

# TEST | Honda CBF1000 ABS

O deset  
koní víc

Královna  
praktických strojů

Hliníkový rám,  
nastavitelný podvozek

## P-P-P-Pohoda

Dlouhý kouř a pohoda džez...



Nová digitální přístrojovka



Litrové cébéefko se po čtyřech letech dočkalo výrazného omlazení. Má jiný design, hliníkový rám, o 10 koní větší výkon. A nejlepší zpráva, jeho charakter totálně pohodového všestranného stroje zůstal nedotčen.



Jan Rameš  
honzis@cmn.cz

foto: David M. Bodlák

Mimořádně pohodlný cestovní motocykl, vhodný pro všechny typy jezdců... obrovské porce kilometrů s absolutní lehkostí... nenáročný, univerzální společník... Tohle jsou citace z oficiálního webu Hondy a pod tuto charakteristiku se s klidem podepíšu.

### Líbí?

Předchozí model byl takový decentní, zato novinky si díky světům ve stylu supersportovních CBR všimnete hned. Otázka vzhledu je vždy subjektivní, ale nemůžu

si pomoci a trochu Hondu nepohánit, protože pro mě je nové CBF jednou z nejošklivějších motorek současnosti. Kombinace malých světel a obrovského plastu polokapotáže je pro mě fujtajbl a pětadvacet na holou bych nařídil tomu šikmookému čmáralovi (protože mi neříkejte, že tohle udělali v Itálii, kde se CBF vyrábí), který vyhodil dva menší výfuky po stranách a nahradil je strašnou rourou s ještě příšernějším krytem.

Na druhou stranu, zadek s ledkovým světlem a černé lakování motoru i podvozek vypadá dobře. A ještě jedna dobrá zpráva, na vzhled to nejedí. Jestli tady platí nepřímá úměra, že motorka je ošklivější, ale jízdně lepší, tak to beru.

### Nastavte si

Cébéefko jsem měl zafixované jako neuvěřitelně obratnou motor-

ku. Vážně, ta stošedesátka vzadu namísto běžnějších stoosmdesátek dělá divy. Při nasednutí mi však přišlo, že je model 2010 trochu bachratější a že více cítím ta kila, navzdory tomu, že jich má o pět méně. Takový dospělejší pocit.

Zůstala naprosto klasická hondí ergonomie. Cébéefko je posazově tou nejchodnější Hondou, protože takhle přirozené sezení žádná jiná motorka nemá. Zůstala mož-

ším štítkem. Dříve byl nastavitelný do dvou poloh, potřebovali jste náradí a v manuálu se dočetli, že to raději máte nechat na servisu. Teď dostáváte na výběr ze čtyř výšek a štelování probíhá jednoduše – za plexi po stranách zatáhnete

## Kdo říká, že je CBF1000 nudná motorka, nepochopil její význam

nost nastavit si řídítka do dvou poloh a sedlo do tří výšek. Zase tolik nejásejte, na štelování třikrát za vyjíždku zapomeňte, potřebujete na to imbusy dvou velikostí (v originál vercajku je jen jeden!), povolit šest šroubů, přesadit sedlo... ale je fajn, že tady ta možnost je.

### Plexi i budíky v pořádku

Nový model boduje výrazně lep-

a ono přeskóčí do další aretované polohy. Rozhodně se to nemá dělat za jízdy, ale psst, nikomu to neříkejte, jde to taky. Nejnížší i nejvyšší poloha jsou nejméně estetické, na tu spodní máte z motorky téměř nahaže (super na léto nebo chcete-li čuchat vzduch na šumavě po dešti), nevyužívanější budou dvojka a trojka a ta nejvyšší mně (173 cm) dokonce hnala vzduch až nad helmu! Při vyšších rychlostech ale plégo nedělalo ani tak turbulence, jako aerodynamický kravál, takže tak do 130 km/h jsem jezdil nejvyšší polohu, pouštěl-li jsem se do křížku se zákonem, šlo o zub až dva dolů.

Plexi bylo jednou ze tří mých výtek minulému modelu, takže v tomto bodě jsem spokojen. Co dál? Přístrojovka. Byla funkční, ale jinak nudná k uzoufání. Také v tomto ohledu má dušička klid, uprostřed velký otáčkoměr, kontroly přehledně nahoře, vlevo jeden displej s rychlostí a hodinami, vpravo druhý displej, který kromě palivoměru a počítadla kilometrů (celkové plus dvě denní) umí i aktuální a průměrnou spotřebu a „sežrané“ litry absolutně od posledního nulování tripu A. Přesně

tohle mi chybělo ke štěstí. Povinnou daní zemi původu je ovládání, čudlíky na přepínání módů utopené pod jakýmsi ozdobným hliníkovým plastem natolik, že se k nim v rukavicích skoro nedostane.

### Důvěryhodné, ne nudné

Litrovému cébéefku leckdo vytýká, že je to nudná motorka. Kdo tohle říká, absolutně nepochopil její význam. Hanět Ferrari za to, že se do něj nevejde vánoční nákup z Makra, je taky trochu mimo. Ano, CBF je nudné, ale v tom nejlepší slova smyslu. Je to motorka, která se absolutně přizpůsobí vám a za chvíli úplně zapomenete, že jedete. Téměř celé testování jsem odjezdil v podmínkách, ve kterých vyjíždějí jen messengeri a Jarda Šíma – totálně promáčené silnice, lehká mlha a teplota mírně nad nulou (Libore Hubíku, díky za tvé skvělé oblečení). A nedokážu si představit lepší stroj do tohoto počasí. Více než „nuda“ totiž k CBF patří slovíčko „důvěryhodnost“.

### O deset koní víc

Třetí a poslední věc, která mi na předchozím modelu vadila, byly vibrace v druhé polovině otáčkového spektra. Náš poslední testovací kousek nepřijemně brněl do pravé nohy, což mi u cestovní motorky nepřišlo úplně správně. A také tady si můžu odškrtnout, běh motoru sice není sametový, ale vibrace rozhodně nejsou otravné.

Čtyřválec na mě svým výkonem a kroutákem vždy působil dojmem „tak akorát“, takže jsem si dovolil neprostudovat důkladně seznam všech změn. A jak jsem se rychle běžel podívat, když jsem poprvé pořádně vzal za plyn. Hernajs, tohle jede nějak líp, nějak výrazně líp! A taky že jo, ono je tam o deset kobyl víc. Rozdíl poznáte a rozhodně z něj budete mít radost.

Dříve motor umíral za sedmi tisíci, dnes se točí zvesela až do maxima. A to se musí vypořádat

### VERDIKT

#### Honda CBF1000 ABS

|               |      |
|---------------|------|
| Motor         | 7/10 |
| Podvozek      | 6/10 |
| Brzdy         | 6/10 |
| Ovladatelnost | 7/10 |
| Město         | 7/10 |
| Cestování     | 8/10 |
| Sport         | 6/10 |
| Spolujezdce   | 6/10 |
| Výkon/cena    | 7/10 |

### TECHNICKÉ ÚDAJE

#### Honda CBF1000 ABS

|               |                     |
|---------------|---------------------|
| Objem         | 998 cm <sup>3</sup> |
| Výkon         | 79 kW/108 k@9000    |
| Točivý moment | 96 Nm@6500          |
| Hmotnost      | 245 kg (provozní)   |
| Cena          | 265 000 Kč          |

**Motor:** čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání× zdvih 75×56,5 mm, kompresní poměr 11,2:1, vstříkávání PGM-FI Ø 36 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

**Podvozek:** hliníkový páteřový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 41 mm, zdvih 120 mm, nastavitelné předpětí, vzadu kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 120 mm, nastavitelné předpětí a odskok, propojené brzdy Nissin s ABS vpředu 2 kotouče Ø 296 mm, třípístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu Bridgestone BT-57 vpředu 120/70ZR17, vzadu 160/60ZR17

**Rozměry:** délka 2210 mm, šířka 780 mm, výška 1220 mm, sedlo 795 +/- 15 mm, rozvor 1495 mm, úhel řízení 26°, stopa 110 mm, světlá výška 135 mm, nádrž 20 l (4 l rezervy), udatá spotřeba 5,4 l/100 km, olejová náplň 3,6 l



Plexi má čtyři polohy, jen jsme ho museli trochu „rozchodit“. Přežilo to

s delším sekundárním převodem, minulý model na šestku při 6000 otáčkách dělal 150 km/h, dnes je tam o deset víc. Zákonů 130 znamená lehce pod pět tisíc otáček, což je příznivé pro spotřebu paliva, Honda uvádí snížení o 7%. Dlouhé kvality cébéefku sluší, díky krásnému kroutáku stačí čečrat ručičku otáčkoměru klidně jen mezi trojkou a čtyřkou, rychle řadit a je z toho na okreskách sluš-



# Honda CBF1000 ABS

ně dynamické svezení s minimální námahou.

## Hliník místo oceli

Zatímco motor byl jen citlivěji vyladěn a pořád se jedná o jádro z oblíbeného litrového Fireblada, podvozek je inovován od základu. Protože základem je rám a ten je jiný. Ocel dosloužila, přišel čas hliníku, takže je lehčí, pevnější... Na rozvoru přibýlo 15 mm, geometrie jinak zůstala (zaplatpámbu) stejná.

Také odpružení doznalo změn, předek má jiné poměry tlumení a hlavně si u něj můžete konečně nastavit předpětí pružin, na zadku se kromě ladění pružiny můžete nově věnovat i odskoku. Dost hejblátek na to, abyste rámcově motorku

přizpůsobili svým kilům a způsobu jízdy, a zase ne moc na to, abyste si to rozladili tak, že už to ani v Öhlinsu nedají dohromady. A jízdní dojmy? Podvozek předchozí generace byl svými schopnostmi zvládat jak totálně rozbité silnice, tak i rychlejší tempo na hladkém povrchu tak dobrý, že tady jsem žádné do pozadí bijící rozdíly nezaznamenal.

Mírným zklamáním pro mě byly brzdy. Hondí Combined-ABS, tedy propojený předek a zadek doplněný o antiblok, považuji za nejlepší zpomalovací soustavu do motorek určených na veřejné komunikace, a když jim nemůžu vynadat za účinek nebo funkci, sprdnu je aspoň za mdlý nástup.

## Královna praktických?

Honda CBF1000 je zástupcem praktických strojů pro každý den, které z trhu téměř vymizely a nyní se zase vrací. Protože v té záplavě barevných kapotovaných a čím dál lehčích, silnějších a vyhraněnějších motorek najednou chyběla nabídka pro lidi, kteří nehledají adrenalin, ale baví je jízda jako taková. Jízda do práce, na chalupu, na dovolenou.

Jestli téhle kategorii cébéefko nevládne, tak je určitě v nejužší špičce. Aplikované změny byly rozhodně k lepšímu, má nastavitelné křeslo, takže padne prostě každému, a motor ani podvozek neurazí ani zkušeného pilota. Je praktické, pod sedlem má dost místa na lékárníčku i svačinu a centrální stojan je tu v základu. Honda na něj nabízí širokou škálu doplňků, ať se jedná o kuf-

ry, alarm nebo vyhřívané helmy. A v neposlední řadě je tady ekonomická stránka: 265 tisíc (bez ABS dokonce 245) je slušná cenovka, motor moc nežere a servis je také příjemný, ventily a svíčky po 24 tisících kilometrech, olej měníte po dvanácti.

Starému modelu jsem vytýkal tři věci, u nového to budou opět tři záležitosti, s nimiž by CBF1000 bylo ještě lepší. První, chybí ukazatel zařazeného kvaltu. Druhá, nemá kardan. Řetěz na cestovní motorku prostě nepatří. A třetí a nejzásadnější – musí se tu řadit! Ta hydraulická převodovka z DN-01 nebo nedejbože nová dvouspojka z VFR by cébéefku náramně slušely. To už si ale vymyslím blbiny, co?

**Motocykl do testu zapůjčila firma Honda ČR.**

## ► RADŠÍ ŠESTISTOVKU?

Řadu CBF založila v roce 2004 menší šestistovka nabízená buď jako polokapot, nebo coby naháč – toho se litr nikdy nedočkal (také nebylo proč). Menší sestra se modernizace dočkala už předloni, kdy byl ocelový rám nahrazen hliníkovým a čtyřválcový karburátorový motor z druhé generace CBR600F, tedy z předpotopního roku 1991, udělal místo vstřikovacímu jádru ze zbrusu nové CBR600RR. Výkon zůstal

na 78 koních, ale projev agregátu mnohem zajímavější. Zájemce o řadu CBF se zákonitě dostane do schůzky, jestli stačí šestka, nebo jít raději do litra. Čím vás na svou stranu potáhne menší model? Je lehčí (ve srovnatelné verzi s testovanou tisícovkou, tedy s polokapotou a ABS) o 23 kg, o centimetr nižší, papírově má menší spotřebu o tři deci a hlavně je i v této své nejdražší verzi o celých 70 000 Kč levnější. To je slovo do prance.

O CBF1000 byste měli určitě uvažovat, jste-li sošnější postavou nebo jezdíte často ve dvou. Ne že by vás šestistovka neutáhla, ale už by to nebyla taková radost. Stejně tak máte-li v oblíbě spíše nízké otáčky a dostatek kroužků, protože toho má tisícovka o 60 % více – a to je argument, díky kterému se na ten cenový rozdíl kouká zase z jiného úhlu.



Nový hliníkový rám je fajn, ale ještě lepší je o 10 koní větší výkon

VÍCE FOTOGRAFIÍ NA

**www.icmn.cz**

## ► TECHNICKÁ PORADNA

# Kam s vyjetým olejem

Na vaše otázky odpovídá **Jarmila Krebsová**, vedoucí tiskového oddělení Ministerstva životního prostředí ČR.

připravuje: Láďa Záruba

Ahoj redakce. Už nějakou dobu si lámu hlavu, kam s vyjetým olejem. Jasně, když dám motoru do servisu, mám to bez starostí, ale nejsem poleno, abych si tyhle věci nemohl dělat sám. Setkal jsem se s lidma, co to neřeší a zbavují se toho všelijak (radši ani nebudu říkat jak), ale to mi svědomí nedovolí. Na některých pumpách mají sice ně-

jaké sběrné tanky, ale tam mi řekli, že mi to vezmou jen v případě, že jsem si u nich ten olej koupil. Ale na Mogul a jiná maziva „made in petrol stejn“ fakt nejedním a v normálním motoshopu, kde si olej kupuji, mi samozřejmě neporadili. Ptám se tedy, kam s tím černým vyjetým humusem, aby měla moje poctivá duše klid?

Díky za radu. Petr H.

## Odpověď

Vyjetý motorový olej by se měl odbírat ve sběrných dvorech pro nebezpečný odpad. Seznamy sběrných dvorů najdete na webech krajských či obecních úřadů. Každá

obec by měla také (obvykle několikrát do roka) organizovat mobilní sběr nebezpečného odpadu, informace jsou opět přímo na úřadech, resp. na jejich webech.

Navíc podle §38 odst. 5 zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech spadá jí vyjeté motorové oleje do kategorie tzv. zpětného odběru výrobků, a tak je každý poslední prodejce ze zákona povinen podat vám informaci o tom, kde lze tento olej po jeho vyjetí odevzdat. Pokud to neudělá, musí výrobek podléhající zpětnému odběru převzít přímo on sám ve své provozovně, zdarma, kdykoliv v rámci provozní doby a bez vazby na prodej nového zboží.

inzerce

GO YOUR OWN WAY

Nenechte si ujít modelovou řadu 2010 a speciální edice.

**v květnu + lad'ák zdarma!**

Triumph Praha, Šífařská 4, 147 00 Praha 4, tel.: +420 241 021 448

[www.triumphmotorcycles.com/czech](http://www.triumphmotorcycles.com/czech) [www.triumphmoto.cz](http://www.triumphmoto.cz)

# MINIROZHOVOR



## Adam Plachetka

sólista opery Národního divadla

**CMN Adame, tvůj vztah k motorkám je velice vřelý. Jak jsi se k nim dostal?**

Motorky jsou snem snad každého malého kluka, takže vytvořit si k nim vztah bylo nevyhnutelné. Strávil jsem nějaký čas na skútrech, ať už na dovolených, nebo v Praze, a později pár let na chopperech malých objemů, které by možná motorkáři ani chopperem nenazvali. Letos jsem si poprvé půjčil čtyřkolku a byl jsem z ní nadšen.

**CMN Stíháš se ještě vůbec svést, vzhledem k tomu, že pravidelně vystupuješ mimo republiku?**

Bohužel jsem motorku musel prodat. Přestěhoval jsem se, neměl jsem garáž a dostal jsem

se k projížďce velmi sporadicky. Jak jsi říkal, jsem teď dost na cestách, takže jsem si radši dopřál cestovní auto. Ale už těším se na pořádného choppera, až se někde usadím.

**CMN Motorky jsou vidět převážně mezi rockery. Je mezi operními zpěváky hodně vyznavačů jedné stopy?**

Pár se jich určitě najde, ale ne tolik jako mezi popovými zpěváky. Mám několik kolegů, kteří jezdí na skútrech, protože je to ve městě ideální a rychlý dopravní prostředek.

**CMN Určitě máš hudební sluch. Poznáš z dálky, jestli jede supersport nebo chopper?:-)**

Tak to rozhodně, poznám přibližně i objem, ale to asi zas až tak nesouvisí s hudebním sluchem, jako s praxí u motorek.

**zpovídá Martin Houška**

>>> [www.ktm.com](http://www.ktm.com)

# CHCEŠ VYRAZIT?

V KTM najdeš motorku přesně podle svých snů. Lákají tě klikaté silnice horských přejezdů? Anebo bláto, prach a kameny? Skryté lesní cestičky? Nezáleží, kam chceš vyrazit, KTM má pro tebe vždy ideální motorku.

**KTM 690 SM R**  
Přirozený lovec zatáček

SUPERMOTO NA DLOUHÉ TRATE

RADIÁLNÍ BRZDY BREMBO

SÉRIOVÉ MONTOVANÉ ÚCHYTÝ KUFRU

V ROCE 2010 TAKÉ V BÍLÉ BARVĚ

**KTM 690 ADVENTURE**  
**690 ADVENTURE R**  
Světoběžník

AGILNÍ DVOUVÁLEC DO V

PRVOTŘÍDNÍ TERÉNNÍ SCHOPNOSTI

NÍZKÁ HMOTNOST PROTI KONKURENCI

OBROVSKÁ NABÍDKA ORIGINALNÍCH DOPLŇKŮ POWER PARTS

**KTM 690 ENDURO**  
Lehké enduro pro těžké výlety

DO TERÉNU I NA ASFALT

JEDEN VÁLEC, 63 KONÍ

JEDINEČNÝ PŘÍHRADOVÝ RÁM

DLOUHÉ SERVISNÍ INTERVALY

BRNO: AUTONOMA BRNO S.R.O., MASNA 418/20, TEL. 543424238 • HRADEC KRÁLOVÉ: KTM TROJAN, BRNĚNSKÁ 1800, TEL. 435259492 • CHOMUTOV: AUTO MARKET S.R.O., MÁLKOV 80, TEL. 474622929 • LIBEREC: UNIVOK, DOPRAVNÍ 711, TEL. 777682227 • MLADÁ BOLESLAV: FLASH TEAM S.R.O., BOLESLAVSKÁ 902, TEL. 326334827 • OLOMOUČ: MOJEMOTORKA.CZ, PAVLOVICKÁ 124/4, TEL. 724488931 • PRAHA: RACE TOOL, VRBOVA 19, TEL. 222362231 • PRAHA: SHIVA MOTOSHOP, PEČERÁDská 108, TEL. 267712041 • STŘÍBRNÝ: B&P RACING S.R.O., TOVÁRNÍ 503, TEL. 374627000 • SVITAVY: AMD, NÁMĚSTÍ MÍRU 89, TEL. 461532256 • VLAŠIM: SETTE S.R.O., VLAŠIMSKÁ 844, TEL. 317844775 – 6

24 hodinová záruka

**KTM RACE ORANGE**

Prosim, nenapodobujte zobrazené jízdní úkony, vždy noste přilbu a ochranné oblečení, dodržujte pravidla silničního provozu!

**SPORT TRAVEL**

**KTM**