. A jak se na verzi Adventure sluší a patří, je tady i trubková ochrana motoru a držáky kufrů, sloužící zároveň jako chrániče nádrže.

Adventure se ale neliší jen „hardwarem“. ABS je ve standardu jako na všech Bavorácích a je vypínatelné, což se v terénu hodí. Přiobjednat

si můžete protiprokluz ASC a elektronicky nastavitelný podvozek ESA (šteluje tlumení na zadku). To vše lze i na běžném F 800 GS. Adventura ovšem přidává ještě příplatkový mód Enduro, jehož aktivací změníte nastavení ABS i ASC pro terénní podmínky.

Jak je u BMW zvykem, na novinku má už teď přichystanou celou řadu doplňků, s nimiž se motorka dá objednat už přímo z fabriky (zmiňované ASC či ESA, a to samostatně, nebo jako součást některého balíčku, snížené sedlo, centrální stojan, snížení výkonu na 35 kW atd.), nebo se dají dokoupit následovně (hliníkový kryt motoru, kufr, tmavé plexi...). Cena ještě nebyla stanovena, nicméně jak u starých vzduchových dvanáctistovek GS/Adventure, tak třeba u šestsetpadesátek GS/Sertao činil příplatek vždy kolem 10 %, standardní F 800 GS vychází na 285 tisíc. První kusy nového Advíka by měly být k dostání už od července. ■