



Jiné světy



Nejde o to, kdo je rychlejší na rovince nebo hbitější v zatáčkách. To víme dopředu. Jde o rozdíly, které nenaměříte. Suzuki GSX-R1000 vs. Suzuki Swift Sport.

Dali jsme si obtížný úkol. Možná dost těžko splnitelný, ale pokusíme se. Budeme se snažit řidiči Swiftu Sport vysvětlit, co všechno může zažít za řídky superbiku GSX-R1000. A naopak. Červená světla zhasla!

Přízemní střela

Rychlá jízda na motorce někde na zakroucené silnici nebo okruhu, to je kumšt. Aby takový adrenalin měl smysl a nesměl obrovským průvihem, musí za řídky sedět opravdový motorkář. Někdo zkušební, kdo se strojem umí zacházet a zná jeho vrtochy. Každý jiný jenom zbytečně hloupě riskuje.

Najde se ale cesta, jak může kouzlo supersilného superbikeového litru poznat i řidič Swiftu Sport. Samozřejmě, aspoň průměrná motorkářská zdatnost je

naprosto nutná. Sednout na GSX-R1000 po pár kilometrech strávených na stopětadvacítce je něco podobného, jako by se „pilot“ rogal rozhodl vyzkoušet gripen. Ale majitel Swiftu Sport kdysi na silných motorkách jezdil, takže si na litrovou ochutnávku věří.

Připravili jsme mu kilometr s pevným startem. Na letištní ploše, s dlouhatánskou pocílovou rovinou na brzdění. Takže se pojede jenom rovně. Jenom s uvozkami. Proti dvěma metrákům stojí necelých 190 koní.

Nejdřív je potřeba natrénovat rozjezd. Žádná legrace, do levé ruky se musí dostat cit, aby se superbike rozjel rychle. Ale bez stavění motorky na zadní. Nebo hůř, trapného chcipnutí... Po několika pokusech je znovuzrozený motorkář spokojený a připravený na ostrý start.

Motor duní v předstartovních otáčkách, máváme rukou jak v Trháku, mačkáme stopky a GSX-R1000 vystřeluje. Motorka okamžitě mizí z dohledu a přehupuje se přes malý horizont letištní plochy.

V cíli je prakticky hned. Přesně řečeno za dvacet sekund a kousek. Jezdec sesedá z motorky, sundává přilbu a rozdýchává zážitek. Pak se mu konečně vrací řeč. „Ta motorka jede hrůzostrašně! Nikdy jsem nepoznal vůbec nic, co by se zrychlení téhle litrové furie podobalo,“ vydechl jezdec. „Ještě ve stopadesátce se stavěla na zadní. A na začátku, když jsem dal plný plyn, udělalo se mi až mdlo, jak se mi vnitřnosti začaly stěhovat různě po těle,“ zmohl se na první náznak úsměvu. „Potom na konci kilometru, když jsem byl už skoro v cíli, mrknu na tachometr a tam téměř třístovka. A mně se udělalo znovu špatně. Tak rychle jsem v životě nejel,“ kroutil hlavou jezdec.

„Nejvíc mě překvapilo, že třístovka v podání Suzuki GSX-R1000 zas tak strašidelně nepůsobí. Díky výborné aerodynamice je za řídky skoro klid,“ chválí superbike od Suzuki. „Že letíte tak hrozně rychle, poznáte až na brzdách. Z třístovky na pár metrech rozhodně nezastavíte,“ upozorňuje.

Zpomaleně...

Střídáme. Na startu už stojí natěšený Swift Sport. Za volantem motorkář zvyklý na svou Suzuki GSX-R1000. Se swiftem si taky nejdřív zkusí pár cvičných startů, aby na začátku zbytečně nepřišel o desetinky. A potom už pokývne hlavou, že je všechno OK. Stopky připraveny, kola se lehce protáčí a swift vyráží vstříc měřenému kilometru. K horizontu se přibližuje nesměleji než raketová motorka.

V cíli nakonec na litrový superbike ztratil swift deset sekund, na konci kilometrového úseku peláší stošedesátkou. Řidič zážitek rozdýchávat nemusí, od volantu leze s úsměvem. „Nejde špatně, to říct nemůžu. Ale proti superbiku mi všechno připadlo jakoby zpomaleně,“ hodnotí jízdu. Jak jinak, vážený pane motorkáři. Na dvoumetrákové GSX-R1000 máte pod sebou stopětaosmdesát koní, u Swiftu Sport se 136 koní musí opřít do jedné tuny...

Kilometr s pevným startem, to byla disciplína jednoznačně pro motorku.

Tady musel i řidič Swiftu Sport uznat, že jedna stopa se dokáže dostat pod kůži. „Tady, na uzavřené trati, to byl opravdu extrémní zážitek. Přitom celkem bezpečný. Tak enormní zrychlení žádné auto nenabídne,“ říká náš jezdec.

Kouzlo ovladatelnosti

Nad výkony Swiftu Sport se motorkář zatím spíš usmívá. Teď ale oběma strojům stavíme klasický světomotorácký vyhýbací manévra a tady nevyzní jeho GSX-R1000 úplně dobře. Ve své kůži nebude ani náš čerstvě znovuzrozený „jednostopák“, který si kuželkové klíčkování vyzkouší na vlastní kombinězu. To už nepřijde o tak přímočarou záležitost jako u letištního kilometru.

Přehodit motorku rychle ze strany na stranu je totiž něco jiného, než zatočit volantem doleva a pak doprava. V jedné stopě se musíte zapřít do stopáček a přenést váhu. Pro obrozeného jezdce nic lehkého.

Taky že je po manévru trochu nespůj. „Přiznám se, že bych nechtěl na motorce někdy řešit podobnou krizovku v běžném provozu.“

To motorkář navykly na fyzicky náročné překlápění superbiku se za volantem Swiftu Sport usmívá. Teď už ale naprosto spokojeně. „Nečekal jsem, že



Diametrálně odlišné chování - v autě zatočíte volantem, na motorce musíte přenášet váhu, zapřít se do stopáček, správně vyhodnotit přilnavost asfaltu...



Foto: Josef Dvořák

tohle malé suzuki bude tak hravé a ovladatelné. Přední náprava snad na suchu ani nemůže ztratit přilnavost,“ komentuje jízdní vlastnosti.

Nadšení pokračuje i při brzdění. „Ve swiftu zkrátka dupnu na pedál a o nic jiného se nestarám. Na motorce musím dávat pozor, aby se mi nezablokovalo přední kolo nebo abych nenajel třeba na šterk,“ vypočítává možnosti. „A znovu potřebuješ sílu! Když se nezapřeš do řídek s propnutými lokty, můžeš se hezky proletět,“ přidává dojem naturalizovaný motorkář, který si panické brzdění taky vyzkoušel.

Prohodíme si je?

Povedlo se nám přesvědčit motorkáře, že by ho mohl bavit i takový Swift Sport? „A víte, že bych si ho někdy na nějakou zakroucenou silničku půjčil? Výkonem motoru mě sice nedostal, podvozek je ale hračka. Poklonal!“ pochvaluje si.

A co původním povoláním řidič? Vrátil se po leteckém dnu s GSX-R1000 aspoň příležitostně za řídky? „Přemýšlím o tom. Na litrový superbike se už ale necítím, mám se rád. Takhle nějakého menšího naháče, třeba Suzuki GSR750, to by mohlo být ono!“

Suzuki GSX-R1000

Motor	řadový čtyřválec
Chlazení	kapalinou
Vrtání a zdvih (mm)	74,5 x 57,3
Zdvihový objem (cm ³)	999
Výkon (kW/ot.min)	136,1/11 500
Toč.moment (N.m/ot.min)	116,7/10 000
Převodovka	šestistupňová
Sekundární převod	řetěz
Přední brzda	dvojitá kotoučová
Zadní brzda	kotoučová
Rozvor kol (mm)	1405
Výška sedla (mm)	810
Pohotovostní hmotnost (kg)	203
Objem nádrže (l)	17,5
Cena (Kč)	344 900

Swift Sport

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Zážehový čtyřválec DOHC, 4 ventily na válec. Zdvihový objem 1586 cm³. Výkon 100 kW při 6900 ot./min, točivý moment 160 N.m při 4400 ot./min. Šestistupňová přímo řazená převodovka. Nejvyšší rychlost 195 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h 8,7 s. Spotřeba město/mimo město 8,4/5,2 l/100 km. Emise CO₂ 139 g/km. **Kombinovaná spotřeba 6,4 l/100 km**

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 2430 mm. Délka x šířka x výška 4890 x 1695 x 1510 mm. Pohotovostní/užitková hmotnost 1045/435 kg. Objem palivové nádrže 42 l. Pneu a kola 195/45 R17, litá. **Objem kufru 211 l**

ZÁRUKY A CENY

Základní záruka 3 roky/100 000 km, 3 roky na lak, dvanáct let na neprezervivní karoserie. **Základní cena 369 900 Kč**



Rozjezd vyžaduje určitě víc soustředění na motorce. Na páčku spojky musíte opatrně, stejně tak i na plyn. Převýkanovaný superbike se totiž hrozně rád stává na zadní. Swift Sport vyžaduje od řidiče méně pozornosti. Mírně protočená kola start výrazně nezpomalí.

IBIZA 5dv. 1,2 TSI 105k / IBIZA ST 1,2 TSI 105k

/klimatizace /přední mlhovky s integrovanou funkcí odbočovačů světla /elektrický ovládací a vyhřívaný vnější zrcátko /centrální zamykání s dálkovým ovládacím /rádio s přehrávačem CD/MP3 + ovládací pod volantem + vstup pro externí přehrávač AUX-in /elektrické ovládací předních okam /včetně nastavitelné sedadla /tlumič /LSCFRT pro aktivní nízkozákladový na zadních sedadlech /ABS /15" kola /4 nábrvy /čluněk a sklapek zadní sedadla /pedále s řídicí nálož pro vozid ST /predkousaná záruka výrobce na 4 roky nebo maximálně 40.000 km /veškeré ceny platí při financování se SEAT Financ od SEATu