

TEST | BMW K 1300 S vs. Honda VFR1200F

Hodně vs. hodně
málo elektronikyBavorák je obratnější
a silnějšíHonda nezapře kila,
ale potěší jemnostíDál než za humna,
rychleji než rychle

Kategorie sportovně cestovních strojů zažívá své znovuzrození. V době, kdy se na supersportech už opravdu nesvezete jinde než na okruhu, jak jsou extrémní, vzrůstá poptávka po výkonných a rychlých strojích, na nichž se dá existovat i v běžném provozu. Jak si tam vede zbrusu nová Honda VFR1200F v porovnání s bavorskou střelou K 1300 S?



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: David M. Bodlák

Když se podíváte na Bávo, řeknete si, že už jste tuhle nízkou dlouhou raketu viděli. Jasně, dříve to byla dvanáctistovka představená už v roce 2004, ale loni se změnila na třináctku, má víc koní i newtonmetrů, prošla revizí všeho možného...

Zato Honda, to je jasná motorka roku 2010, možná byste

ji kvůli vzhledu posunuli klidně dál do budoucnosti. Přitom Honda VFR750F byla před více než dvaceti lety jedním z klíčových zakladatelů téhle kategorie a vlastně od té doby nesla prapor v dobách dobrých i zlých. Poslední osmistovka se výraznější modernizace dočkala před dlouhými osmi lety, letos nezůstal kámen na kameni a dvanáctistovka má se starým modelem společný akorát formát motoru, tedy V4, a zaměření. Její techniku jsme detailně probrali loni v čísle 41 a samostatný test jste si mohli přečíst v letošní jedničce,

teď nadešel čas tvrdé konfrontace s konkurencí.

Jen 13 kg?

Přestože oba motocykly dělí papírově pouhých 13 kg, při manipulaci na místě byste hádali víc. Zatímco BMW je nízké, štíhlé a dlouhé a pocitově docela lehké, Honda svá kila nezapře a podpoří je ještě opticky krátkou stavbou a plnějším hrudníkem.

Také při nasednutí dojmů přetrvávají. Bavorák vás sice protáhne, ale máte z něj pocit obratného stroje s přirozenou ergonomií, snad jen aerodynamika udělaná hodně do rychla (v techničáku se dočtete 285 km/h, Honda „jen“ 250 km/h) vás donutí při vyšším kvaltování více zaléhat. Věféro má určité schopnější plexi, a když už zalehnete (protože vás nebví sedět, jinak nemusíte), máte to jak za velkou obrazovkou a kvasíte si na rozměrné nádrži. Ovšem jinak je posaz takový necestovně nesportovní – ze zalomení řídítek mě bolely ruce (zvláštní, na osmistovce také, asi genetika...) a stupačky bych dal rozhodně víc dozadu. Pocit krátké, bachraté a vlastně i docela těžké motorky nemizí ani při jízdě.

Elektronická bitva

V hodnocení přístrojovek je to plichta. Honda má krásnou, s velkým otáčkoměrem a dvěma displeji po stranách, přehlednou a pěkně podsvícenou. A konečně také umí zobrazit zařazený kvant. Avšak kromě toho už zvládá jen běžné údaje o njetých kilometrech, hodiny, teplotu vzduchu a graficky stav paliva a teplotu motoru, a to je vše. Na prémiovou cestovní motorku

Hondě vyhovuje spíše klidnější tempo, hmotnost v zatáčkách cítíte a podvozek potřebuje individuální nastavení



Byť je Bavorák jen o 13 kilo lehčí, pocitově je rozdíl mnohem větší. Je to taková nízká dlouhá raketa



Motor BMW působí živočišněji a dynamičtěji, Honda je zase jemnost sama

► BMW: POD BĚŽNOU TVÁŘÍ NETRADIČNÍ TECHNIKA

Bavorák vypadá jako úplně normální motorka (no dobře, jako úplně normální německá motorka, ten design je nezaměnitelný), ale **technika** ukrytá pod kapotou není tak úplně běžná. Asi je to dobře, protože motorkáři jsou hrozně konzervy a když něco vypadá příliš sci-fi, tak to nebývá zrovna komerční trhák, a když to má ještě očividně jiný **podvozek**, tak si můžete být jisti, že prodáte pár kousků. BMW však umně maskuje svá specifika – fakt, že motor má válce víc skloněné než vztyčené a tím pádem jsou rámové trubky prakticky vodorovné, to není takový průsvih, stejně jako zadní **jednoramenná kyvka** není dnes už ničím výjimečným, ale vsadím se, že kdyby byl více vystaven na odív přední závěs **Duolever**, rychle by pohlaslo nadšení mnohých nevěřících Tomášů. Vždyť si to celé prohlédnete, rám se ve předu prudce zlomí vzhůru

a je tam k němu namontována složitě se tvářící (byť principiálně jednoduchá) **soustava vahadel** a jednoduché vidlice doplněná o centrální tlumič. Když do toho připočtete tu maximální dávku elektroniky, v níž je dnes BMW lídrem...



VERDIKT

BMW/Honda

Motor	7/7
Podvozek	8/6
Brzdy	7/8
Ovladatelnost	6/5
Město	6/5
Cestování	6/6
Sport	6/5
Spolujezdec	6/6
Výkon/Cena	5/5

TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda VFR1200F

Objem	1273 cm³
Výkon	127 kW/173 k@10 000
Točivý moment	129 Nm@8750
Hmotnost	267 kg (provozní)
Cena	369 900 Kč

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

Podvozek: hliníkový dvojité 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, litá hliníková kola 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 l

TECHNICKÉ ÚDAJE

BMW K 1300 S

Objem	1293 cm³
Výkon	129 kW/175 k@9250
Točivý moment	140 Nm@8250
Hmotnost	254 kg (provozní)
Cena	429 000 Kč (testované provedení 482 612 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 80 × 64,3 mm, kompresní poměr 13:1, vstříkávání BMS-K Ø 46 mm, protipokluz ASC, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod kardanem

Podvozek: hliníkový dvojité páteřový rám, vpředu zavěšení Duolever s jedním tlumičem, zdvih 115 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice Paralever s jedním tlumičem, zdvih 135 mm, elektronicky nastavitelný podvozek ESA II, propojené brzdy BMW Motorrad Integral ABS vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 265 mm, dvoupístkový třmen, pneu Metzeler Sportec M3vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, litá hliníková kola 3,50"/6,00"

Rozměry: délka 2182 mm, šířka 905 mm, výška 1221 mm, sedlo 820 mm, rozvor 1585 mm, úhel řízení 29,6°, stopa 104,4 mm, nádrž 19 l (4 l rezerva)

BMW K 1300 S vs. Honda VFR1200F

Když už jsme u ovladačů, při jejich přímém porovnání vám dojde smutná pravda, že Honda kromě duálních brzd s ABS (ty má BMW v základu taky) a volitelnou poloautomatickou převodovkou DCT (jako první a jediná na světě, náš kousek měl ale klasiku) nenabízí z moderní uživatelské elektroniky nic. Bavorák si za vše navíc nechá zaplatit, ale pak si můžete motoru vybavit protipokluzovým systémem ASC, elektronicky ovládaným podvozkem ESA druhé generace nebo quickshifterem umožňujícím řazení pod plným plynem – ten překvapivě funguje lépe ve středních otáčkách, na vytáčení do maximálních otáček má příliš dlouhý čas vypnutí zapalovače a motorka se dost zmitá. Náš testovaný kousek všechno tohle měl a spolu s alarmem a vyhřívanými hefty činil příplatek ještě snesitelných padesát litrů.

Jemný, nebo živočišný?

Veliká očekávání vzbuzovalo srovnání motorů. Zvětšený agregát káčka znám už z loňska, třináctka se proti dvanáctistovce chlubí větším kroutákem skoro v celém otáčkovém rozsahu a tenhle dopředu hodně skloněný řadák tahá vážně krutě. Ve srovnání s Hondou působí živočišněji, má hrubší projev a docela vibruje. To věčko VFR je hladkost sama, žádné vibrace, všechno krásně jemné, i co se převodovky týče. A koní, tak těch má Honda také dost a když se rozmotá, je jak utržená lokomotiva.

Rozdíl je v dodávce výkonu na zadní kolo. Bavorák má mnohem kratší sekundární převod, na šestku jede při 6000 otáčkách lehce přes 150 km/h, zatímco u Hondy tam tou dobou máte skoro 180. Nelze se pak divit, že při naší oblíbené disciplíně, již je zkouška akcelerace ze stovky na trojku i na šestku, dostává japonský stroj od svého evropského kolegy na frak. Rozdíl není extrémní, ale citelný.

Co převod ovlivní a co ne

BMW disponuje také vyrovnanějším průběhem kroutáku, vécefo je pod tří a půl tisíce nečekaně mrtvolné, což opět ve spojení s rozdílné dlouhými převody znamená, že u BMW

Kufry, centrální, v nabídce dalšího originálního příslušenství je i turistické plexi a vyhřívané hefty – Honda je jednoznačně více cestovní



dokázete jet šedesát i na šestku a následně akcelarovat, zatímco u Hondy ta samá rychlost znamená maximálně čtyřku a když někde potřebujete vystřelit z vinglu, chce si to pohlídat otáčky.

Dlouhý sekundár by u Hondy teoreticky mohl znamenat menší spotřebu a tím uhnout diskuse o malém objemu nádrže, jež novinku od jejího představení provázejí. Bavorské nadupané dvanácti- a třináctistovky jsem vždy považoval za jedny z nejživnějších motorů – kde jsem byl zvyklý jezdit maximálně za 5,5 litru, tam káčka vždycky dlabala o litr více, ovšem Honda se stabilně držela ještě skoro o další litr nad Bavorem! Sedm osm litrů na sto, po necelých 200 km tankujete...

Co všechno poberou

Také při porovnání podvozků vychází lépe Němec. Motorka je sice dlouhá jak Lovosice, ale přední závěs Duolever (teleskopická vidlice je nahrazena duralovými odlitky odpruženými přes paralelogram u hlavy řízení), i zadní jednoramenná kývačka Paralever fungují pěkně synchronně a jejich hodnoty předpětí a útlumů jsou na všechny přednastavené programy elektroniky ESA zvoleny optimálně. Tuhle vychytávku jsem si za poslední léta velice oblíbil, stačí si před jízdou nacvakat zatížení ve třech polohách (sólo až plná nálož), a potom jen přepínáte mezi režimy Comfort, Normal a Sport, to podle toho, jaký

je povrch. Reakce je okamžitá a citelná.

Podvozek na staré VFR800 platil jednoznačně za velké přednosti stroje, avšak u dvanáctistovky v sériovém nastavení detekujete mírný nesoulad mezi předkem a zadkem. Obrácená vidlice s nastavitelným předpětím i odskokem je tužší, zadní centrála se stejnými možnostmi štelování se naopak zdá podtlumená a ani po mírném zásahu do set-upu jsme se nedostali na stejnou úroveň důvěry jako u BMW, o starém VFR ani nemluvě. Živě si pamatuji, jak jsem vletěl na kruháč pod mosteckým okruhem poněkud ambiciózněji, než bylo vhodné, a byl rád, že se mnou vécefo jen odskákal k vnějšímu okraji. Více než na broušení kolen je tahle motorka prostě nalaďena na svižné cestování.

Když potřebujete zastavit

Co naopak u VFR musím hodně vyzdvihnout, jsou brzdy. Způsob, jakým se radiální šestipístky propojené se zadním dvoupíst-

Tyhle tvary známe už od roku 2004, ale od loňska montovaná třináctka dělá všechno ještě lépe



kem vypořádávají s více než třímetrákovou soustavou motocykl plus řidič, je impresivní. Stačí trochu necitlivě přitlačit na páčku a máte co dělat, abyste se udrželi v sedle.

BMW také brzdí skvěle, celá motorka se úplně přicucne k povrchu, ale pocit na páčce je takový bavorácky gumový, navíc stáčila tři vlašná kola na mosteckém autodromu a byla až u řídítka.

Sportovní a cestovní

Týden v sedle obou strojů jasně ukázal, jak velký rozptyl najdete v kategorii strojů, jež by měly zvládat sport i cestování. BMW vyznává sportovnější přístup, je to hbitá střela, kterou vezmete odpoledne na výlet do oblíbených zataček a jednou za rok nabalíte ty roztomile subtilní kufříky, které Němci ke káčkům nabízejí, zalehnete a přeletíte do Chorvatska nebo Itálie.

Hřmotnější Honda jde na věc s větší rozvahou a vysloveně si říká o centrální stojan a kufry, jaké vidíte na našem testáku, k tomu turistické plégo a vyrazit každý víkend někam dál. Sedlo je sice tvrdší, ale nabízí hodně poloh a neprosedí se tak rychle jako to měkké na Bavoráku, snad jen spolujezdec tady má trochu víc zahnuté nohy než na Němci, kde se naopak musí více nahnout k nádrži. A propros nádrž – no, u Hondy musíte při tom vejletění víc plánovat zastávky u benzínek...

Motocykly do testu zapůjčily firmy BMW Group Česká republika a Honda ČR.

inzerce

MINIROZHovor



Bohuslav Hruška

jednatel MBW s.r.o., výrobce motooblečení

CMN Jak a kdy jste se dostal k motorkám?

Moje první seznámení se dvěma koly proběhlo na louce na dědovo pionýru Jawa 50 „pařež“ ještě za doby hlubokého bolševizmu a od té doby jsem vyzkoušel hodně typů motorek a na hodně z nich jsem se i poválel.

CMN Najednou se z koníčku stalo i zaměstnání, máte ještě čas a chuť jezdit?

Určitě, беру i jako povinnost vyzkoušet to, co vyvíjíme a prodáváme. Dvě kola jsou pro mě ale i relax. V posledních letech vyjezu na silnice často i bez kamarádů. Na společných vyjíždkách se přestáváme hecovat a závodit – nějak už se nám, přeživším, nechce trávit čas ležením v nemocnici. Za

to na motokrosu se dokážeme vyhecovat doruda. Vidět vedle sebe kamarádův přední blatník je jednoznačný signál pro otočení heftem. Poměrně často vyjedeme na endurech nebo čtyřkolkách do hor a lesů v zemích, kde se to ještě smí.

CMN Chystáte pro zákazníky nějaké novinky?

Novinek se u nás dočkáte celoročně, v tomhle směru pro nás sezona nikdy nekončí. Letos jsme představili novou produktovou řadu LIME. I tady je snad vidět naše snaha dát našim zákazníkům to nejlepší, za co nejlepší ceny. Během dvou měsíců doplníme náš sortiment o nepromoky, zimní rukavice a další produkty pro podzimní čas. Celý letošní rok zkoušíme a vylepšujeme novou řadu kombinéz na okruzích tak, aby byly na příští sezonu v prodeji i ve dvoudílném provedení a v různých barvách. Sledujeme nabídku v sousedních zemích a pomalu jsme přesvědčeni, že dokážeme našim motorkářům nabídnout minimálně srovnatelné produkty za srovnatelné ceny. V tomhle přesvědčení nás utvrzuje rychle stoupající prodej našeho oblečení zejména v Německu.

CMN Co byste našim čtenářům popřál?

To co všichni – aby přežili a pokud možno bez úrazu. A za sebe, aby jim to jezdilo a měli z toho ježdění radost.

Zpovídal Martin Houška



Budíky BMW působí stroje a odměřené, palubní počítač však nabízí neporovnatelně větší množství informací



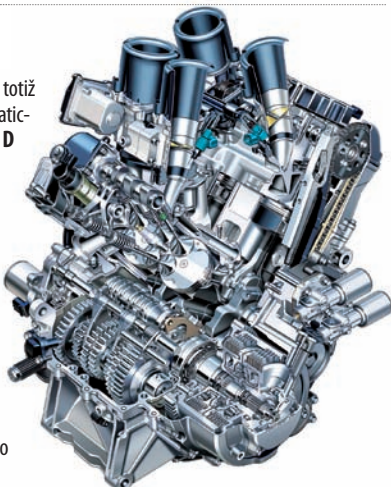
Pěkná, dokonce moc pěkná přístrojovka. Zvládá i zařazení kvalt, ale jinak je docela chudá

► HONDA: S POLOAUTOMATEM

Kromě standardní verze, jejíž hodnocení vám přinášíme v tomto testu, vyrábí Honda svou VFR ještě ve variantě DCT. To je zkratka pro **Dual Clutch Transmission** a znamená to, že na motor navazuje dvouspojková převodovka. Z technického hlediska se jedná o dvě normální převodovky s ozubenými koly zasazené do sebe s tím, že každá má svou spojku (jsou tady tudíž dvě) a vždy je jedna spojka sepnutá a druhá rozepnutá. Z uživatelského hlediska jde prostě o **automat s možností manuálního řazení** (zde doslova, manus je latinsky ruka a skutečně se řadí tlačítky na řídítku), ačkorát setsakramentsky rychlý.

My už jsme novou „dvouspojku“ otestovali a musím říct, že tahle vychytávka posunuje VFR

do úplně jiného světa. Funguje totiž skvěle. Na výběr jsou dva automatické režimy – ten běžný nazvaný **D (jako Drive)** je tedy hodně turistický a motor zbytečně podtáčí, zato **S (jako Sport)** maká opravdu super! Jen výjimečně se stane, že byste měli pocit nevhodně zvolené rychlosti, prostě jen taháte za plyn a brzdíte. A když přepnete na **manuál**, užíváte si té rychlosti a jemnosti, s jakou převodovka reaguje na vaše požadavky – takhle dobře to nikdo rukama a nohama nedá!



Are you "Ready to Race"? >> www.ktm.com

ŠESTIDENNÍ TEST VÝORČE

SIX DAYS

KTM POWERPARTS
KTM POWERWEAR
KTM ADVENTURE TOURS

SPECIÁLNÍ EDICE MODELŮ PRO LEGENDÁRNÍ ENDURO ZÁVODY: 6 DNÍ, VÍCE NEŽ 1100 KM, VÍCE NEŽ 50 HODIN V SEDLE MOTOCYKLU, ŽÁDNÍ MECHANICI. KTM SIX DAYS 2010. STRIKTNĚ LIMITOVANÉ MNOŽSTVÍ. SE SPOUSTOU SPECIÁLNÍCH DOPLŇKŮ UŽ V ZÁKLADNÍ VÝBAVĚ. "READY TO RACE" BEZ KOMPROMISŮ. TEĎ U TVÉHO PRODEJCE KTM!

ENE (2100 125 ENE 250 ENE 300 ENE
4700 250 ENE-F 450 ENE 530 ENE

PRODEJCI: BRNO: AUTONOVA BRNO S.R.O., MASNÁ 418/20, TEL. 543424238 • HRADEC KRÁLOVÉ: KTM TROJAN, BRNĚNSKÁ 1800, TEL. 495269492 • CHOMUTOV: AUTO MARKET S.R.O., MALKOV 80, TEL. 474622929 • LIBEREC: UNIVOK, DOPRAVNÍ 711, TEL. 777682227 • MLADÁ BOLESLAV: FLASH TEAM S.R.O., BOLESLAVSKÁ 902, TEL. 326334827 • OLOMOUČ: MOJEMOTORKA.CZ, PAVLOVICKÁ 124/4, TEL. 724488931 • PRAHA: RACE TOOL, VRBOVA 19, TEL. 222362231 • PRAHA: SHIVA MOTOSHOP, PECERADSKÁ 108, TEL. 267712041 • STŘÍBRŮ: B&P RACING S.R.O., TOVÁRNÍ 503, TEL. 374627000 • SVITAVY: AMD, NÁMĚSTÍ MÍRU 89, TEL. 461532256 • VLAŠIM: SETTE S.R.O., VLAŠÁKOVÁ 844, TEL. 317844775 – 6

KTM

Prosim, nepapadujte zobrazené jízdní úkony, vždy noste ochranné oblečení a dodržujte pravidla silničního provozu!