

**TECHNICKÉ ÚDAJE****Honda Crosstourer DCT**

Objem	1237 cm³
Výkon	95 kW/130 k@7750
Točivý moment	126 Nm@6500
Hmotnost	285 kg (provozní)
Cena	364 900 Kč*

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený vidlicový čtyřválec V76°, OHC/4, vrtání × zdvih 81 × 60 mm, kompresní poměr 12:1, vstříkávání PGM-FI Ø 44 mm, elektronický plyn, elektrický startér, šestistupňová převodovka / poloautomatická dvouspojková šestistupňová převodovka DCT, sekundární převod kardanem

Podvozek: hliníkový dvojitý páteřový rám, vpředu USD vidlice Ø 43 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, obojí nastavitelné předpětí a odskok, brzdy propojené s ABS vpředu 2 kotouče Ø 310 mm, třípístkové třmeny Nissin, vzadu kotouč Ø 276 mm, jednopístkový třmen, verze DCT parkovací brzda, bezdušové pneu vpředu 110/80R19, vzadu 150/70R17, vyplátné ráfky 2,50"/4,00"

Parametry: délka 2285 mm, šířka 915 mm, výška 1335 mm, sedlo 850 mm, rozvor 1595 mm, úhel řízení 28°, stopa 107 mm, světla výška 180 mm, nádrž 21,5 l, olejová náplň 3,5 l, udávaná spotřeba 6,1 l/100 km, užitečná hmotnost 194 kg, max. rychlost 209 km/h

*bez DCT cena 339 900 Kč

TECHNICKÉ ÚDAJE**Honda Crossrunner**

Objem	782 cm³
Výkon	74,9 kW/102 k@10 000
Točivý moment	72,8 Nm@9500
Hmotnost	240,4 kg (provozní)
Cena	259 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec V4 90°, DOHC/4, přepínání dva / čtyři ventily VTEC, vrtání × zdvih 72 × 48 mm, kompresní poměr 11,6:1, vstříkávání PGM-FI Ø 36 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový dvojitý páteřový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 43 mm, zdvih 108 mm, nastavitelné předpětí, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 119 mm, nastavitelné předpětí a odskok, propojené brzdy s ABS vpředu 2 kotouče Ø 296 mm, třípístkové třmeny Nissin, vzadu kotouč Ø 256 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Scorpion Trail vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráfky 3,50"/5,50"

Parametry: délka 2130 mm, šířka 799 mm, výška 1243 mm, sedlo 816 mm, rozvor 1464 mm, úhel řízení 25,75°, stopa 96 mm, světla výška 140 mm, nádrž 21,5 l, olejová náplň 3,8 l, udávaná spotřeba 6,1 l/100 km

Jestli něco dneska frčí, jsou to stroje kategorie adventure bike. Honda jich nabízí ucelenou řadu, které spojuje písmenko X. Je nejdražší Crosstourer skutečným králem? Nebo je nejlepší volbou zlatá střední cesta Crossrunner? Či snad všem vypálí rybník letošní novinka, malé a levné CB500X?



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: Michal Řádek,
autor

Stejně je to sranda, s tím názvoslovím. Proč se test jmenuje „The X Factor“, když písmenko X má v názvu akorát jeden model? Protože to není pravda, ony ho tam mají všechny stroje. Crosstourer má přesné modelové označení VFR1200X (námi testovaná verze s poloautomatem DCT končí XD), Crossrunner potom VFR800X, písmenko X se navíc v angličtině používá jako zkratka pro slovíčko „cross“. Prostě to iksko je tam ze všech stran. Akorát nejmenší CB500X nemá žádnou poetickou přezdívku, asi zrovna nebyl nápad, čím doplnit „turistu“ a „běžce“. Navíc co použít? Napadá mě maximálně tak Crossbaby, a to zní drsně možná pro kočárek,

motorku s tímhle jménem byste si ale určitě nekoupili. Možná dobře, že se jmenuje jen X. Na „funkci rostlináře“ to ale vliv nemá, spíš by se chtělo říct, že nejmenší model nejmíň kecá a nejmíň maká.

Cestovní král

Velký Crosstourer je opravdu velký, tohle je prémiový model Hondy a s jeho prodeji prý značka rozhodně problém nemá. Ne každý touží na každém rohu potkávat to stejné R 1200 GS a křídlo na nádrži je zárukou spolehlivosti i společenské prestiže. Lidé, kteří si kupují tenhle druh motorek, peníze mají.

Crosstourer je drahý už od pohledu, tedy tím slovíčkem „drahý“ je myšleno „hodnotný“, v ab-



Dvouválec CB, malý, ale zábavný a mega úsporný



Crossrunnera pohání osmistovka VFR s variabilním časováním ventilů VTEC



K V4 v Crosstoureru perfektně pasuje převodovka DCT

solutních číslech vychází cenově levněji než téměř veškerá konkurence. Ovšem musíme říci, že navzdory svému adventure vzezření je to hlavně silniční cestovní motorka, pokud bych si měl vybrat z velkých adventure biků motorku do lehkého terénu, Crosstourera bych bral až na posledním místě. Sice svých 285 kg dobře maskuje, ale úplně skryt je nedokáže, navíc je prostě velký ve všech směrech. Se svými 174 centimetry jasně cítím, že jsem na spodní hranici rozsahu velikosti řidičů, pro které je Crosstourer určený.

Také podvozek si libuje spíše na rovných úsecích, což mě

zarazilo, z loňska jsem si Crosstourera pamatoval jako motorku s pevným, ale komfortním odpružením, ale je fakt, že letos jsme jezdili po podstatně low-endovějších silničkách. Ne snad že by z vás motorka chtěla vyrazit duši, ale přejezdy nerovností byly doprovázeny nepříjemnými rázy. Stroj to sice ze stopy nevyvede a vám zadek nenaklepe, jen je to otravné a u takovéhohle motorky nečekané.

Jedině s automatem

Jenže nečekaného toho na Crosstourer je víc. Kupříkladu síla věčkového čtyřválece, více než na maximální výkon se tady hledí na krouták a přepracované VFR člo- věku vykouzlí dělbelský škleb na rtu po prvním přidání plynu. Takováhle těžká al- mara, a ono to letí jak píchle včelou! Na dobré zatačkové silnici, kde bude prostor pro využití dynamického potenciálu, přesného podvozku a účinných brzd, je Crosstourer velký hráč. Připomíná mi to luxusní přemotorované SUV, rozhodně víc Range Rover než Defender.

Tomuto dojmu nahrává i dvouspojkový automat DCT, který u motorky tohoto typu a s tímto motorem prostě září. „S tímhle se bude za chvíli závodit,“ proro- koval po svezení Hrubák, mes- senger, závodník a příležitost- ný testovač ČMN v jedné osobě. Nedivil bych se. Byť jsem většinu času strávil v automatickém režimu D, který však dovoluje i inter- venci ze strany řidiče a po chvíli se zase vrátí do svého programu, v jednom hodně zatáčkovitém úseku jsem si cvaknul manuál

a zkusil, jaké to je, neskákat po motorce, nespojovat a nešlapat řadičku, ale jen mačkat palcem a ukazováčkem čudlíky. A mám jasno, kupovat Crosstourera, jinak než s DCT ho nechci!

Nahatě VFR

Crossrunner byl před dvěma lety prvním zástupcem nové řady X, první „Honda se zobákem“. Přitom dnes paradoxně působí jako největší outsider, kterého s jeho sourozenci poji snad jen design. Tedy tenhle dojem získáte, když na něj předsednete z Crosstou- ra. To je hřmotná vysoká mo- torka, se širokými řídítky, boha- tě polstrovaným sedlem a aspoň nějakým plexi, které sice vyšší jezdce neochrání, ale na střed- ně dlouhé výlety stačí. To na Crossrunnera si sednete a jste – na naháč! A nejde jen o plégo, které jen mírně přesahuje úro- veň digitální přístrojovky i řídí- tek. Jde o celkový dojem, který, když se to vezme kolem a ko- lem, je celkem očekávatelný, když víte, co je Crossrunner zač. A pokud to nevíte, tak vám to povím – sportovně cestovní sta- rá Honda VFR800F zbavená ka- pot, pár koní v maximu a s vy- sokými řídítky. Tečka, víc v tom nehledejte. Dokonce i zdvihy od- pružení jsou stejné jako na sta- rém věeferu.

Jenže najedete pár kilome- trů a zjistíte, že to vlastně až to- lik nevádí. A že to vlastně není úplně špatný nápad. Jasně, stu- pačky bych u tohoto typu stro- je čekal jinde, zalomení kolen je čistě silniční, ale jinak je jízdní poloha docela pohodlná, motor- ka je nízká a pěkně se vodí. Dvě stě čtyřicet kilo smrsknutých do co nejmenšího balení. Podvozek navzdory krátkým zdvihům není na třetítrídách zdaleka tak špat- ný, jak by se dalo očekávat, cítíte, že tlumiče a péra mají tvrdou prá- ci, nicméně zvládají ji dobře.

Čtyřválec o výkonu lehce nad 100 koní má variabilní časování ventilů, kdy zhruba do šesti tisíc otáček máte dvouventil. Tahle hranice na šestku znamená zhru- ba 150 km/h, čili na dvouventilu jezdíte pořád. Tohle řešení má

mít oproti čtyřventilům výho- du lepšího kroutáku odspodu, ale říkám upřímně, Crossrunner mi ve spodních ani středních otáčkách nepřijde nijak silně- ší než objemově podobné stroje. Jede to příjemně, ale záta- h jako u Crosstourera nečkejte. S vel- kým modelem má Crossrunner naopak překvapivě shodný údaj o spotřebě a nám během testu počítač dokonce ukazoval neu- stálé o chlup víc, lehce přes šest, zatímco dvanáctistovka brala pod šest.

Malý veselý dobrodruh

To jezdec na CB500X se nějakým debatám o spotřebě bude smát

► ČTVRTÝ Z RODINY

Kromě testovaných strojů patří do X Family ještě jeden stroj, **NC700X**. Loňská novinka je ale enfant terrible motocyklového světa, **ležatý dvouválcový půlmotor** z auta točí 6000 otáček, místo nádrže je místo na helmu a – a celé to dohromady podivuhod- ně funguje. Díky konfiguraci motoru, zvláštnímu trubkovému rámu a nádrži pod se- dlem je těžší než hodně nízko a používání je opravdu velice snadné. **Bručíci řadák má 48 koní** stejně jako CB500X, čili jej můžete také řídit s oprávněním A2, ovšem díky nízkootáčkovému charakteru a 60 newtonmetrům kroutáku je to úplně jiné svezení, **méně emocí, více praktičností**. Tuhle motorku můžete mít i s poloautomatem DCT (plus 10 kg), který sem pasuje jak poklice na hrnec, jenže pak už se dostáváte na do- střel magické hranici 200 tisíc korun. Základ váží 214 kg vychází na 155 tisíc, za verzi s ABS, které přidá čtyři kila na váze, zaplatíte 168.



NC700X je hodně specifický stroj

TECHNICKÉ ÚDAJE



Honda CB500X

Objem	471 cm³
Výkon	35 kW/48 k@8500
Točivý moment	43 Nm@7000
Hmotnost	194 kg (provozní)
Ceny	149 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 67 × 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 140 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 2095 mm, šířka 830 mm, výška 1290 mm, sedlo 810 mm, rozvor 1421 mm, úhel řízení 26,5°, stopa 108 mm, světla výška 170 mm, nádrž 17,3 l, olejová náplň 3,2 l, udávaná spotřeba 3,5 l/100 km, užitečná hmotnost 185 kg, max. rychlost 175 km/h

VERDIKT

CB500X/Crossrunner/Crosstourer	
Motor	7/6/8
Podvozek	6/7/7
Brzdy	6/7/7
Ovladatelnost	8/6/6
Město	9/7/6
Cestování	7/6/8
Sport	4/6/6
Výkon/Cena	9/6/6

i poté, co ho majitelé Crossrunnerů i Crosstourerů vzteky hodí do rybníka. Digitální displej se zvláštním (a nic moc hezkým) žlutým sklem nám ukazoval 4,0, ovšem po porovnání ujetých kilometrů a natankovaného paliva jsme se dostali dokonce někam ke 3,5! Nádrž je na 17,3 litru, tak si spočítejte dojezd, a budete se smát taky.

My jsme se ostatně smáli po každé, když jsme na céběčku jeli. Jestliže Crossrunner je proti Crosstoureru tříčtvrťka, céběčko je rovnou půlčik. Takový hobit. Vypadá, že s ním bude zába-va, a taky že jo. Iksko mi možná z celé nové pětistovkové řady přijde nejpovedenější. Motorka je sice drobná, ale nikoli malá, osmnáctiletí ji po dvou letech nebudou měnit za větší kvůli tomu, že by to byla dětská hračka. Je to plnohodnotná dospělá motor-ka, akorát to není hovado jako Crosstourer. Pro provoz ve dvou se úplně nehodí, nicméně středně dlouhé přejezdy se spolujezdcem zvládnete také.

Nejlepší to je samozřejmě sólo a na okreskách, nejlépe zatáčko-vitých a rozbitých. Po silničním „úletu“ na Crossrunneru je tady posaz zase hezky „adventurní“, řídká rozumně široká a pro-ti hladkému dvoudílnému spor-tovnímu sedlu na sourozencích CB500F/CBR500R je tady docela pohodlné velké tlusté jednose-dlo. Malý štítek také něco vzduchu odkloní, i když zázraky od něj če-kat samozřejmě nemůžete.

48 koní stačí

Ta pravá zábava začne, když na-sednete a nastartujete. Céběčko se příjemně pohupuje, pro kru-topřísné průlety rychlými vingly



V poměru ceny a užité hodnoty je malé céběčko prostě fenomenální



Z Crossrunnera cítíte, že je to jen očesané VFR. Ale funguje to

s kolenem zabořeným do asfaltu to není, na rozbité silnice ovšem skvělé. A hlavně ta ovladatelnost! Tenhle drobek neváží ani dva me-tráky, a přestože má silniční roz-měr pneumatik, vodí se prostě bá-ječně. Brzdy nejsou jedovaté, mají ABS v základu, začátečníka nevy-děsí, zkušeného nezarmoutí.

Malý dvouválec ukazuje, že ani papírově legrační hodnoty nemusejí být v takovéhle motor-ce na škodu. Top speed leží da-leko za zákonnými limity, i po dálnici se dá držet slušné tempo. Kultivovaný chod a schopnost snášet nízké otáčky znamena-jí, že od 45 km/h můžete nechat zařazenou šestku a dál se o nic nestarat. Dynamicky to samo-zřejmě není v tuhle chvíli žádný úlet, nicméně pružnost je vzhle-dem k objemu motoru a výkono-vým parametrům velice dobrá. Ve stovce motor točí kolem pěti tisíc (Crossrunner kolem čtyř, Crosstourer kolem tří), a tady už dvouválec táhne pěkně. Když chytne sportovní slinu, nebo prostě a jednoduše potřebujete rychle předjet, řazení se nevy-hnete, ovšem i to vás bude bavit,



Velká a pohodlná motorka ve všech směrech, to je Crosstourer

neboť tohle jádro se vytáčí rádo a opravdu bych mu tipoval víc než 48 koní. Tenhle nový legis-lativní limit shledávám jako ve-lice rozumný, to už jsou dospělé motorky, ale pořád žádní zabijá-ci. A člověka ani nenutí si rychle z A2 dělat otevřené áčko.

Kdo má faktor X?

Co se kategorie adventure bike týče, má Honda skutečně hodně široký záběr, jak potvrdil tento test. Velký Crosstourer je napro-sto typický zástupce moderních

trendů: velká pohodlná cestovní motorka na vyšších nohách, kte-rá potěší hlavně na lepším asfaltu. Skutečný polykač kilometrů, na-víc se skvělým automatem DCT. Crossrunner je jeho přesným opa-kem, téhle motorce víc sedí kratší výlety, je to taková „ani ryba, ani

rak“, ačkoli Hrubák na konci dne sumíroval, že právě na tomhle se mu asi jezdilo nejlépe. Ovšem pro mě i Mišáka má ten největší „fak-tor X“ právě ten nejmenší zástup-ce, nové CB500X. Dobře, do Špa-nělska po dálnici bych jel radši na Crosstoureru, ovšem jinak? Sluš-ný výkon, slušný komfort, mizi-vé provozní náklady, neporovna-telně lehčí ovladatelnost, a za tu cenu?! Što padesát tisíc, to je o sto miň než za Crossrunnera a o dvě stě než za Crosstourera. Opravdu mě nenapadá jiná motorka, která by vzhledem k penězům nabídla tolik zábavy i praktičnosti, jako právě nové CB500X. Není to nej-lepší motorka pod sluncem, ale v poměru ceny a užité hodnoty je nepřekonatelná. ■

Motocykly do testu zapůjčila firma Honda Motor Europe ČR.

► **AKTUALITA**

Kdy motorky samy poznají nebezpečí?

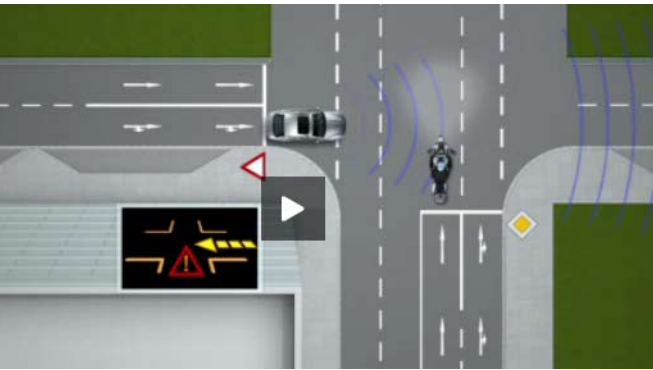
Tak to netušíme, každopádně na poli bezpečnosti dopravního provozu se pořád něco děje. Ku-příkladu na konci června byly ve Frankfurtu nad Mohanem pre-zentovány výsledky čtyřletého projektu simTD (Safe and Intelli-gent Mobility – Test Field Germa-ny), kterého se zúčastnili přední němečtí automobiloví výrobci

(Audi, Ford, BMW...), telekomu-nikační společnosti a výzkumné instituce, přičemž nechyběly ani motocykly od modrobílé vrtule.

Po Frankfurtu a okolí se v rám-ci projektu pohybovalo více než 120 aut a motorek, které testovaly různé elektronické pomůcky sys-tému Car-to-X, který elektronic-ky propojuje navzájem vozidla

i dopravní infrastrukturu buď po-mocí bezdrátové LAN sítě, nebo mobilním připojením. Testovaly se různé bezpečnostní vychytáv-ky, např. BMW přispělo dvěma asistenčními programy, z nichž jeden komunikuje se semaforey ve městě a řidič tak ví dopředu, kdy bude mít červenou, a ten druhý umí monitorovat dění v prasto-

ru blížících se křižovatek a upo-zorní vás na vozidla přijíždějící z boku, která ne vždy máte šanci spatřit dostatečně brzy. Speciálně tohle by pro motorkáře byla vel-ká pomůcka, kolikrát se stane, že na vás ve špatně přehledné křižo-vatce „bafne“ auto z vedlejší, při-čemž v mnoha případech vás jeho řidič ani nezaregistruje... **jr**











ČESKÝ SOUBOJ V MotoGP!

23.–25. SRPNA 2013

MASARYKŮV OKRUH BRNO

VSTUPENKY ONLINE NA:
www.automotodrombrno.cz

bwin GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY



