

TEST | Honda CB600F Hornet vs. Kawasaki Z750

**Honda je lehčí,
ale neposeda**

**Kawě na silnici
pomáhají kila**

**Jiné převody,
jiný charakter**

Hbitý Sršeň nebo rozvážný Zed?



VERDIKT

Honda/Kawa

Motor	6/8
Podvozek	7/7
Brzdy	6/7
Ovladatelnost	7/7
Město	8/6
Cestování	5/6
Sport	8/7
Spolujezdec	6/6
Výkon/cena	8/7

Žádný film s Budem Spencerem a Terencem Hillem. Pouze porovnáváme dva nahaťoury střední váhy. Chceme od nich každodenní rozvoz do práce, ale i fajn legraci po práci. Každý má v něčem výhodu – Kawa v objemu, Honda ve váze.



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

Obě mašiny jsou tady poměrně dlouho, první generace Zeda od 2004, Hornet dokonce od 1998, a byť každá kluky strýtfajtrský oslovuje tou svojí cestou, mají po technické stránce hodně společného. Používají podvěšený řadový čtyřválec v páteřovém rámu (Kawa ocel, Honda hliník), který překrýváji klasic-

ké plechové a magneticky potentní nádrže, pro bubeníka s neurážlivým zvukem na poklep. Oba nahaťoury mají obrácenou vidlici, totožné dvoupísty Nissan na předcích a oba jsou to elegantní hezouni, moderně oblečení a tak akorát vybočující ze zaběhnutých designových kolejí. Honda na testované provedení navěšela i pěkné doplňky, ať už se jednalo o zadní

blatníček, přední štítek nebo luxusně se tvářící sedlo s vyšitým sršněm, skoro takovým, jakého má ve znaku Kuba Smrž (škoda, že jezdí Ducati). Akorát jakmile jednou zmokne, jezdíte i na sluníčku dvě hodiny s doslova nacucanou zadělí. A sundat ho a namontovat zpět, to chce taky pevné nervy...

Kila navíc – plus nebo minus?

Jak Kawa, tak Honda přišly v aktuálních verzích v sezóně 2007. Kawa se od té doby mění každoročně jen barvami, Honda loni dostala vychytanější podvozek – původně nenastavitelná vidle má nyní štelování odskoku, zadní tlumič uměl měnit jen předpětí, teď umí zregulovat i útlum v odskoku.

Oba stroje jsou napůl ke kravení a napůl k normálnímu každodennímu drandění. Kawa je v zatáčkách hbitá, ale klidná

a působí rozvážnějším dojmem, asi kvůli (tedy díky) o třicet kilo vyšší hmotnosti. Také s ní snáz najdete čistší stopu, protože určitá vláčnost stroje při překlápění a korekci stopy v zatáčce i při jemně nešetrném přesedávání motorku nerozhazuje a vy si jízdu užíváte. I na dírách a asfaltových spárách je to naprostý klidáš. Sedlo je hodně pohodlné a máte pocit, že sedíte ve vydlabaném melounu, jste Zedem doslova obklopeni.

Hornet je krátký, obratný, mrštný a nízký. Působí v sedle proti širšímu předku Kawy jako motard nebo menší půllitřík. Má také mnohem rychlejší řízení, které zprvu působí poněkud zbrkle. Přestože má užší řídítka, stačí jen nepatrný pohyb a přední kolo okamžitě reaguje a zatáčí. Musíte být přesnější a lépe pracovat se svojí hmotností v sedle. Je to neposeda. Podvozek je nastavený poměrně tvrdě, s mojí nehmotností 68 kg na mě působil až zbytečně udrncaně. Dobře se na něm ale sedí. Vejde se na něj i velký člověk bez komplikací a díky pouze jemným prolisům v nádrži nás „pavouky“ nikterak nezlobí ani kolem nádrže přetékající kolena.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda CB600F Hornet	
Objem	599 cm ³
Výkon	75 kW/102 k@12 000
Točivý moment	63,5 Nm@10 050
Hmotnost	198 kg (provozní)
Cena	189 900 Kč

Motor: čtyřdobý kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 67 × 42,5 mm, kompresní poměr 12:1, vstříkávání PGM-FI Ø 36 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový páteřový rám, vpředu USD vidlice Showa Ø 41 mm, zdvih 120 mm, nastavitelný odskok, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem Showa, zdvih 128 mm, nastavitelné předpětí a odskok, úhel řízení 25°, stopa 99 mm, brzdy Nissan vpředu 2 kotouče Ø 296 mm, dvoupístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17

Rozměry: délka 2085 mm, šířka 760 mm, výška 1090 mm, sedlo 800 mm, rozvor 1435 mm, světlá výška 135 mm, nádrž 19 l (rezerva 4 l), olejová náplň 3,5 l

TECHNICKÉ ÚDAJE

Kawasaki Z750	
Objem	748 cm ³
Výkon	77,7 kW 106 k@10 500
Točivý moment	78 Nm@8300
Hmotnost	226 kg (provozní)
Cena	209 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 68,4 × 50,9 mm, kompresní poměr 11,3:1, vstříkávání Keihin Ø 32 mm s oválnými klapkami, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový páteřový rám, vpředu USD vidlice Ø 41 mm, zdvih 120 mm, nastavitelný odskok a předpětí, vzadu ocelová kyvná vidlice s tlumičem, zdvih 125 mm, nastavitelné předpětí, úhel řízení 24,5°, stopa 103 mm, brzdy Nissan vpředu 2 vykousané kotouče Ø 300 mm, dvoupístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 250 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17

Rozměry: délka 2085 mm, šířka 805 mm, výška 1100 mm, sedlo 815 mm, rozvor 1440 mm, světlá výška 155 mm, nádrž 18,5 l

V zatáčkách na Kawasaki oceníte ladnost a klid



Honda je citlivka na přesnou stopu



Oba stroje jsou napůl ke kravení a napůl k normálnímu každodennímu drandění



Honda CB600F Hornet vs. Kawasaki Z750

Ergonomicky mrňous,
pocitově malé pětikilo



Bzunění vs. chrochtání

Při hodnocení motorů se musíme podívat i na celkový převod: na šestku při 6000 otáčkách ukáže digitálky na přehledné palubce Hondy 113 km/h, Kawa při stejném režimu 135 km/h. Hornet od 5000 docela brní, na druhou stranu potěší silný spodek, jenž zdůrazňuje právě sportovní převod. Stříkačka je malinko zbrklá, přechod ze zavřeného plynu není nejjemnější. Převodovka bez výtek.

Oproti Kawě působí Hornet jako traktor, v němž máte zařazenou redukci, malý Zed se díky použitému převodu projevuje výrazně lehkoběžněji. Může si to dovolit, sto padesát kubíků a hlavně 15 Nm navíc, to je velká konkurenční výhoda. Dalo by se říci až podvod, ale nic Hondě ani ostatním nebrání, aby také dělali sedmsetpadesátky. Stříkačka nastupuje jemně, spojka jde lehce a motor při couračce v určitých otáčkách fakt sexy poblařává a pochrochtává. Tohle na téhle motorce žeru nejvíc. Zvuk nefve, ale krásně zpívá. Čtyřválec od nějakých 6000 otáček nepříjemně rezonuje, ale není to tak vlezlé jako hornetovské bzunění.

Když stačí jedno kolo

Jak Honda, tak Kawasaki umí s poměrně malinkým jezdcovým energetickým výdejem jezdit po zadních i předních kolech. Tyto motorky mají kořeny v supersportech a dostaly vnuknutí i onu volnomyšlenkářskou stuntriderskou svobodu.

Honda se díky krátké převodovce zvedá na zadní skoro sama, jednička nebo dvojka, to je jedno. Otáček spíš víc, hned řadit, ale díky krátkému převodu

du nejedete moc rychle a už si užíváte. Je dost citlivá na přesnost vedení ve svíčke. Na předek to chce opatrně, brzda má rychlejší nástup a chce přesné dávkování, jinak snadno kolo zastaví a stopiso se nepovede.

Zed je rozvážnější, motorka ve svíčke je naprosto super stabilní. Chce sice víc prostoru, ale na delších rovinkách (nebo uzavřených prostorách dálnic, protože jinde lumpárny nezkoušíme) si užijete několika-kilometrové wheelie s úžasným pocitem souznění se strojem. Těžiště je geniální, jak jezdec sedí v motorce, nemusí se soustředit na to, jak se držet, aby neulítl. Koncentruje se na jízdu a mnohem víc si ji užívá. Nástup na stoppie je malinko těžkopádnější proti Hondě, avšak plynulejší a jakoby sametovější, ale kila cítíte.

Co od nich chcete

V sedle Z750 cítím rozvážnost, na Hornetu hravost. Přestože mi při každém přesednutí (a že to tentokrát bylo furt cik cak) připadala ta „nová“ motorka chvíli divná, zvykl jsem si a po půl hodině si zase znovu zvykal na tu druhou. A pokaždé mě ta „nová“ motorka po chvilce začala děsně bavit.

Já bych nakonec ke svému stylu jízdy a chtěným prožitkům z tohoto sterea zvolil kawárnu. Ovšem nejsem si jist jak Honzis, jehož pohled z okruhu máte vedle. Na závodní dráze bych možná názor také přehodnotil, ze silničního pohledu mám jasno.

MINIROZHovor



Jan Tománek

spolumajitel firmy Nina-X – importéra Flyracing, MX-Online.cz a Nina-X Graphix

CMN Honzo, jak jste se dostal k práci kolem motocyklových doplňků?

Začínal jsem ve firmě Scooters, kde jsme rozjížděli import skútrů Peugeot do ČR. Postupem času jsme se rozrůstali o zastoupení dalších značek a došlo to až do fáze, kdy jsem musel Peugeot opustit a věnoval se už jenom doplňkům. Teď navíc druhým rokem fungujeme samostatně mimo Scooters, na vlastní triko. Nicméně těch sedm let, které jsem tam prožil, mě určitě hodně naučilo a dodnes na tu práci rád vzpomínám.

CMN V České republice zastupujete značku Flyracing, v loň-

ském roce jste rozjeli projekt webu MX-Online, jak to všechno stiháte?

Špatně. Aby toho nebylo málo, tak se ještě věnujeme výrobě polepů pro MX motorky a do toho se snažím pořád ještě zavodit. Naštěstí každou z těchto činností dělám ve spolupráci se spolehlivými lidmi a je to fungující týmová práce.

CMN Plánujete nějaké novinky na letošní rok?

Novinek máme spoustu. Na MX-Online chystáme spuštění pravidelné soutěže o zajímavé ceny, Flyracing má jako každý rok obměněnou téměř celou modelovou řadu, spouštíme vlastní e-shop na stránkách a asi největší je uzavření kontraktu s firmou Parts Europe, pro kterou nyní děláme zastoupení, takže v podstatě máme nyní na starost i značky Thor, Icon, Moose a ještě asi dalších 20 značek vyrábějících všechno možné na motorky, ATV a choppery.

CMN Zbývá vám ještě čas na pořádné vyblbnutí se na motorkách?

Jaro bývá každý rok kritické, ale jinak se to pořád ještě nějak dá. Jezdím v podstatě jenom krajský přebor, takže žádné velké cestování. Dělat tuto práci a přitom nejezdit by asi nemělo smysl. Velkou podporu mám ve své přítelkyni, která má pochopení a velkou trpělivost pro všechny moje aktivity. Proto ji mám tak rád.

zpovídal Martin Houška

Na šestku při 6000 otáčkách ukáží digitálky Hondy 113 km/h, Kawa při stejném režimu 135 km/h

Ergonomicky skoro enduro,
pocitově bezva střířák



VÍCE FOTOGRAFIÍ NA

WWW.ICMN.CZ

► JAK SI VEDOU NA OKRUHU

Obě motorky jsou dostatečně sportovní na to, abyste se s nimi pěkně povozili i na okruhu – přeci jen mají geny ze supersportů.

Kawa má super posaz, takový agresivní, který vysloveně láká ke sportování. Stejně tak motor – nic naplat, sedmpade prostě své kubíky dává znát. Byť má maximální výkon srovnatelný s Hornetem, který navíc mezi konkurenčními šestistovkami platí za nejsilnějšího chlapíka z bandy, krouťákově je to na výjezdech ze zatáček citelně někde jinde. A Kawa? Tahle značka umí dělat motorky, které jdou do otáček. Na druhou stranu tenhle motor musí rozpohybovat o 30 kilo těžší stroj, a to poznáte i na ovlá-

dátnosti a následně při brždění, okruh všechna pozitiva i negativa násobí. Přední dvoupístky jsou trochu bezzubé, ale co je na závodní dráhu vysloveně špatné, to je beznadějně podtlumený zadní tlumič.

Hornet po podvozkové stránce, nota bene v nové ver-

zi s nastavitelnou přední vidlicí, má pověst etalonu třídy. Oprávněnou. Podvozek je pevný (pozor, ne tvrdý) a ovládání špičkové, holt hliníkový rám, hodně důrazu na centralizaci hmotnosti a výrazně menší kila na váze udělají své. Duální brzdy s ABS, které Honda na Horneta také montuje, zpomalují úžasně, a když nejedete úplnou hranu, tak vás ani na okruhu „vábíčko“ nerozhodí, nicméně testované standardní dvoupístky, které největší japonský výrobce dává na své motorky již od osmdesátých let, pořád překvapují svými schopnostmi. S Hornetem se třeba v Itálii zavodí, ale proti Kawě má v základu horší posaz, hlavně řídítka by na okruh chtěla vyměnit.

Honzis

foto: Vladimír Rejda



Are you "Ready to Race"? >> www.ktm.com

PRVNÍ JARNÍ JÍZDA NA KTM

Prostím, nenapodobíte zobrazené jízdní úkony, vždy musíte ochranné oblečení a dodržujete pravidla silničního provozu!

NASTARTUJ JARO NA NOVÉ KTM. PŘIPRAV SE NA PRVNÍ JARNÍ JÍZDU. KTM MÁ NEJŠIRŠÍ NABÍDKU ENDOURO MOTOCYKLŮ NA TRHU. DEVĚT RŮZNÝCH Pohonných JEDNOTEK, MOTOCYKLY SE SPECIÁLNÍ VÝBAVOU A V LIMITOVANÝCH EDICÍCH.

NAVŠTIV NAŠE PRODEJCE A UVIDÍŠ NAŠÍ VELKOU JARNÍ NABÍDKU:

NOVÉ MODEL Y 2010	SPECIÁLNÍ MODEL Y S TOUÁRNÍM KITEM	LIMITOVANÁ MISTROUŠKÁ EDICE
BRNO: AUTONOVA BRNO S.R.O., MASNÁ 418/20, TEL. 543424238 • HRADEC KRÁLOVÉ: KTM TROJAN, BRNĚNSKÁ 1800, TEL. 495269492 • 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 • OLOMOUC: MOJEMOTORKA.CZ, PAVLOVICKÁ 124/4, TEL. 724488931 • PRAHA: RACE TOOL, VRBOVA 19, TEL. 222362231 • PRAHA: SHIVA MOTOSHOP, PECERADSKÁ 108, TEL. 267712041 • STŘÍBRNO: B&P RACING S.R.O., TOVÁRNÍ 503, TEL. 374627000 • SVITAVY: AMD, NÁMĚSTÍ MÍRU 89, TEL. 461532256 • VLAŠIM: SETTE S.R.O., VLAŠÁKOVÁ 844, TEL. 317844775 – 6		

KTM