

Sázka za rozvahu

Když přišla v roce 2004 Honda na trh s modelem CBF600, představila světu levnou, plně funkční všestrannou čtyřválcovou motorku. CBF byla navíc natolik rozdílná od konkurenčních strojů, že se dalo očekávat, že uspokojí velkou řádku zájemců.

Ivo Helikar, ivo@cmn.cz
foto: archiv ČMN

Honda toho roku představila více motocyklů pod názvem CBF, ještě dvouválcovou dvěstěpadesátku a pětistovku, o dva roky později pak nabídku doplnila o litrový model. Sázka na čtyřválcový roadster střední kategorie CBF600 výrobci vyšla na jedničku. Přestože stroji scházely nějaké ty koně, a to dokonce i proti do stejné kategorie postavenému Hornetu.

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Honda CBF600S (2004)	
Objem	599,9 cm ³
Výkon	57 kW/77,5 k@10 500
Točivý moment	58 Nm@8000
Hmotnost bez náplní	191 kg (196 kg s ABS)
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový čtyřválec DOHC/4, vrtání × zdvih 65 × 45,2 mm, kompresní poměr 12:1, 4 karburátory Ø 34 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod 0–kroužkovým řetězem	
Podvozek: páteřový ocelový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 41 mm, zdvih 120 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s jedním tlumičem s nastavitelným předpětím, zdvih 125 mm, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 296 mm, dvoupístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 160/60ZR17	
Parametry: rozvor 1480 mm, sedlo 795 mm, nádrž 19 l, průměrná spotřeba 5,4 l/100 km	

Jenže Hornet byl sporták, zatímco CBF600 se stala vhodným motocyklem pro mnoho účelů. Dalo se na ní pohodlně jezdit do práce, na výlety a i na delší dovolenou, dokonce i ve dvou, a i když nešlo o žádné přehnané emoce, trochu divočiny jste si na ní snad také mohli dovolit. Průběh výkonu neměl žádné výrazné propady, šlo o téměř lineární „elektromotor“ už od nízkých otáček, ovladatelnost byla také nadprůměrná a stroj tak bodoval svou vyvážeností. „CBF klouže zatáčkami snadněji než konkurenční motocykly, svého majitele téměř rozmazluje,“ byl častý argument příznivců. Na druhou stranu však mohly některé vlastnosti trochu nudit: „Zejména na kvalitním povrchu CBF600 dokazuje, že je nejen dostatečně výkonná, ale v mnohém ohledu i rozvázná. Snad až moc rozvázná, pro nějakého mladého blázna určitě,“ zazněl názor zkušeného jezdce.

A to bude asi ten nejčastější argument pro obě strany při výběru tohoto modelu. Na jedné straně znaménko plus pro rozvahu, na straně druhé pro stejnou vlastnost i mínus, vyberte si podle svého pohledu na věc... Honzis mi vyprávěl o jednom britském důchodci, kterého potkal v Barceloně v kempu právě na CBF. Pán byl celoživotním motorkářem a milovníkem velkých cestovních strojů, ale CBF mu prý nabízí skoro vše, co předchozí Pan European, při podstat-

ně nižší hmotnosti a lepší ovladatelnosti.

Jiná než konkurence

Na výběr byla v době vzniku CBF600 (77,5 koně) ve střední kategorii vlastní konkurence v podobě stárnoucího, ale výkonnějších čtyřválcového Hornetu (97 koní). Čtyřválec plněné karburátory doplňovala ještě Suzuki Bandit 600 (78 koní), ta byla ovšem chlazená na rozdíl od modelů Hondy vzduchem (od sezony 2007 jako novinka Bandit 650 pak kapalinou). Vstřikování používala ve stejné době špičková čtyřválcová Yamaha FZ6 (98 koní) a objemově i výkonově výše postavená Kawasaki Z750 (106 koní). A pak jste ještě dostali na výběr mezi rozdílnými věčkovými dvouválci, kapalinou chlazenou Suzuki SV650 (70 koní) a vzduchem chlazeným Monsterem 620 (60 koní). O dva roky později přišla doba hravě řadové dvouválcové Kawasaki ER-6n (72 koní). Nejvyváženější vlastnosti se však daly hledat právě u CBF600, a to včetně výborně fungujících brzd. Výkon prostě nebyl v tomto případě všechno. Například, i varianta vybavená ABS byla stále ještě levnější než konkurenční Monster.

Naháč i polokapotáž

Zpočátku se na trhu objevila polokapotovaná verze S, kterou doplnil čistokrevný naháč s kulatým předním světlem označený písmenem N. Verze S používala nepřilíši vysoký, zato velice dobře řešený štítek (dal se v doplňkové výbavě vyměnit i za vyšší) a hodila se více na delší cestování. Design klasického naháče zase téměř nestárnul a stal se vzorem serióznosti a solidnosti.



Konzervativně byl u obou verzí vyřešen nejen posaz a už zmíněná všestrannost, ale také jízdní vlastnosti a dokonce i palubní přístroje. Dalo by se říci, že pokud měl někdo s podobně laděným strojem přijít na trh, očekávalo se to právě od značky Honda. Další body přišlo následně odpružení a stabilita jak v zatáčkách, tak na rovině, pro mnohé ale hlavně nekomplikovaná mechanika. Trubkový páteřový ocelový rám vycházel původně z modelu Hornet 900, na rozdíl od Hornetů byla však i kývačka z oceli. Použitý čtyřválec kdysi sloužil v jednom z posledních karburátorových modelů CBR, jeho výkon byl ale posazen o dost níže. Přesto si zachoval všechny základní vlastnosti, odspodu byl pružný, a přitom zároveň hodný. Zvuk linoucí se z tohoto agregátu byl však trošičku „automobilově“ sterilní, což zase vyvažovala výborná šestistupňová převodovka. Sytič nechal výrobce dole na karburátorech. To změnil až

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: **1. generace 2004–2007**
2. generace 2008–2013

Cena: **od 55 000 Kč**

► HODNOCENÍ

Motor ★★★★★

Jízda, ovladatelnost ★★★★★

Vybava ★★★★★

Kvalita, zpracování ★★★★★

Výkon/Cena ★★★★★

► VAŠE OHLASY

Jaký je váš vztah k Hondě CBF600, která letos slaví deset let od svého vzniku??

Silvie Ondrújová: Když ji miluji, není co řešit
Martin Kašpar: 1000 cbf

Jiří Haflant: Tuhle motorku mám od roku 2009 a nikdy mě nezklamala:-)
Rostislav Janáček: Hezká, nenápadná motorka.

Jirka Iry Kouba: Výborná motorka.

nový model, vybavený vstřikovaním v roce 2007. Nově použitý motor použila tentokrát Honda z modelu CBR600RR, výkon zůstal téměř stejný jako u předchozí karburátorové ver-

ze. Novinka vsadila na hliníkový litý rám, její charakter však zůstal zachován. Poslední kusy se prodávaly ještě docela nedávno a dá se říci, že kdo koupil, jistě neprohloupil. ■

► PORADNA

Jak na výběr přilby

Helena Lichtenbergová, helen@cmn.cz
foto: autorka

Přilba je nezbytnou součástí výbavy motorkáře, protože chrání naši hlavu. Při troše nehezkého cynizmu – bez ruky se hůř, ale žít dá. Bez hlavy to prostě nejde. Ačkoliv se jedná o známé informace, přesto v poradně připomeneme, jak správně přilbu vybírat.

Při výběru přilby doporučujeme vždy koupit to nejlepší, co si můžete dovolit. Není tím myšleno nejdražší, i když kvalita s cenou roste. Možné je inspiro-



Hýbejte přilbou všemi směry, ať se ujistíte, že perfektně sedí

vat se např. výsledky anglických SHARP testů. Důležitá je samozřejmě homologace pro ČR (evropská norma ECE 22-05). Ne že by přilba schválená pro USA dobře neseděla (ačkoli ona často nesedí, lepší značky dělají pro každý kontinent jiný vnitřní tvar podle charakteristického tvaru lebekt), ale v případě nehody může dojít k problému při potřebném plnění.

Rady pro výběr

Nejprve si změřte obvod hlavy nejlépe krejčovským metrem, který přiložíte cca 2 cm nad ušima. (Není-li po ruce ohebný metr, použijte provázek a přiložte na pevné měřidlo.) Tím zjistíte největší obvod hlavy. Tomu pak odpovídají velikosti dle přehledu. Avšak je to jako u bot – nemusí platit, že je jednotná velikost u různých výrobců.

49–50 cm = XXS	51–52 cm = XS
53–54 cm = XS	55–56 cm = S
57–58 cm = M	59–60 cm = L
61–62 cm = XL	63–64 cm = XXL
65–66 cm = XXXL	

Pokud naměříte hodnotu mezi, vždy nejprve zkuste menší velikost (např. 59,5 cm ~ M). Nasadte přilbu na hlavu, zapněte upínací pásek. Přilbu držte v rukách a pohybujte jí nahoru

► VYCHYTÁVKY VE VÝHLEDU

Černé plexisklo není nejvhodnější na jízdu v noci! Podívejte se, zda by vám víc nevyhovovala sluneční clona, která se sklápí za plexisklem. Počítejte však s tím, že jde o kompromisní řešení v otázce bezpečnosti. **Scratch resistant** znamená ochranu proti poškrábání, **Fog resistant** je ochrana proti mlžení, **Pinlock** je vnitřní protizamlžovací clona.



a dolů, pak i zprava doleva. Měli byste cítit, že se kůže na vašem obličejí pohybuje. Pokud se dá přilbou lehce pohybovat, je vám velká a zkuste velikost menší. Pokud však po nasazení polstrovaní způsobuje nepříjemné až bolestivé otlačky, je situace zcela opačná. Budete-li zcela v koncích – zkuste se podívat po přilbě s možnostmi „dofouknutí“ polstrování na míru, nebo od prodejce zjistěte, jestli se dá použít jiná velikost lícnic nebo čepičky.

Další zkoušku proveďte po nasazení přilby tak, že ji uchopíte za část chránící bradu a stahujete ji dozadu. Povede-li se ji stáhnout, je přilba příliš velká anebo špatně dotažená. Stejně byste neměli přilbu přetáhnout zezadu dopředu.

Myslete také na to, že z přilby musíte mít dobrý výhled. Pokud vám v průzoru vadí boky skořepiny, přilbu neberte, budou vám rozhodně vadit i za jízdy. Použí-

váte-li dioptrické brýle, je zcela nezbytné je vzít na nákupy s sebou (i když ten den třeba máte čočky) a při zkoušení je nasadit, zda se dobře vchází.

Vůbec není chybou odmítnut přilbu renomovaného výrobce, necítíte-li se v ní dobře. Každý máme hlavu jinak rostlou, jinak „otlačenou“, potomci Jára Cimrmana vzadu s pahrbkem geniality, a tak je vhodné si najít čas a vyzkoušet více produktů, než najdete ten správný.

Na závěr nezapomeňte, že všechny přilby bez plexiskla (otevřené) musí být na našich silnicích doplněny brýlemi (zapomeňte na obyčejné civilní sluneční, které se po zásahu kamínkem roztrhají) a při jízdě mějte přilbu vždy řádně zapnutou. Jelikož se přilba časem přizpůsobí tvaru hlavy, není dobré ji někomu půjčovat a ze stejného důvodu se také nedoporučuje kupovat z druhé ruky. ■

► VAŠE NÁZORY

Strom jede jako pila

Do nepohody

Vážená redakce, dovoluji si reagovat na možnost zaslání postřehů a zkušeností se Suzuki V-Strom 650. Napsat něco opravdu objevného na toto endurko asi úplně nejde, tudíž ve stručnosti uvádím, jak jsem V-Stroma (r. v. 2009) vnímal já i moje manželka, neboť převážnou část cest jsme absolvovali ve dvou. Po předchozích zkušenostech na moto typu chopper a naked bych V-Strom 650 popsal jako motorku: + Se kterou se dá cestovat poměrně daleko, 400–600 km za den není opravdu problém. Rám je velmi pevný (souběžně se do něj nějaký čas montoval i motor 1000 cm³) a zároveň se velice jednoduše dá štelovat i podvozek, což spolu s výbornou ergonomií zajišťuje opravdu pohodlné cestování i na našich rozbitých silnicích. No a na těch nerozbitých zatáčkovitých je to prostě paráda, Stromek se nádherně ovládá a jede jako pila. + S průměrnou spotřebou 5,5 l/100 km ve dvou do rychlostí 150 km/h, sám jsem jezdil i za 4,2 l, nejvíce si Strom vzal 7,5 l při dalničním přesunu ve dvou s plnou bagáží a při stabilní rychlosti mezi 180–190 km/h (více už to nešlo...). + Kde si tandemista užívá nádherný výhled a neskutečné pohodlí. + Kde když bolí zadek, není problém si stoupnout do stupáček a ten nádherný výhled na chvíli tandemovi omezit. + S možností dokoupení velkého množství všemožných doplňků, kufrů, krytů apod. za rozumné peníze. + Se kterou nebyl jediný technický problém. - Která má jako asi každé cestovní enduro vyšší těžiště. Kvůli tomu mohou vzniknout menší problémy při manipulaci na místě, případně při ostřejších vracečkách. - U které se celkem brzy pozná výkonnostní limit. Ač je V-Strom 650 motorka živá (někde jsem četl, že lepší 2V motor o tomto objemu nikdo jiný nedělá), při plném naložení je nedostatek výkonu prostě znát. Malý V-Strom není o adrenalinu z úžasného zrychlení nebo top speedu, je to však velice pohodlný, poslušný a nenáročný cestovatel s výbornou spotřebou. Jan Malát