

SECOND HAND | Honda CB1000R

Hodně silný
a ozkoušený motor

Typická Honda:
Seriózní a kulturní

Společensky oblečený rošťák

aneb Bejby nebude sedět v koutě

Zapomeňte na starého Horneta 900 a už úplně vypustte z hlavy cokoli v hondího s písmeny CB v názvu. Nová doba žádá nové kroky a CB1000R tancuje zcela neotřelým způsobem.



Jakub Nič
jakub@cmn.cz
foto: David M. Bodlák

Dva a kousek roku staré CB1000R je poskládané z toho nejmodernějšího, co se dalo na naháč za normální peníze navěsit. Motor z Fároše 2007 byl přeladěn na nižší a spodní pásmo, takže mu zbylo „pouhých“ 125 koní. Přední plně seřiditelná vidlice a radiální brzdy jsou z Fároše 2008,

čímž je nastavena celkem vysoká laťka, zadní jednostranná kývačka naopak naznačila, že se Honda nehodlá zaškatulkovat mezi unuděné zaprděnce, ale že chce dát na frak i Speed Triplům, Monsterům a podobně. Když už člověk nebo motorka něco umí, tak to musí prodat. Jak řekl Patrick Swayze v Hříšném tanci: „Bejby nebude sedět v koutě!“

Výrazně modernější

CB1000R je nástupce oblíbených Hornetů a vypuštění slova Hornet v názvu mohlo značit právě velkou odlišnost od předešlých



TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda CB1000R	
Objem	998 cm ³
Výkon	92 kW/125 k@10 000
Točivý moment	99 Nm@7750
Hmotnost	217 kg (provozní)
Sedlo	825 mm
Spotřeba	5 - 8 l/100 km

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 75 × 56,5 mm, kompresní poměr 11,2:1, vstřikování PGM-FI Ø 36 mm, mokrá vícelamelová spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: tlakově litý hliníkový páteřový rám, vpředu plně nastavitelná USD vidlice Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 128 mm, nastavitelné předpětí a odskok, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 310 mm, čtyřpístkové radiální třmeny (alternativně třípístkové a kombinované ABS), vzadu kotouč Ø 256 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70 ZR17, vzadu 180/55 ZR17

Rozměry: délka 2105 mm, šířka 785 mm, výška 1095 mm, rozvor 1445 mm, úhel řízení 25°, stopa 99 mm, světlost 130 mm, nádrž 17 l (4 l rezerva), olejová náplň 3,6 l

druhou z hlediska praktického většinou matové povrchy mnohem snáz a viditelněji podléhají mechanickému opotřebení. Prostě se ošoupou a stroj tím zvláště rychle zestárne. A taky je to trochu barbínkové...

Ale to není problém CB1000R, nebo snad Hondy. To je problém doby, image, kterou doba žádá. Vše zakrývat, kamuflovat, líčit, prodlužovat řasy, nastavovat vlasy, zvětšovat prsa.

Obvyklé bacha

Řešit důsledně technickou stránku stroje ještě není zcela příslušné, až s odstupem dalších let se ukáží jeho větší slabiny. Každopádně díky osvědčeným komponentům a vynikajícímu motoru, který rozhodně platí za kvalitní a dlouhotrvající kusy, není na Hondě, co by se kazilo. Je to Honda, ohráty motor musí jen tak ševelit, tikat, ne ňukat či tlouct. Na naháči je celkem snadno rozpoznatelný jakýkoliv crash, takže při eventuálním výběru jetiny určitě koukejte na odřeniny na obvyklých místech, vařené stupačky, uhnutý podsedlák, ubroušené vidlice, nakřivo řídítka nebo přední světlo s budíky apod.

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: 2008 - současnost

Cena: +/- od 160 000 Kč; nová 265 000 Kč, s ABS 285 000 Kč

HODNOCENÍ

Motor

★★★★★

Jízda, ovladatelnost

★★★★★

Vybava

★★★★☆

Kvalita, zpracování

★★★★★

Výkon/Cena

★★★★☆

SERVIS A PROBLÉMY

Honza Schindler
vedoucí servisu Racing Team HJM, Lety

Na větší soudy o spolehlivosti je to mladá motorka, ale jelikož víme, že motor i ve Firebladu patří k držákům, se sundanými koňmi nemůže mít čtyřválec žádné tech-

nické problémy. První kousky měly jakési problémy s brzdovým světlem, ale to se řešilo v rámci záruky, o jiných problémech v servise nevíme. Interval: olej + filtr po 12 000 km, vzduchový filtr + brzdová kapalina po 18 000 km, ventily + svíčky 24 000 km.

HISTORIE

2008 – představena Honda CB1000R
2011 – jiná řídítka a přední světlomet

strojů. Cébéčko je výrazně modernější ve všech ohledech, od konstrukce a materiálů rámu, přes motor, pojetí designu stroje, palubních přístrojů a zmíněné kývačky i čtyřpaprskového zadního kola.

Průběh výkonu a točivého momentu by se dal přirovnat ke krásně placatému grafu CBF1000, přičemž CB1000R o dost víc jede. Podvozek je nastavením měkčí než u konkurentů. Není nastaven na okružové řádění, i když ani to mu není úplně cizí. Přesto mu jde nejlépe běžné rajtování po silnici,

zatačky jsou v zálozce „oblíbené“, stejně tak radost je mačkat brzdy a otáčet plynem.

Motorka neposkakuje, je taková vyklidněná, příjemná a nezaludná. Je v ní hezky obsažená typická hondí serióznost a kultura projevu, ale zároveň stroj nepostrádá ani určitou agresi a náboj, jejichž absence je u Hondy bohužel často typická. Samozřejmě, pokud chcete poskakujícího Monstra se suchou rámusící spojkou, CB1000R vás asi nenadchne. Ale pokud patříte k těm, kteří žádají od

motorky i trochu praktičnosti a každodenní bezproblémové užívání, a nemusíte být pestrobarevným „italským“ středem pozornosti na každých světlech, o CB1000R přemýšlejte.

Identifikace materiálů

Zpracování je vynikající, ale běžný motorkář, který vyrostl tak trochu u železa, postrádá na stroji identifikovatelnost materiálů. Tohle už není viditelně hliníkový rám, plechová nádrž a plastový podsedlák. CB1000R patří ke strojům, které jsou vyjma hlavních ploch kapot celé zahalené tlustou matovou barvou. Rám působí plastově, stejně tak motor, držáky stupaček... Na jednu stranu je to zajímavé, na stranu



Přístrojovka je trošku sci-fi, je ale přehledná a dobře čitelná (pokud zapnete klíček)

při mytí člověk normálně nemá šanci dostat, se ona sůl dostane. Vše začne nejdřív bělat pod nánošem uschlé soli a záhy oxidovat – rezivět.

Nejlepší je mašinu co možná nejdůkladněji naimpregnovat dřív, než se s ní vyjede. Kovové části ochrannými spreji nebo aspoň hadrem navlhčeným jemným strojním olejem. Jakmile je na hliníkových i ocelových či chromovaných součástkách maz, vydrží mnohem déle odolávat. Barevné plochy je dobré ošetřit přípravky na lak.

Pokud se se strojem jezdilo (bez ohledu na předchozí ošetření), je bezpodmínečně nutné ho celý řádně omýt. Nejlépe wapkou a houbou s šampónovou vodou. Wapka sice není nej-

vhodnější z hlediska vody v karburaci, elektrice a ložiskách, ale aspoň sůl vyplaví z míst, kde by za měsíc byla hnusná rez nebo zoxidovaný – bílý hliník. Po mytí je potřeba stroj nechat řádně vyschnout, tzn. nechat aspoň 15 minut běžet, nejlépe ještě pomalou krátkou jízdou „otřepat“, aby ve stroji zbylo vody co nejméně. Ideálně až druhý den po vyschnutí doporučuji stroj opět řádně a důkladně celý ošetřit. Pokud sůl neměla dost času se zažrat, půjde to ještě rozleštit.

Kdo jen jezdí a o stroj se nestará, docílí toho, že za jednu zimu stroj vypadá jako po deseti sezonách letních.

Tak hlavně opatrně, klouže to – jak zmrzlá silnice, tak naimpregnované sedlo.

TECHNICKÁ PORADNA

Jezdil jsem v soli, co teď?

Svoje dotazy do technické poradny zasílejte na poradna@cmn.cz

Připravil Jakub Nič

Ahoj redakce, mám na vás dotaz. Možná trošku primitivní, ale určitě nebudu sám, kdo toto neví.

Bylo teď několik pěkných dnů a tak mě abstinence řídítek v tlapách donutila otevřít garáž, nastartovat stroj a vyrazit do ulic. Problém je v tom, že jsem najel sice jen několik desítek kilometrů, a přesto, že bylo převážně úplné sucho, objevily se mi na stroji stopy po soli. Jako kdybych byl u moře. Jak se mám o motorku správně postarat, aby netrpěla? Cesty vypadaly fakt suché, přesto je po

týdnu odstávky mašina (Thunder Ace) pěkně „osolená“.

Děk, Čenda

Ahoj Čendo,

samozřejmě motorka je mnohem choulostivější na chemii než automobil chráněný na podvozku postřiky. Hodně důležitá na motorce je obnažených a navíc spousta materiálů není proti napadení žíravinou, jakou je sůl, příliš chráněna. Blbě je, že i když jsou silnice oschlé, nejsou omyté deštěm a na místech, kde se předtím solilo, se stejně jakýsi solný prach do stroje dostane. Ono stačí projet jednu dvě kaluže a tam, kam se houbou