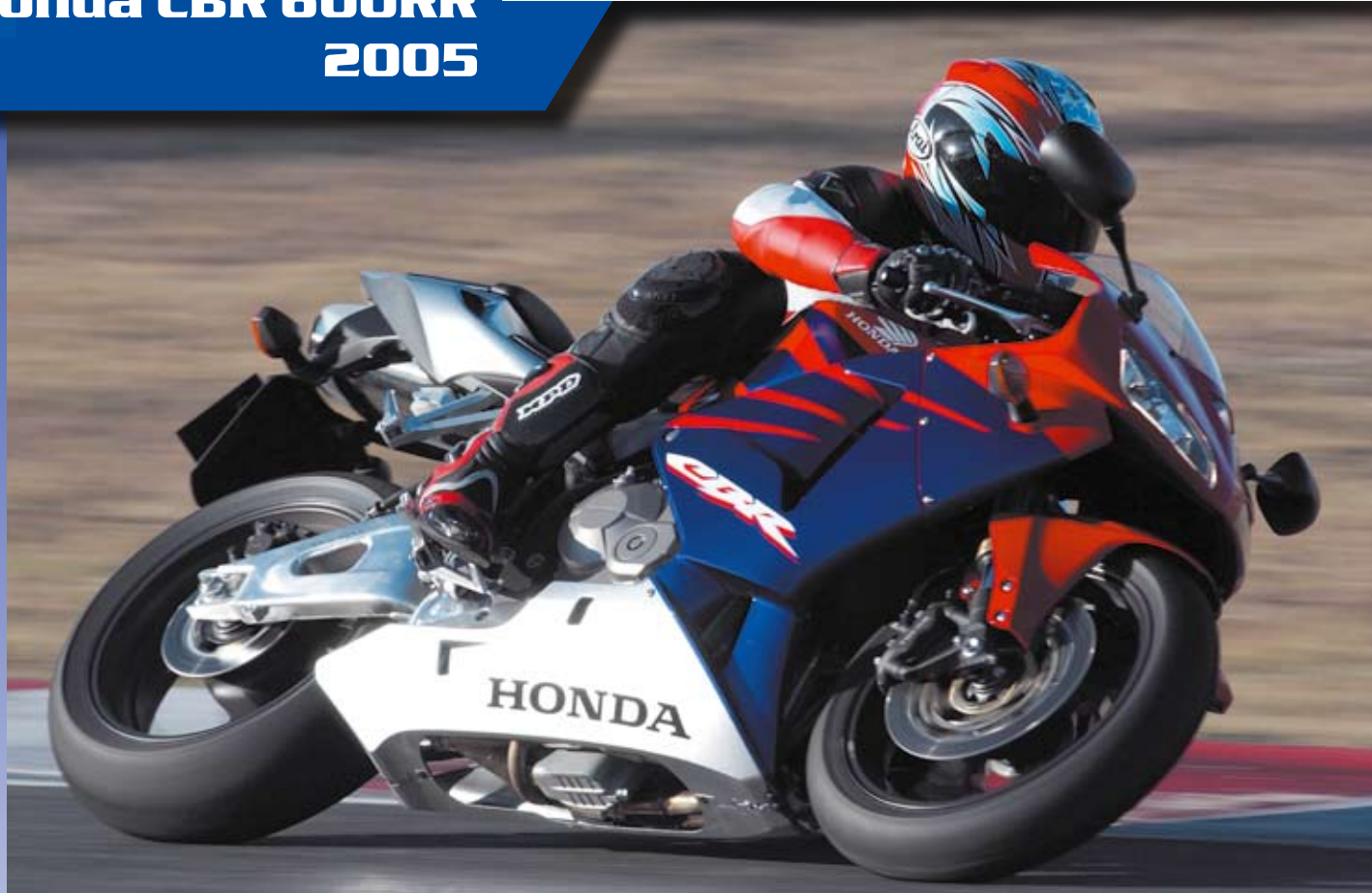


Honda CBR 600RR 2005

Text: Mike Emery, přeložil a upravil Přemysl Vaněk, Fotky: Honda, Bikes United



Rychlá Rota

Od roku 1987 až do dnešních dnů nebylo nikdy CBR největším drsňákem z celé party. Bezkonfliktně si jezdilo po silnicích, vozilo své majitele, kam se jim zachtělo a trpělivě si budovalo pověst legendy, nezkažené jakýmkoliv ohavným skandálem.



V roce 1998 se v USA prodalo 22 000 šestikil, to není špatné, co? Není, ale proti 55 tisícům v roce 2004 je to celkem bezvýznamná cifra.

Taky je důležité vědět, že úspěch jednoho z výrobců je pohromou pro zbytek soupeřů. A Honda o tom něco ví, protože za sedmáct let historie modelu CBR 600 se v této třídě událo za přehršel převratů, bitev a mezikontinentálních válek. A taky se postupem času stalo, že se šestikila stala jádrem motocyklového průmyslu, protože objem +/- 600 se nejčastěji objevuje pod zadkami motorkářů.

Japonské továrny už téměř nábožensky dodržují čtyřletý „výměnný cyklus“ pro jednotlivé modely, navíc s tím, že ve druhém roce výroby dojde k menším změnám, které jsou i tak vydávány za milníky motocyklové historie. Není tedy žádným zázrakem, že se letos objevilo upravené CBR a taky že se proti němu postavila modernizovaná Kawa a Yamaha.

A kromě toho se taky dalo čekat, že CBR a R6 přijdou s obrácenou vidlicí

a radiálními brzdíči, které jako první namontovala v roce 2003 Kawasaki, následovaná loni Suzuki. Bylo by tím pádem divné, kdyby větší továrny tohle řešení zakopaly pod zem a tvářily se, jako že jiná než tradiční vidle neexistuje.

Nevyhnutelná dieta

Stejně jako R6, má i hondice vidli s průměrem trubek 41 milimetrů, která vykopla původní 45milimetrový klasický teleskop. A stejně jako Yamaha, i Honda vyhodila do kontíku tradičně uložené brzdíče a poslala do práce radiální čtyřpisty.

Yamaha udělala změny na sání a co bys řekl... Honda překvapivě taky. Ale místo změny průměru sacího potrubí začala frézu i do hlavy a přetvořila tvar sacích kanálů. Jejich nový průřez zrychluje průlet směsí a nakopává kroužák ve středních otáčkách, který na předchozím RR nebyl důvodem, proč si motorku lidi kupovali. Spíš dával novinářům záminku si na něco stěžovat, a protože žurnalisti jsou banda šťourů, bylo

jasné, že si rýpli.

Další černou dírou motocyklu s křídélkem ve znaku byla hmotnost, které bylo zhruba o deset kilo víc než u konkurence. A aby toho nebylo málo, jako na potvoru shodily loni litrové superbiky a šestka s prázdnou nádrží se najednou hmotností zařadila do jejich party. Kila byla sice mimořádně zdařile umístěna kolem virtuálního středobodu motocyklu, ale v tabulkách vypadá nadváha blbě, ať jsou kila kde chtějí. Bylo tedy jasné, že další evoluční stupeň spolkně pár hubnoucích koktejlů a vydá se cestou redukční diety.

Kapota z litru

Novým komponentem je rám, který bys na pohled nerozeznal od ložského. To kvůli tomu, že vnější křivky zůstaly nedotčeny, zatímco tloušťka stěn se změnila tak, aby v méně namáhaných místech byla co nejtenčí. Kostra je díky tomuto chytrému kroku, který umožnila moderní technologie lití, o 1,8 kila lehčí, ale stejně tuhá. Nejvíce hrdý může být vedoucí projektu Hitoshi Akaoka na celkovou čtyřkilovou redukci hmoty. Čtyři kila sice nejsou na první pohled moc, ale aby je CBR mohlo shodit a stále zůstat tuhým řezačem okruhů, bylo potřeba obrátit v ruce každý díl a položit si otázku, kolik gramů se zrovna tady dá uspořít. Gramy a deka šly dolů například u podsedláku, nového výfuku (přesto, že se v něm objevil katalyzátor), kyvky, podsedlových plastů i sedla, centrálu, os kol, stojánku, řetězu, jeho napínáku, horního

držáku vidlice...

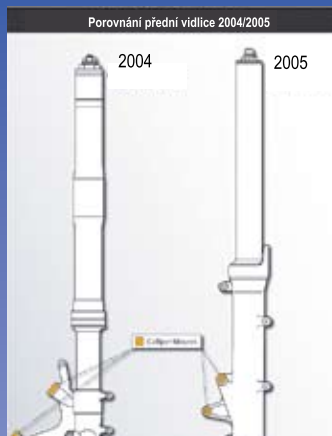
I když to až tak nevypadá, je jiná i kapota, na které se podepsaly zkušenosti jak s litrovým CBR, tak se závodním RC211V.

Bratři v triku

Honda pozvala novináře na okruh Buttonwillow v Bakersfieldu v Kalifornii. Každý měl nejen „svou“ motorku, ale k ní i malou partičku žlutých bratrů z Dunlop Japan. Bratři by nebyli až tak důležití, kdyby s sebou nenosili ohřívačky na gumy a spoustu nových pneumatik, díky kterým si je všichni předcházeli. Pro mě bylo připravené černo-stříbrné CBR, které v době mého příchodu do boxů sedělo na stojanech s ohřívačky na kolech. Vylezl jsem na motorku, těžce pracující bratr sejmul návky, stojany a pokynul mi ke šťastné cestě. V tu chvíli jsem se cítil stejně dobře jako tovární pilot. Jenže s tím rozdílem, že jsem poslední dobu netrval testováním speciálů na další sezonu, ale odklizením tun sněhu, abych se dostal do civilizace pro housky a mlíko.

Akaoka zvolil stabilitu

Po odhrnutí lesklých nových Dunlopů D218 a prohrátí jejich vzorku nastal čas na ustanovení rekordu nebo minimálně pokusu o rychlé kolo. Změna v porci síly ve středním pásmu se ukázala hned – ložský model toho ve středních otáčkách moc nepředváděl a mezi 9000 - 10 500 se motor tvářil, že tady nepracuje. Nová Honda táhne o dost líp a plynuleji, a to bez toho, aby ztratila silnou vlnu v nejvyšších otáčkách. RR vždycky bodovalo neotřesitelnou stabilitou a jemnou převodovkou a je dobře, že tady se nic nezměnilo. Ale vynikající stabilita většinou znamená obět v podobě pomalejšího zatáčení a Honda není výjimkou. Přehazování mezi rychle následujícími zatáčkami vyžaduje, aby se pilot zapojil do hry



**Největší prodejce
motocyklů Honda v ČR**



Nejširší nabídka, nejlepší služby...

- kompletní modelová řada pro ČR na rozšířené prodejní ploše
- nejruznější prodejní akce po celý rok
- zkušební jízdy na nových modelech 2005, možnost vícedenního zapůjčení motocyklu
- bazar motocyklů Honda se známou historií provozu
- výkup motocyklů na protičet a komisi (prodej)
- leasing a splátkový prodej včetně leasingu ojetých motocyklů
- široký výběr příloh a oblečení značek SHOEI, SHARK, HJC, CLOVER, TEXPORT, SPOOL, BIK, ALPINESTARS, OXSTAR, KENNY a dalších
- originální doplňky a příslušenství Honda, doplňky GIVI a PUGI
- běžné spotřební díly na motocykly Honda skladem, většina ostatních do 48 hod.
- profesionální servisní vybavení, zkušený a odborně školený personál
- náhradní motocykl (skútr) při kratších opravách



Racing Team HJM
Pražská 453
252 29 Lety, Praha - Západ
tel./fax: 257 711 177
mobil prodejna: 736 450 250
mobil servis: 603 258 476
info@hondart.cz

www.honda-centrum.cz

a vyvinul nějakou snahu. Někomu to ale vyhovuje a stejně, najít ideální kompromis mezi stabilitou a zatáčením je úkolem pro další generace. Velký konstruktér Akoaka dal prostě přednost stabilitě před nervózní geometrií, která by potřebovala tlumič řízení.

Stabilita byla opravdu vynikající, i hrbolatá místa, kde se šlo tvrdě za plynem, prosvištěla motorka bez náznaku čehokoliv.

Nebýt podobných pasáží, nebyla by poznat ani výhoda obrácené vidlice. Ta nemá moc šanci se v provozu projevít, ale na okruhu je znát a zatímco model 04 je ve zmíněných místech neklidný, nulapětka se ani nehne.

Co se děje pod kapotou

Dunlopy D218 (lehčí než kdy jindy) držely dobře, ale jeden nechtěný drift přeci jen přišel, hlavně kvůli tomu, že vstřikování má docela ostrou reakci a když plyn zavřeš a hned zase otevřeš, motor to vybalí téměř okamžitě. Důvodem jsou taky pořád přísnější

emise a snaha o vyčištění výfukových plynů při všech režimech, to znamená i při brzdění motorem. Když je plyn zavřený, do válců se pořád žene spočítaná porce směsi, takže když pak znova přidáš, není pro motor problém se okamžitě probírat a s nečekanou vervou osolit zadní gumu.

Když jsem se skamarádil s okruhem, začal jsem testovat nové brzdy. Na trati byla k dispozici i loňská šestka, u které mají brzdy fakt hodně síly, ale radiální brzdiče dávají pilotovi víc informací, reakce na zmáčknutí páčky je přímější a přisun síly je kontrolovatelnější. Přes luxusní stabilitu a lepší motor je před piloty nových RR stále jedna bitva, kterou je vyšší hmotnost. Přes její snížení je CBR pořád nejtěžším japonským supersportem a v sérii zatáček je s motorkou proti ostatním jasně největší dřina. Přeci jen je motorka o osm kilo těžší než GSX-R 600 a o 13 než ZX-6R.

Toland v akci

Možná je hmota navíc způsobená

hodně masivní kyvkou s „obráceným“ uchycením centrálu a podsedlovým výfukem, který si pro své uložení žádá přeci jen víc železa než bokem vedený komín. Zatímco jsme si dávali oběd, nastoupila do akce parta žlutých bratrů a oddávala se nazouvání slicků D208GP. Přední gumy byly podobné předchozí generaci, ale zadní má prý měkčí směs a měla by být také více kamarádská pro nastavení pérování a úpravy podvozku. Po „gumácích“ nastoupil i hlavní testovací jezdec Hondy Doug Toland (bývalý mistr světa ve vytrvalostních závodech) a vrhl se na pérování, utáhl předpětí, mírně povolil útlum při stlačení a mohli jsme vysmahnout zpátky na trať. Motorka po Tolandově zásahu výrazně ztuhla, hlavně vzadu. Větší přilnavost závodních gum přinesla nejen větší rychlost v zatáčkách, ale taky o hodně jistější výjezdy pod plynem. Opět se projevila obrovská stabi-

lita hondího výtvaru, na brzdách byla motorka neskutečně klidná a ovladatelná, nervozita řízení byla ten den neznámým pojmem a víc „krouťáku“ ve středním pásmu zkrátilo dobu, než se objevila na tachu maximálka.

Technická data

Honda
CBR 600RR

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4
objem	599 cm ³
vrtání x zdvih	67 x 42,5 mm
výkon	86 kW (117 k)/13000 ot./min.
točivý moment	66 Nm/11000 ot./min.
kompresní poměr	12:1
plnění motoru	vstřikování PGM-DSFI
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy vpředu	2 kotouče Ø 310 mm, čtyřpístové brzdiče
vzadu	1 kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen
rozvor	1395 mm
výška sedla	820 mm
hmotnost	163 kg (suchá)
nádrž	18 l
cena	zatím nestanovena

