



TECHNICKÉ ÚDAJE	
BMW F 800 GS Adventure	
Objem	798 cm³
Výkon	63 kW/85 k@7500
Točivý moment	83 Nm@5750
Hmotnost	229 kg (provozní)
Cena	332 176 Kč
(cena testovaného provedení*	
376 870 Kč)	
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 82 × 75,6 mm, kompresní poměr 12:1, vstřikování BMS-KP Ø 46 mm, kontrola trakce ASC za příplatek, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem	
Podvozek: ocelový příhradový rám, vpředu nenastavitelná USD vidlice Ø 43 mm, zdvih 230 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 215 mm, nastavitelné předpětí hydraulicky a tlumení za příplatek elektronicky ESA, brzdy s ABS vpředu 2 kotouče Ø 300 mm, dvoupiستkové třmeny, vzadu kotouč Ø 265 mm, jednopístkový třmen, pneu Metzeler Karoo 2 vpředu 90/90R21, vzadu 150/70R17, vyplétané ráfky 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, užitečná hmotnost 215 kg, max. rychlost 193 km/h, zrychlení 0–100 km/h za 4,1 s, při 90/120 km/h udávaná spotřeba 4,3/5,7 l/100 km	
*testované provedení: Equipment package (vyhřívané rukojeti, centrální stojan, palubní počítač), Enduro package (ASC, offroad mód ABS a ASC), ESA, offroad pneu, LED přídatná světla, LED blinkry	

Přestože zadní část „napuchla“ (je tam velká nádrž), motorka nepůsobí opticky nevyváženě. Zanícenost pro adventury z ní číší

Už vidím, jak tenhle nadpis zvedá srdcaře-africatwinkaře ze židlí. Ale nemůžu si pomoci. Neříkám, že je nový malý Advík stoprocentním nástupcem hondí legendy, ovšem spojuje je tisíc a jedna věc.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: autor, Květa Ramešová

Už třeba jen to, že podobných motorek najdete dnes pomálu. Tedy, vlastně skoro žádnou. Co byla Africa Twin? Motorka, která skutečně zvládala jak endurování, tak cestování, obojí s prstem v nose. Jednadvacítka vpředu, sedmnáctka vzadu, velká nádrž, dobrý komfort, dobrá jízdní pozice pro offroadování, nízká spotřeba, tak akorát výkon, velká spolehlivost hraničící s nerozbitností. Měli jsme ji jako redakční motorku, poté si ji koupil náš David, dříve zapříslahlý milovník supersportů, a nepřestává o ní prohlašovat, že je to nejlepší motorka na světě. V současnosti moc alternativ není. Triumph má svého Tigera 800 ve verzi XC a Kátémka raketu 1190 Adventure R, což jsou skvělé stroje, ale tak nějak jim chybí dobrácky charakter AT. Na Kačeně si nedokážu představit, že pojedou kilo a budu spokojený člověk, na Africe bohatě. A na tomhle malém Advíkovi jakbysmet. Jak říkám, je si s AT nebezpečně podobný...

Dálnici raději ne
Přitom tenhle test nezačal zrovna dvakrát dobře. Byl jsem ve třetině podvečerní cesty domů, tzn. někde na padesátém kilometru D11, a zrovna jsem si říkal, že jsem úplně blbej. „Co tu dělám? Co tu sakra dělám?“ prudil jsem sám sebe do helmy. Proč jsem nechal Davidovi velkého Advíka (R 1200 GS Adventure, kdybych se nevyjadřoval dostatečně srozumitelně) na silničních pneumatikách, velkou mega pohodlnou motorku, když on toužil po špuntech a řádění v lomu, a vzal jsem si tohle? Na terénních gumách tady drčím po dálnici sto deset, abych je moc neojel, motor také není v otáčkách lehce nad čtyřmi tisíci žádný hebouš, a palubní počítač mi ukazuje průměrnou spotřebu 4,7 namísto mnou očekávaných tří a půl. Standardní F 800 GS nemám rád ani trochu, tak proč jsem si proboha vzal tohle?!

Asi proto, abych hned na začátku zjistil, na co tahle motorka není. Rozhodně to není žádný dálniční nadzvukový hltač kilometrů. Na to existují podstatně lepší stroje. Třeba takové, které nemají obuté špunťovky a vysoké ploché plexi, které sice velmi dobře funguje a to malé na standardním malém géesu je proti němu jen špat-

ný vtip, ale taky zvyšuje aerodynamický odpor (zpátky jsem jel tu samou trasu za silného protivětru a spotřeba vylezla až na 5,4). Jenže mi nedocházela jedna zásadní věc, a sice že jsem už opravdu velmi dlouho nejel na skutečném cestovním enduru a už vůbec ne po dálnici. Smířil jsem se s tím, že tenhle test prostě nějak přetrpím, nejsem tady přeci od toho, aby se skvěle povožil, ale abych stroj pokud možno objektivně otestoval a napsal o něm, a s tímhle rezignovaným vě-

domím jsem sjel z dálnice na okresku, kde...

Pár změn, jiná motorka
...kde se všechno totálně, ale totálně obrátilo a domů jsem dojel s pár terénními vložkami pryšticí nadšením a jak politý živou vodou. Sakra tahle motorka by se mi asi líbila v garáži! A rozhodně nejsem sám, seděli jsme takhle s motocyklovým Mártym a Somikem od motohousat (čili tři naprosto odlišné postavičky) a s údivem zjišťovali, že nás nikoho nikdy nebavil stan-



BMW klasika. Dynamické módy Road a Enduro upravují zásahy ABS a kontroly trakce



Samé praktické vychytávky: komfortnější sedlo, větší nádrž, držáky kufrů sloužící jako padáky

dardní model, od Advíka jsme nic nečekali, a jak si nás nakonec všechny tři dokázal omat kolem prstu!

Přitom těch změn není až tak moc, jenže všechny jdou správným směrem. Již zmíněné plexi je o 9,5 cm vyšší. Sedlo je vyšší jen o jeden centimetr, ovšem výrazně pohodlnější. Na standardu mě rozčlovalo přílišné zalomení kolen, tady ne. O patnáct kilo vyšší hmotnost sice nepotěší, jenže značná část toho připadá na výrazně větší nádrž – normální géeso má 16 litrů, Adventure parádních 24! Navzdory o půl litru vyšší spotřebě tak máte dojezd větší zhruba o 120 km, s lehkou rukou se dostanete za pětistovku, přes 400 kilásků na nádrž byste měli dát vždycky. Podsedlový rám je náležitě vyztužen, abyste mohli motoru pořádně naložit, užitečnou hmotnost má sice o 5 kg nižší, ale i tak činí bezprecedentních 225 kg. No a pak je tady spousta drobností zpříjemňujících jízdu mimo vozovku, ať jde o široké zubaté stupáčky, chrániče rukojeti, sklopný nástavec zadní brzdy (abyste lépe dosáhli, když stojíte ve stupáčkách), padací rám na motoru nebo držáky kufrů, které slouží zároveň opět jako padáky pro zadní část stroje, kde chrání

hlavně nádrž. Ta je totiž u malého géesa pod sedlem, ale to vy přece dávno víte...

Naše testovačka měla ještě rozsáhlou příplatkovou výbavu, která zvedla cenu stroje o dalších více než 40 tisíc na úroveň, za kterou nabízejí jiné značky velké dvanáctistovky. Uf... Ledkové blinkry a přídatná světýlka bych si klidně odpustil, stejně jako elektronické odpružení ESA, které tady akorát mění nastavení útlumu zadního centrálu. Ovšem zubaté pneumatiky, vyhřívané hefty, hlavní stojan, palubní počítač a protipokluz ASC, který navíc nabídne i pro ABS (to je sériové) ještě speciální Enduro mód s posunutými hranicemi zásahu, mi přijdou jako smysluplná investice.

Pole-louky-lesy-ráj
Když už jsem zmínil zubatá kola, ta jsou většinou limitující pro pohyb na silnici, ovšem použité metzelerky Karoo 2 mě překvapily svou čitelností a přilnavostí. Po pár zatáčkách jsem všechny obavy hodil za hlavu a řezal to jako na běžných silničních. Ovladatelnost je báječná, také právě díky gumám, tak lehce se mi už dlouho na ničem nejele. Mám přímé porovnání právě s velkým Advíkem, který vždy šokuje nepoměrem mezi mohutným vzhledem a lehkostí, s jakou se vodí, a tedy proti osmistovce je to slon, tak je malé géeso lehkonohé. Také brzdy byly příjemné, na silnici dostatečně silné, mimo ni nezáludné.

Tu pravou nirvánu jsem ale zažil, když jsem druhý den dopoledne vzal foťák a vyrazil po okolí. Takové to pole-louky-lesy, s občasnými přejedy po as-

VERDIKT	
BMW F 800 GS Adventure	
Motor	7/10
Podvozek	6/10
Brzdy	7/10
Ovladatelnost	7/10
Město	6/10
Cestování	7/10
Sport	7/10
Výkon/Cena	6/10

Změn není moc, ale všechny jdou správným směrem: plexi, sedlo, nádrž, padáky...



Holý Adventure je vlastně prakticky nastrojený standard. Seznam příplatkové výbavy je ale pořad nekonečný...



Díky nízkému těžišti působí Advík v terénu opravdu velmi lehce. Pro jezdce mé váhové kategorie učiněný zázrak :-)

faltu. Především, že nejsem žádný velký endurista a víc než délka a výška skoku přes lavici mne zajímá, jestli zvolená cesta zanedlouho neskončí v křoví, protože to bych se musel otáčet, což by s bezmála 230 kg malého Advíka mohlo být pro mě daleko větší dobrodružství. Ale právě tahle motorka mi dokázala dát tolik (sebe)důvěry, že jsem si to užil jako nikdy předtím.

Lehká ovladatelnost pokračuje i mimo zpevněný povrch – přestože je nádrž bachratá, nachází se až vzadu a vaše nohy objímají krásně štíhlou motoriku. Široké stupačky mají vyjímatelné gumové výplně, které bych asi rovnou zahodil, a řídítka jsou přesně tak vysoko, aby to bylo příjemné i vyšším postavám. Ergonomie je prostě skutečně endurová, pro mě opět nejlepší, kterou jsem kdy na adventure biku při jízdě vestoje zažil. Rázem jako bych jel na svém XT, které váží o tři čtvrté metráku méně.

Jako elektromotor

Že ale nesedím na XT, mě neustále přesvědčoval motor. Ten je pro terénní hrátky naprosto lahůdkový. Na silnici mě nijak zvlášť nenadchnul, prostě motor, no, nějaký tam být musí, aby to jelo dopředu. Síly má tak akorát, ve vyšších otáčkách poměrně vibruje a drnčí, ta hlavní dynamika se odehrává zhruba do 140 km/h, pak už jsou jízdní odpory (gumy a plexi) docela velké. Zkrátka celkem fajn jádro pro tu silniční část cestovního endurování, ale nic, co by se mi zarylo pod kůži.

Kvality řadového dvouhruku jsem však ocenil, jakmile jsem se dostal na šotolinu, hlinu, trávu, prostě tam, kde to klouže. Staré malé géso jsem si pamatoval jako takové uště-

máte ty správné otáčky, protože jinak to s vámi škube, tady o ničem takovém nevíte. Máte zařazenou dvojku, trojku, čtyřku, to je jedno, a jen kroutíte plynem a soustředíte se na samotnou jízdu. Až když se dostanete na rychlost chůze a volnoběžné otáčky a motor začne protestovat, kouknete se na displej a je-da, je tam čtverec, tak tam něco sešlapete... Co plynem dáte, to na zadním kole máte, dokážete v pohodě plout po náčce, stejně jako orat hluboké brázdy, a mezi oběma extrémy je akorát jedno otočení heftem. Boží. Navíc vás elektronika v Enduro módu o zážitky neochuzuje a decentně zasahuje až skutečně velmi pozdě.

Opravdu jako Africa?

Ač jsem to po prvních několika desítkách kilometrů opravdu vůbec nečekal, tohle nové F 800 GS Adventure mi tedy nasadilo velkého brouka do hlavy. Chtěl bych ho? Asi jo. Svým charakterem působí ne jako dobrodružnější malá osmistovka, nýbrž jako úplně jiná motorka. V terénu se vodí tak lehce, jedinou výtku mám (a to i na silnici) k příliš tvrdé přední vidlici, já jsem hmotnostní kategorie Ultralight a potřeboval bych ji změkčit. Místo systému ESA bych dal přednost štelovatelným pružinám vpředu. Ale jinak? Pohodový a skvěle dýkavatelý motor, tak akorát výkonný a pořad dosti úsporný, dobrý komfort, velká kola, velká nádrž, výborná ovladatelnost celé motorky, skvělá jízdní pozice pro offroadování... Vůbec mi nevadilo jezdit osmdesát až sto po okreskách, žádný stres.

Hodně, hodně mi to připomíná charakteristiku Hondy Africa Twin. Jenže tu já si koupit nemůžu, protože je na mě fakt hodně velká, já jsem vždy byl spíš typ na Transalpa. Ale teď mám černého koně, BMW F 800 GS Adventure!

Motocykl do testu zapůjčila firma BMW Motorrad Česká republika.

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

Monster od Ducati začal svou druhou dekádu existence zásadní přeměnou ze vzducháče na vodníka. Otestovali jsme špičkový model 1200S, jaký motor však v Monstru preferujete vy?

Pište na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz



Jízdní pozice je nejlepší, jakou jsem kdy na cestovním enduru zažil. Tohle není motorka strojená jen na pohled!



NAVRŽENO PRO DOBRODRUHY.

Ať jste kdekoli a v jakémkoli terénu, s novým modelem R 1200 GS Adventure od BMW Motorrad se vždy budete cítit jako doma. Nejen že nádherně vypadá, ale také přináší úžasné výkony do všech jízdních disciplín – výsoce citlivá a pružná odezva plynu umožňuje lepší ovladatelnost na obtížném povrchu, odolný a přesný podvozek vás doveze přesně tam, kam chcete jet. Maximální jistotu na cestě vám za každých podmínek zajistí možnost přepínání mezi dvěma jízdními režimy – Road a Rain – jednoduchým stisknutím tlačítka. A protože k další benzince to může být hodně daleko, máte zde jistotu 30litrové palivové nádrže, takže si můžete v klidu užívat dobrodružství. Model R 1200 GS Adventure – připraven k jízdě, kdykoli máte chuť vyrazit. Další informace viz bmw-motorrad.com/R1200GSAdventure



BMW R 1200 GS ADVENTURE. DOKONALÉ ENDURO.

Brno
Renocar
renocar.com

České Budějovice
ACR auto
bmwacrauto.cz

Hradec Králové
Stratos auto
bmwhk.cz

Ostrava
Cartec
bmwcartec.cz

Praha
Invelt
invelt.com

Praha
Stratos auto
bmwprosek.cz

inzerce

Ducati Multistrada 1200 ABS

Letní limitovaná nabídka!

Ducati Multistrada 1200 ABS s pevnou cenou 440.000,- Kč, nyní navíc s bonusem 40.000,- Kč na nákup originálního příslušenství nebo oblečení!

Podrobné informace o podmínkách tohoto programu, testovacích jízdách a kontakty na autorizované dealery na www.ducati-czech.cz

Akce platí do 31.8.2014 nebo do vyprodání zásob. MOTO ITALIA s.r.o. si vyhrazuje právo změnit podmínky nabídky nebo ji ukončit i bez předchozího upozornění.