



Pokud je vám osmnáct, máte čerstvě řidičák A2 a jste švihlí sportováním a taháním kolen po zemi, určitě dojdete k bodu, kdy začnete řešit, jestli posílenou třístovku Ninju, nebo nové půllitrové cebro. Přestože se tváří podobně, obě motorky vám nabídnou diametrálně odlišné zážitky.

Jan Rameš, honzis@cmn.cz
foto: David M. Bodlák

Letošní změna legislativy totálně mění i nabídku motocyklů. Řidičské oprávnění A2, kdy od 18 let můžete řídit stroj o výkonu 35 kW alias 48 koní, je i pro výrobce mnohem atraktivnější než předchozí 25 kW. Dříve jste v téhle kategorii našli taková nic moc sexy přibližovadla, neboť většinou teenageři sedlali velké motorky seškrčené z původního vysokého výkonu, a to ještě zpravidla jen papírově. Tomu je od letoška konec, pravidlo, že snižovat se může maximálně na polovinu (čili v případě plných 35 kW nemůže mít motorka původně víc než 70), zcela eliminuje zhůvěřilosti typu „Yamaha R1 seškrčená ze 150 na 34 koní“ a dává výrobcům prostor nabídnout zajímavé stroje, které si lidé koupí čistě proto, že 48 koní pro ně nebude znamenat nucené dvouleté trápení, nýbrž je zde potenciál, že si klidně tyhle motorky nechají delší dobu. Správná volba, tohle A2, zdá se mi.

Mladí milovníci Márqueze či Lorenza možná budou smutnit, protože už měli záslusk právě na výše zmíněné er-jedničky a Fároše, jenže z vlastní zkušenos-

ti mohu říci, že tohle mnohem striktnější omezení jim dává lepší základ pro jezdecký rozvoj. Se čtyřiceti- či skoro padesátikoňovými motorkami se dá již slušně zajezdit, aby z toho člověk měl adrenalinu plný kýbl, ale ještě to není poukázka na krchov. Jsem z generace, kdy se od 17 let dalo jezdit na všem, a s odstupem času si velice dobře uvědomuji ten telecí mozek, lačníci po co nejvyšším čísle na tachometru. Jezdili jsme na silných motorkách v příšerném technickém stavu, s minimální bezpečnostní výbavou a obrovskou motivací. Jezdili jsme rychle, zato blbě, a fixovali si návyky, kterých jsme se následně dlouhá léta museli zbavovat. Vlastně můžu říct, že těm dnešním osmnáctiletým závidím.

Inovace vs. úplná novinka

Jelikož jsem v mládí velmi sledoval silniční závody, doma si překresloval Hondy RC45 či NSR500 a nevynechal v televizi jediný závod čehokoli, co bylo na silnici a mělo dvě kola, určitě bych, být o nějaký ten pátek mladší (no, asi bych musel přidat i čtvrtky a nějakou středu), skončil při výběru motorky u dua Honda CBR500R a Kawasaki Ninja 300. To jsou dneska nejlepší vstupenky do

světa supersportů. Že má Honda podstatně větší objem a do srovnání by lépe seděla menší CBR250R, kterou Honda prodává dokonce za necelých 100, resp. s áběeskem 110 tisíc? To možná do loňska, kdy byla Ninja též dvěstěpadesátka, ovšem po letošním předělávce je Kawa pouze o deset kilo těžší než Honda, ale má přitom o polovinu větší výkon! Poměrem hmotnosti a výkonu je velice blízko pětikilu a velmi vzdálená dvěstěpadesátce, jež je navíc pouze jednoválcová.

Třístovka vznikla samozřejmě z loňského modelu Ninja 250R, jenomže nešlo jen o lehký facelift, nýbrž o totální překopání. Motor se dočkal zvětšení objemu nikoli převrtáním, ale prodloužením zdvihů, a nezůstal v něm šroubek stejný – jiné hlavy s většími kanály, větší klika, lehčí písty, krat-

ší ojnice... a přibyla i antihoppingová spojka. Dvacet procent objemu se projevilo dvaceti procenty výkonu i kroutáku navíc, to je dobrý byznys. Pevnější rám má širší trubky, na ráfcích jako ze ZZR najdete vzadu širší pneumatiku, a vzhledově je to proti staré dvěpade nebe a duď.

CBR500R je naopak naprostou novinkou. Honda majitele řidičáků A2 vysloveně hýčká, loni přišla s nízkootáčkovými sedmistovkami NC, letos tři pětikila na stejné bázi, kromě sportovního erka ještě naháč CB500F a crossover CB500X. Stejně jako s minulou Ninjou 250R, i s cebrem se letos závodí v European Junior Cupu, což je doplňkový závod shodných motocyklů, který se koná při WSBK. Samozřejmě že se jedná o motorky nastromené okruhovými nezbytnostmi, ale ani sériovka není žádné běčko: dvouvačkový motor se čtyřventilovými hlavami, lehké setrváky, trojúhelníkové uspořádání hřídelí motoru a převodovky, široké pneumatiky, vykousané brzdové kotouče... Design, pro mladé kolikrát důležitější než co-



Tenhle budík teď Honda dává všude



Přístrojovka Kawy proti loňské 250 výrazně prokoukla

koli jiného, je také v naprostém pořádku.

Překvapivý odšťuch

Přestože se jedná „jen“ o pětistovku, je cebro překvapivě velké. Tohle je normální dospělá motorka, žádné šidítko. Rozměrově, a co je zajímavé, i chováním.

Jakmile nasednete, poznáte hned, že erko vzniklo celkem jednoduchou úpravou z nahátého efka. Posaz je hodně vzpřímený, nohy mají dost prostoru, řídítka, ač sportovní dvoudílná, rozhodně řidiče nenutí k předklonu. Navzdory celokapotě není ochrana proti povětří kdovíjaká, nízké plexi odklání vzduch maximálně do výšky ramen, pokud chcete být chráněni, musíte zaletnout. Jde to ale vydržet docela dlouho, já se po nádrži rozvaloval dobrých 100 km po dálnici.

Z pohybu po rychlostních komunikacích totiž vůbec nemusíte mít strach. Motor má i při papírově skromných hodnotách (v porovnání s ostrými supersporty) ten správný poměr kroutáku a výkonu, jednou mě vysloveně šokoval na křižovatce, když jsem startoval na zelenou a málem mě Honda nechala sedět na zadku u semaforu. Osmačtyřicet

koní, a jaký to má odšťuch! Když na dlouhé rovině, samozřejmě na německé dálnici, chytíte motor u huby, dokážete dotočit šestku do omezovače v desítkách tisícůch a digitální přístrojovka vás potěší údajem 189 km/h, sto čtyřicet na 6500 otáček je běžná cestovka.

Za čtyři litry

Mnohem silnější stránkou než dálnice ale jsou pro CBR samozřejmě okresky. Tady jsem si znovu ověřil, že méně je někdy více. Jednou jsem pospíchal, byl celkem provoz, a já si to užíval jako nikdy. Dojet auto, vyčítat správný okamžik, podřadit o dva až tři kvalty dolů, plný plyn, plný výkon... Motoru bych klidně řekl i víc než těch 48 koní, takhle to bylo naprosto ideálně rychlé, vyšší výkon by se býval hodil jen málokdy a už by to bylo o ústa. I s tímhle stylem brzda-plyn byla spotřeba lehce přes čtyři a půl litru na sto, při pohodovější jízdě jste bezpečně pod čtyřlitrůvou hranicí, a dozvíte se to dokonce z palubního počítače. Škoda jen poněkud horší převodovky, aspoň že odstupňování je dobré.

Podvozek má cebro příjemný, cítíte, že to není žádný hliníko-

TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda CBR500R	
Objem	471 cm ³
Výkon	35 kW/48 k@8500
Točivý moment	43 Nm@7000
Hmotnost	194 kg (provozní)
Cena	154 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec, DOHC/4, vrtání x zdvih 67 x 66,8 mm, kompresní poměr 10,7:1, vstříkávání PGM-FI Ø 40 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem 520

Podvozek: ocelový rám, vpředu nenastavitelná teleskopická vidlice Ø 41 mm, zdvih 120 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s jedním tlumičem s nastavitelným předpětím, brzdy s ABS vpředu kotouč Ø 320 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 160/60ZR17, lité ráfky 3,50"/4,50"

Parametry: délka 2075 mm, šířka 740 mm, výška 1145 mm, sedlo 790 mm, rozvor 1410 mm, úhel řízení 25,5°, stopa 101,9 mm, světlá výška 140 mm, nádrž 15,7 l, olejová náplň 3,2 l, udávaná spotřeba 3,7 l/100 km, užitečná hmotnost 179 kg, max. rychlost 175 km/h

TECHNICKÉ ÚDAJE

Kawasaki Ninja 300	
Objem	296 cm ³
Výkon	29 kW/39 k@11 000
Točivý moment	27 Nm@10 000
Hmotnost	172 kg (provozní)
Cena	135 000 Kč (145 000 Kč s ABS)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec, DOHC/4, vrtání x zdvih 62 x 49 mm, kompresní poměr 10,6:1, vstříkávání Keihin Ø 32 mm s dvojími klapkami, elektrický startér, antihoppingová spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: dvoudílný ocelový rám, vpředu nenastavitelná teleskopická vidlice Ø 37 mm, zdvih 120 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 132 mm, nastavitelné předpětí, brzdy vpředu kotouč Ø 290 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 220 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 110/70-17, vzadu 140/70-17, lité ráfky 2,75"/4,00"

Parametry: délka 2015 mm, šířka 715 mm, výška 1110 mm, sedlo 785 mm, rozvor 1405 mm, úhel řízení 27°, stopa 93 mm, světlá výška 140 mm, nádrž 17 l, olejová náplň 2,4 l, užitečná hmotnost 180 kg, max. rychlost 170 km/h



Cebro je výrazně větší a tolik neponouká k blbnutí



Kawa se při jízdě chová jako maličký zelený dábel

VERDIKT	
Honda/Kawasaki	
Motor	7/6
Podvozek	6/7
Brzdy	7/5
Ovladatelnost	7/8
Město	7/7
Cestování	7/5
Sport	6/7
Výkon/Cena	7/6

vý deltabox a hi-endové odpružení, ale pro rozumně svižné svezení při zachování každodenního komfortu je naladěn ideálně. Brzdy sice postrádají nastavitelnou páčku, nicméně potěší hned dvakrát, za prvé svým účinkem a za druhé sériově montovaným ABS.

Superbike junior

Přesednutí na Kawu je docela šok. Jak ta je maličká! Superbike junior, bez přehánění. Zatímco Honda je spíš sportovně cestovní stroj, Kawa je čistý atlet, a to už od pohledu (naživo vypadá Ninja ještě lépe než na fotkách). Působí jako minimálně o třetinu menší, řídítka má níž, stupačky naopak výš a více vzadu. Sedlo je stejně jako na Hondě poměrně tvrdé, nicméně u Kawy je zaoblenější a vyhovovat bude spíše kratším adrenalinovým projíždkám. Brzdy nejsou tak dobré jako na Hondě (ABS se dá pořídit za příplatek), naopak podvozek působí pevněji, odpružení je sportovně tužší a motorka se chová přesně a důvěryhodně.

Rozdíl v šíři pneumatik má zásadní vliv na chování obou strojů, Kawa má vzadu o 20 mm užší gumu, a když k tomu připočtete ještě 22 kilogramů, o které Ninja váží méně než CBR, vyjde vám, že ovladatelnost Kawy je naprosto úchvatná. Z tohoto budou začínající piloti a hlavně pilotky, které potřebují dosáhnout na zem a nerady se s motorkou perou, naprosto odvažené. Navíc tu všechny ovládací prvky jdou ještě o chlup lehčeji než na cebru. Přelétz zpátky na Hondu, to je jak přesednout na cestovní 1400GTR.

Zelený rarach

Zdaleka největší rozdíly jsou v motorech. Nejde jen o objem a výkon, ale i o způsob, jakým oba dvouválce fungují. Honda je hodná a hezky zatahuje v celém rozsahu, Kawa nezapře, že



Kawa nabízí ABS za příplatek, Honda ho má v sérii

jde o posílenou dvěstěpadesátku, i když teda docela dost posílenou. Převody jsou hodně krátké, městská padesátka znamená na šestku už tři a půl tisíce otáček, klidně nejvyšší kvalt zařadíte už v pětatřiceti. Dálničnický sto třicet potom znamená 9000, což je u Hondy omezovač, jenže tady jsme u jádra pudla – Kawa má červené pole na své vyhezkvané přístrojovce až od 13 tisíc!

A to je ten rozdíl, Ninja je prostě malý rarach, který zbožňuje vysoké otáčky. Dole docela rozumně zatahuje, pak přijde pásmo zhruba od šesti do devíti tisíc, které by tam ani být nemuselo, páč tam je motor takový tupý, a od devíti do těch třinácti jste v nirváně. Naše testovačka byla vybavena otevřeným výfukem LeoVince, který ještě znásobil zážitky ze sportovní jízdy, a tomhle se Honda prostě rov-

nat nemůže. Na cebru dokážete jet pohodičku, na Ninje to nejde, tady pořad řadíte (krok je také delší, ale převodovka výrazně lepší) a blbnete. Nezajímá vás nic než otáčkoměr, schování za účinnějším plexi než u Hondy tlačíte rafičku nadoraz a nestačíte se divit, jaká čísla skáčou na tachometru, Kawa je akorát o 5 km/h pomalejší než Honda!

Dvě cesty

Před začátkem testu jsem čekal dvě podobně zaměřené motorky, které se budou lišit akorát výkonem. Ovšem ukázalo se, že každá je zaměřena na jiné zákazníky. Kawasaki Ninja 300 je čertík z krabičky, opravdový sportovec. Pokud jste zaměřeni čistě na adrenalinové formy přepravy, je to vaše volba.

Honda CBR500R je proti ní taková rozváznější, dospělácká. Je to sice také rozpočtovka, ale lépe to maskuje a hlavně svým projevem neurazí ani vyzrálého pilota. Kawu si budou pořizovat hlavně mladí a neklidní, kteří, jen co si udělají „plné“ papíry, Ninju pošlou okamžitě do světa a přestoupí na ostrou šestistovku. Ti jezdci, kterým se Honda trefí do vkusu, na prodej jistě tolik tlačit nebudou a dost možná si i CBR rádi pár dalších let ponechají. Souboj rozumu proti srdci, jako obvykle...

Motocykly do testu zapůjčily firmy Honda Motor Europe ČR a Asko KC.



Honda je pohodlnější...



...Kawa sportovnější

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

KTM 1290 Super Duke R, 180 koní, 144 newtonmetrů, milionářský ráj Ascari. David letí na pohádkový výlet do Španělska a přiveze první test. Co si o téhle bestii myslíte vy? Není to už moc?

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

► AKTUÁLNĚ

Foto-moto rozhodnuto

V pražském Harley's baru byly vyhlášeny výsledky fotografické soutěže společnosti Klasik Moto, pražského dealera H-D. Účastníci poslali víc než 280 fotografií do čtyř kategorií: Já a můj motocykl, Z cest na motocyklu, Ladies a motocykl a Já a Harley-Davidson. Rozdělení do jednotlivých kategorií bylo vyhlášeno proto, aby se do soutěže přihlásilo co nejvíce lidí, ne jen samotní majitelé motocyklů H-D, a každý si mohl najít, co mu nejvíce sedí. Fotografií tak skutečně přišlo víc než v loňském roce. Hodnocení i následné vyhlášení probíhalo společně bez ohledu na kategorie.

Porota, v níž se sešli například zástupci společnosti Harley-Davidson, pražského HOGu, Bezpečné na motorce, ČMN a dalších partnerů, vybrala nejlepších 26 snímků, na které čekaly výhry. První místo získala fotogra-

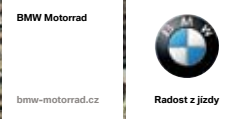


Vítězný snímek Miloše Klímy

fie dragsteru na startu Miloše Klímy, která posbírala 263 bodů. Tento snímek byl zařazen do kategorie Já a můj motocykl. Vítěz získal jako cenu jeden týden na motocyklu H-D. Na stupně vítězů spolu s ním vystoupal druhý Antonio Salvatore (Já a Harley-Davidson, 184 bodů, cena moto kalhoty Original Rokker)

a Jan Rohlík (Já a můj motocykl, 182 bodů, cena kurz Bezpečně na motorce).

Roční předplatné ČMN si u pořadatelů může vyzvednout Martin Richter (12. místo, 106 bodů). Všechny vítězné snímky, výhry a informace najdete na webové stránce www.foto-moto.cz. **hell**



NOVÁ DEFINICE NEZÁVISLOSTI.

Výjimečně osobitý design a síla. Vyvinuli jsme nové maxiskútry BMW C 650 GT a C 600 Sport, které navzdý změní současné chápání individuálního cestování. Nechte se unést jak zvukem motoru o výkonu 44 kW (60 k) při 7500 otáčkách za minutu, tak revoluční výbavou. Jako první na světě jsou BMW skútry vybaveny LED reflektory pro denní svícení a revolučním uloženým systémem Flexcase®. Vyražte na cestu a ukažte okolí, co to znamená suverenity, styl a komfort. Vítejte na svobodě – vítějte v nové éře pohybu.

U Vašich BMW Motorrad partnerů: **Brno:** Renocar a. s., **Hradec Králové:** Stratos Auto s. r. o., **Ostrava:** Cartec s. r. o., **Praha:** Invell s. r. o., Stratos Auto s. r. o.

NOVÉ MAXISKÚTRY OD BMW MOTORRAD.
WELCOME TO MODERN MOVEMENT.

TUNINGOVÉ CENTRUM MOTORŮ
HARLEY DAVIDSON



INSTALOVALI JSTE JINÝ VÝFUK NEBO SÁNÍ?

- Očekávali jste (nebo Vám slibovali) výraznější nárůst výkonových parametrů? •
- Projevují se v některých provozních režimech výkonové díry? •
- Při jízdě ve městě Vám motor vašeho H-D nepříjemně cuká? •

OPTIMALIZACÍ PALIVOVÝCH MAP S NAŠÍM SYSTÉMEM DIAG4TUNE ZÍSKÁTE

- nejvyšší dosažitelné výkonové parametry Vašeho motoru •
- odstranění nebo výrazné potlačení vynechávání zážehů •
- vyšší komfort jízdy s citelným nárůstem dynamických parametrů •

A TO VŠE

- s minimálním vlivem na ekonomii provozu •
- bez jakéhokoli zásahu do instalace Vašeho H-D •
- bez instalace jakéhokoli elektronického modulu •
- bez instalace něčeho, co může snížit spolehlivost Vašeho H-D na cestách •
- provedeme pouze změnou programu v originální řídicí jednotce vstřikování •
- s možností uvedení do originálního stavu během několika sekund (kdykoli) •

A NAKONEC NAŠE GARANCE JAKO VÝROBCE

Pokud nebudete po jízdě zkoušce spokojeni, uvedeme Váš motocykl do původního nastavení a vrátíme Vám peníze.

ATAL spol. s r.o. Tábor
Tel.: +420 381 410 100 / +420 724 004 545 / E-mail: tuning@atal.cz
www.diag4bike.cz / www.atal.cz

Jsou respektována veškerá autorská práva a ochranné známky, nezahrnuje žádné schválení výrobce motocyklů.