

# Nenápadný služebníček



| VERDIKT       |             |
|---------------|-------------|
| BMW F 800 R   |             |
| Motor         | <b>7/10</b> |
| Podvozek      | <b>7/10</b> |
| Brzdy         | <b>8/10</b> |
| Ovladatelnost | <b>7/10</b> |
| Město         | <b>7/10</b> |
| Cestování     | <b>6/10</b> |
| Sport         | <b>7/10</b> |
| Výkon/Cena    | <b>6/10</b> |

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### BMW F 800 R

|               |                                                     |
|---------------|-----------------------------------------------------|
| Objem         | <b>798 cm<sup>3</sup></b>                           |
| Výkon         | <b>64 kW/86 k@8000</b>                              |
| Točivý moment | <b>86 Nm@6000</b>                                   |
| Hmotnost      | <b>199 kg</b> (provozní)                            |
| Cena          | <b>235 000 Kč</b> (testované provedení 246 575 Kč*) |

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

**Podvozek:** hliníkový dvojitý páteřový rám, vpředu nenastavitelná teleskopická vidlice Ø 43 mm, zdvih 125 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 125 mm, nastavitelné předpětí a odskok, brzdy Brembo s ABS vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 265 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráfky 3,50"/5,50"

**Parametry:** délka 2145 mm, šířka 905 mm, výška 1160 mm, sedlo 800 mm, rozvor 1520 mm, úhel řízení 25°, stopa 90,7 mm, nádrž 16 l (4 l rezerva), užitečná hmotnost 206 kg, udávaná spotřeba 3,6/4,8 l na 100 km při ustálené rychlosti 90/120 km/h  
\* testované provedení: vyhřívané rukojeti, palubní počítač, bílé LED blinkry, zásuvka 12 V

Když se řekne BMW, každý si představí R 1200 GS, velké kapotované cestáky nebo superbike S 1000 RR. Ovšem modrobílá vrtule nabízí i jednu docela normální motorku pro docela normální lidi. Erko do letošního roku přišlo s drobným faceliftem.



**Jan Rameš**  
honzis@cmn.cz

foto: autor,  
Ivan Bezděk

**S**vět je plný paradoxů. Tahle motorka nikdy u BMW nebude bestseller. Přitom pod hlavičkou jakékoli jiné značky by to bestseller naopak byl, a pořádný – naháč střední třídy, po všech stránkách vyvážený, vhodný jak pro méně zkušené, tak pro světem protřelé harcovníky... Problém není ani tak v ceně, která sice není nízká, nicméně se o ní nedá říci, že by vybočovala z řady podobných strojů (Monster 796 s ABS od Ducati stojí to samé). Problém je v tom, že BMW bez obtíží prodává drahé prémiové motorky a spousta lidí to bere tak, že když už bavaráka, tak pořádného. S výjimkou domácího trhu, kde se erko docela daří (jenže Němci jsou velcí vlastenci, navíc i tak je tento model až za těmi drahými), proto nemá na různých ustláno a třeba u nás se ho ročně prodá jen pár kousků. Je to vlastně hrozné ne-spravedlivé, neboť tahle motorka člověku dělá jen radost.

Já jsem si to letos fikaně zařídil tak, že jsem její test absolvoval při BMW Motorrad Days v červenci v německém horském středisku Garmisch-Partenkirchen, tudíž jsem si užil několik set kilometrů vejletěn po Alpách a řeknu vám, bydlit tady, tak si koupím právě F 800 R. Pomalé vracečky, rychlé rovinky, rozbitý i dokonalejší asfalt, sucho či mokro, to vše erko jako pravý univerzální naháč zvládalo levou zadní.

## Pořád stejné, ale hezčí

BMW letošní F 800 R zařadilo

mezi novinky, ale inovace se týkaly vlastně jen vzhledu. A to je kolikrát pro zákazníky důležitější, než když výrobce narve statisíce do úpravy podvozku a motoru... Blinkry jsou bílé, péro zadní centrály červené, přední blatník už není matný, nýbrž v barvě motorky, štítek nad světlý je v sérii (a také lakovaný) a nejpodstatnější a nejviditelnější změnou je protažení bočních plastů až na boky chladiče. Pár drobností, a jak osmistovka prokoukla, už nevypadá, při vší úctě k BMW, jako rychle do kupy hozená bouračka.

Všechny typické prvky stroje uvedeného na trh v roce 2009 zůstaly zachovány, tedy klasický poznávací znak bavorské značky – asymetrické světlomety, horem vedený výfuk, elegantní víceprsková kola, nádrž pod sedlem, hliníkový rám bez čepu kyvné vidle či právě kyvka, která je u tohoto modelu oboustranná. To mně osobně přijde trochu škoda, protože k tomuto stroji by mnohem víc pasovala ta krásná jednoramenná, co mívaly cestovní verze S a ST. Ty také své majitele hýčkaly sekundárním převodem ozubeným řemenem namísto řetězu, nicméně uznávám, že technicky a následně cenově je klasika dvojrameno/řetěz asi racionálnější řešení.

## Velký malý stroj

Erko je zajímavě postavený naháč. Ale oni v BMW neumějí úplně obyčejné motorky. Téměř devadesát koní i newtonmetrů, dlouhý rozvor, to byste čekali velký zavalitý stroj. A přitom máte před sebou takového strážlíka. Jenže když si na něj sednete, zjistíte, že to ani zdaleka není takový záprtek, jako třeba Kawa ER-6n, nýbrž docela prostorný bajk. Štíhlý, vyšší... Vlastně pů-

sobí jako taková zvětšená é-eršestka, protože se čtyřválcovými japonskými naháči typu Hornet, FZ8 či GSR se také nedá srovnávat – ty jsou do jednoho bachraté kvůli svým širokým motorům, zatímco BMW je uzoučké. Stejně jako Monster od Ducati? Ten má i podobně široká řídidla, ovšem hodně sportovně umístěná, zatímco na F 800 R se sedí vzpřímeně a ke sportování vás nic vysloveně nenutí. Když si to tak v hlavě přemílám, možná má tohle bávo ze všech středně velkých roadsterů ty nejlepší rozměry do všech stran.

Sedlo se tváří pohodlně, a také je. Akorát škoda, že nemá kotvení i uprostřed, takhle má tendenci mírně odstávat. Ale to jen na místě, při jízdě ho přeci zatížíte svým tělem. Spolujezdce je na tom také OK, navíc jeho madla mají velikost XXL, a ačkoli stranou vedený výfuk vždycky bývá trochu problém, tady je to, i díky dobrému zakrytí, v naprosté pohodě. Coby pilot sice o svou duhu víte, když máte nohu na špičce, tak se opíráte o kryt, ale na to tam je, že? Ovladače na řídítkách jsou typické BMW, štelovatelné páčky jdou lehounce (spojka je přitom lanková), vyhřívané gripy jsou úzké, přístrojovka s oválnými budíky a velikánským LCD displejem přehledná a nabitá informací. Já bych akorát udělal tlustší nohu bočního stojánku, nevím proč, ale tohle párátko na mě prostě nepůsobí úplně důvěryhodně. Ale třeba jsou to jen mužské komplexy, hihi.

## Odspondu bez pulsů

Řadový osmistovkový dvouválec je starý známý, erko je již pátým modelem, který pohání. A také je v tomhle provedení nejvýkonnější, byť jen o chloupek. Maximální výkon ale není to, proč si tuhle motorku bude někdo kupovat.

Coby správný dvouválec je totiž tenhle motor silný v kramflecích hlavně v zátahu málem od volnoběhu. Díky tomu, že to je řadák s pravidelným zapalováním (ojniční čepy jsou po 360°, tedy zážeh každou otáčku), motor nepulzuje a nechá se podto-

čit opravdu nízko, dva tisíce nejsou žádná míra. Odspondu je to taková příjemná guma, ve městě můžete jet jak na dvojku, tak na pětku, a nikdy vám to nepřijde nepatřičné. Vždycky máte pocit, že je to vlastně optimální kvalita. Zajímavá vlastnost. A síla tam už je, klidně taháte výjezdy z vinglů „ze sklepa“ a jen rychle prořazujete. Lidi, jak já se v těch Alpách vyblbnul, samá zatáčka kolem nohy, dvojka, trojka, čtyřka, slušný kvapík, a přitom pořád lehce nad volnoběhem.

Točit do aleluja sice dvouválec můžete a nad šestitisícovou hranici se dočkáte ještě dalšího nakopnutí, ale upřímně, moc mě to nebavilo, a navíc když vysloveně nepotřebujete předjet dlouhou kolonu, je příjemnější dávat rychle vyšší kvality. Ono se totiž o tomhle jádru nedá říci, že by přímo lačnilo po otáčkách a nějak lehce se vytáčelo. Tradiční neduh typický pro tento způsob konstrukce motoru, vibrace ve vyšších otáčkách (jsou to vlastně dva jednoválce vedle sebe), se úplně nedaří likvidovat



Štíhlá a skvěle ovladatelná motorka ponouká k blbnutí

## MV Agusta F3 už ve verzi EVO

**P**rvní novinářské testy nové malé tříválcové MV Agusty na závodních drahách dopadly skvěle, o to větší však byl šok majitelů, když zjistili, že motory se při pomalé jízdě na běžné silnici či ve městě chovají velice prapodivně. V oblastech mezi dvěma až pěti tisíci otáčkami se jezdci stěžovali na škubání, nutnost spojovat, nenadálé zrychlení při neměnném plynu... V Itálii nad tímto problémem strávili spoustu bezesných nocí, zkoušeli přemápnout elektroniku, až zjistili šokující závěr: dělaly to gumové tlumiče rázů ve spojce! Ty dostaly nový tvar, a je po problému. Nové modely s tímto řešením MV Agusta už nazývá EVO, podle technického ředitele Marca Cassinelliho se továrna také snaží maximálně rychle vyřešit i všechny reklamace prvních modelů. V motorech naháče Brutale 675 už jsou prý tyto nové prvky zakomponovány. **AC**



ani třetí „ztracené“ ojnice, která zde slouží jako vyvažovák, takže nahoře je motor takový udrnčený. Citelné to je už při pěti tisících, což na šestku znamená 130 km/h, a když se do toho přidají ještě turbulence od štítu (zajímavé, když jsem se narovnal, bylo to podstatně lepší), tak buď dáte plný plyn, ať už máte tu rovinku za sebou, nebo se vrátíte na to kilíčko, kilíčko-deset, a jste spokojení cestovatelé.

Spokojená je v tu chvíli i vaše peněženka. Tenhle dvouválec je známý svou střídmostí v konzumaci lehkých ropných frakcí, přes pět litrů se dostanete akorát tehdy, když budete držet plný otevřený opravdu hodně a dlouho...

## Komfortní, ale jistě

Zvědavý jsem byl na podvozek. Po dlouhé době zase BMW, které nemá „nastavování na čudlík“, tedy elektronicky štelovatelné odpružení ESA. Ba co víc, po dlouhé době motorka, která nemá nastavitelného skoro nic, kromě odskoku a předpětí pružiny na zadku! Ale to předpětí je tady hydraulicky kolečkem, abyste si tlapy neumazali, to jsem nečekal, a erko za to dostává malé bezvýznamné plus.

F 800 R potvrzuje mé dlouhodobé přesvědčení, že když se to udělá dobře v továrně, nejsou žádná hejblátka a nastavovátka potřeba

ba. Chápu, že borec se 130 kg se na tohle bude po pěti sezonách v sedle dívat trochu jinak, ale když máte aspoň trochu průměrnou postavu a motorku používáte jako průměrný majitel naháčů střední třídy (tedy si ji neberete na tři dny na okruh nebo na motokrosovou trať), neměli byste s ním mít problém. Nastavení tlumičů je měkčí, takže jízda po městě nebo horším povrchu není za trest, ale svou práci olej a pístky dělají dobře a motorka se nemění v rozhoupanou kocábku na rozbouřeném moři, ani když po ní chcete svižnější průjezdy zatáčkami.

Geometrie je klasická konstruktérská kulišárna: dlouhý rozvor pro dobrou stabilitu, středně „rychlý“ úhel hlavy řízení coby ideální kompromis a krátká stopa na svižné zatáčení. Kdyby tuhle kombinaci stejně něco chtělo rozhodit, je tady ještě jako „vyšší instance“ příčně montovaný tlumič řízení. Tenhle tah inženýrům vyšel, jak v šikanách (a že jsem jich projel), tak v rychlejších táhlých vinglech to bylo vždycky naprosto na pohodu. Tak nějak samozřejmě se tam BMW chovalo. Nádrž pod sedlem navíc přispívá k nízkému těžišti, takže máte

pocit, jako by nevážilo ani ty dva metráky.

Vysloveně radost spolupracovat číší z brzdové soustavy. Nevím, jak to v tom Německu dělají, ale ač tohle jsou obyčejné postarší čtyřpístky, žádné monoblokové radiály, jsou silné a citlivé, nebál bych se použít i přívlasek sportovní. ABS je momentálně na všech BMW už v základu, takže další bodík nahoru.

**Nejlevnější vstupenka**

Nenápadný stroj, tohle F 800 R. Designově klasická bavorácká škola, čili vzhled je specifický, ani líbivý, ani šokující, nýbrž přesně takový, jaký od BMW čekáte. V čem motorka vyniká? Vlastně v ničem. Ve všech oblastech je taková lehce nadprůměrná, a právě tahle vyváženost z ní dělá zajímavou alternativu. V jejím sedle jsem strávil nějaký ten čas a kilometr, a jaké to bylo, to jsem si vlastně začal uvědomovat až zpětně. Jak to? Protože ona pořád dělala to, co jsem po ní chtěl a co jsem od ní očekával. Nepamatuji si situaci, že bych si musel někde říci „teď musím dát pozor, tohle by mohlo být o ústa“, ani „no tohle je vážně boží“. To je z mého pohledu ta nejlepší kvalifikace pro spokojený a dlouhý společný život. Za 235 tisíc je to nejlevnější vstupenka do světa silničních BMW, která vám sice nikdy nezajistí stejnou prestiž, jako kdybyste si koupili boxera nebo dokonce čtyřválcové káčko, jenže ono i to nejlevnější R 1200 R stojí bezmála o sto tisíc víc, a o peníze jde vždycky až v první řadě. ■

**Motocykl do testu zapůjčila firma BMW Motorrad Česká republika.**



Pěkně tvarované sedlo je i pohodlné, spolujezdce potěší velká madla



Ve vysokých otáčkách trochu víc vibruje, ale o to víc radosti nabízí v těch nízkých