

Nečekané emoce



Více foto z testu na **ICMN.cz**

Když se řekne Honda Fireblade, tak si každý, trochu zasvěcený motorkář představí stroj, kterému nelze nic vytknout, ale zároveň na něm není nic, z čeho by vám vzrušením vstávaly chlupy na těle. Letos mě Honda velmi příjemně překvapila a já strávil nečekaně vzrušující okamžiky v jejím sedle.



Kamil Holán
kamil@cmn.cz

foto: David M. Bodlák,
Michal Rádek

Letošní model se snaží na první pohled zaujmout novým designem. Ostřejší tvary kapot mě však tolik neuchvátily jako nová a naprosto luxusní dvanáctipaprsková kola. Ta posouvají Hondu v žebříčku atraktivnosti o hodně míst dopředu oproti loňskému roku. Další příjemné překvapení mě čeká po zasednutí za řídítka, kdy na mě blikne zcela nový přístrojový panel, který je ve stylu závodních telemetrií, kde otáčky znázorňuje digitální stupnice lemuující okraj LCD displeje.

O tom, jak funguje nový podvozek, se musím přesvědčit už sám. V plánu mám potrápít Fároše v městském provozu při cestě z Prahy ven, kde bych ho rád polechtal na točivých okresech, a potom zamířit na závodní okruh, kde bude konečně možnost popustit uzdu všem koním, které

v sobě litrový čtyřválec schoval.

Pomalá jízda, žádný stres

Vyrazím tedy z redakce a moje první metry směřují k dopravní zácpě, která mě čeká asi po dvou minutách jízdy. Nedá se nic dělat, a tak se musím přes spojku proplétat mezi zaparkovanými auty. S Firebladem to však není vůbec problém. Díky úzké stavbě se vejdu celkem v pohodě mezi auta v jízdních pruzích. Díky motoru, který mě už od začátku nepochybně přesvědčuje o svém sametovém chodu, nemusím hrát spojce tolik na city. Výsledkem toho je, že nejsem ani po dvaceti minutách popojíždění otrávenej a pořád mám chuť zůstat v sedle.

Konečně sjíždím z dálnice a trošičku tahám za plyn na celkem přehledné okrese. Jenže trošičku zatáhnout za plyn na téhle motorce znamená letět okamžitě vysoko přes stovku, aniž byste si uvědomili, jak rychle jedete. O tom se přesvědčuji sám, když přijíždím do vesnice, kde auta brzdi na poutivých padesát a já jsem si jistý, že stojí na místě.

Na brzdy je však spolehnouti, situaci řeší s klidem.

Při plazení se za auty si náraz začínám užívat, jak hladce motorce reaguje při náhlém otočení zaklapnutého plynu. Ať krouším heftem, jak chci rychle, motorce vždycky přidá bez sebemenšího zakuckání. Je to tak bezchybné a příjemné, že se za chvíli přistihnu u toho, jak jako malý kluk krouším s plynem sem a tam a snažím se nacytat elektroniku při jejich výpočtech. Výsledek je pokaždé stejný, naprosť sametová akcelerace. Je to tak příjemné, že dochází k absurdní situaci, kdy si na brutálním supersportu vlastně užívám tuhle jinak otravnou jízdu za auty ve městě. Tohle se vám může stát opravdu asi jen na Hondě.

ABS v civilu

Po pár kilometrech strávených čicháním výfukových plynů konečně opouštím město a vyrazím vstříc kopcovitým silničkám, kde si hodlám trochu zařadit. Zde se

ale přesvědčuji o tom, co jsem čekal celou dobu. I když se snažím sebeví, zdaleka nevyužívám potenciál téhle motorky. Zrychlení i zpomalení je omračující a do zatáček musím kvůli nečistotám na silnici opatrně. Pokud bych chtěl odhalit nějaké slabiny, rozhodně bych riskoval život dřív, než bych se k nim stihl přiblížit.

Naštěstí začíná lehce pršet a já tak zaháním další pokusem vytačet motorce k červenému poli otáčkoměru. Ve stejnou chvíli mě však napadá, jak využit zmoklou silnici, která byla před deštěm pokryta prachem. Mám totiž příležitost vyzkoušet ono tolik diskutované ABS, se kterým nemám z okruhů moc dobré zkušenosti. Připravil jsem si pár desítek metrů na rozjezd a nejprve s citem zkoušel brzdít. Motorce v pohodě zastavila a až při dokončování brždění jsem zaregistroval nástup ABS. V páčce jsem ale nepocítil vůbec nic. Vlastně jsem to nepocítil vůbec nikde. Jen jsem slyšel,

jak se přední kolo začíná blokovat a znovu roztáčet. Tento pokus jsem zkoušel vícekrát zopakovat s tím, že jsem přidával na razanci zmáčknutí brzdové páčky. I při ostrém hrábnutí na brzdy jsem v klidu dál pokračoval ve směru jízdy až do úplného zastavení motorky. V civilu tedy ABS funguje dobře a vy se nemusíte bát sáhnout po brzdě, i když není silnice zcela čistá. Ušetříte si tak spoustu kaček za spravování rozbitých kapot, ačkoli zrovna teď po sezoně, kdy má Honda velké akční výprodeje, je to trochu diskutabilní. Normálně je mezi standardním modelem a tím s ABS rozumný 25tisícový rozdíl, ovšem v současnosti je „obyčejný“ Fároš v nabídce za nepochopitelných 300 tisíc!

Emoce na okruhu

Po výletu na silnici už se nemůžu dočkat pořádné jízdy na okruhu v Mostě, kde máme rezervovanou místičku u naší partnerské agentury Prospeed. Tady budu mít konečně šanci zkusit Fároše potrápit a zjistit, jak funguje nové přerovávání a jestli je všech 178 uváděných koní na svém místě.

Už při prvním kole, kdy se teprve snažím zahřát standardně obouvané pneumatiky Dunlop Qualifier II, cítím z Hondy naprostý klid. Je to tím, že mi přední vidlice předává do řídítek přesné informace o kvalitě povrchu mosteckého okruhu. Při rychlejším tempu už začínám motorce v zatáčkách slušně zatěžovat a čekám na první nejistoty. Nic takového. Nová vidle Showa s konstrukcí zvětšeného pístu je skvělá. Stejně dobře funguje i zadní dvouplášťový tlumič, který přispívá velkým dílem ke stabilitě motocyklu. Celkově tato kombinace funguje tak dobře, že poznávám naprosto přesně rozdíly v hladkosti asfaltu v různých pasážích. Tohle je pro mě nečekaný zážitek, který mi dělá velkou radost.

První, co přestává stíhat moje tempo, jsou již zmiňované pneumatiky. To se projevuje tím, že cítím přední kolo klouzat při větších náklonech. Na větší řádění nejsou Qualifiery moc vhodné. Pneumatiky bych asi vyměnil

jako první věc na téhle motorce. Když bych chtěl zůstat u Dunlopů, rozhodně bych na Firebladu použil modernější SportSmartys, které fungují na okruhu excelentně a zároveň s nimi můžete v pohodě jezdit i na silnici.

Motor na Hondě není z nejsilnějších, ale i tak táhne parádně. Když se pohybujete nad devět tisíc otáček, zažijete vzrušení dostatek. To, jak máte vytočený motor, se musíte naučit číst z nového displeje, kde už chybí analogová ručička. Drobné, postupně rozsvěčující se články ukazující počet otáček jsou pro mě na první pohled až moc titěrné, ale zvykl jsem si na ně celkem rychle. Ukazatel rychlostního stupně ocení také mnozí piloti. Mě by spíš více potěšilo, kdyby byly lépe vidět diody, které upozorňují na zařazení vyššího rychlostního stupně. Těhle vychytávky jsem si bohužel všimnul až po nějaké době. Intenzita, kterou vás světýlka umístěná v horní hraně přístrojovky varují, je příliš nízká a vy se tak musíte docela dost soustředit, abyste signál zachytili.

Čistá radost

To, že je Fireblade dokonale vyvážená motorce, je všeobecně známá věc. Vždycky ji však trochu chyběla jakási přidaná hodnota. Něco charakteristického, co jiné značky nemají. I přes pravidelné modernizace a úpravy jste si vždy mohli vsadit na to, že vás Fároš nepřekvapí. Tentokrát mě však překvapil. Jízdu na okruhu jsem si moc užil, a to hlavně díky preciznímu podvozku, který tvořil s celou motorkou harmonický celek. Klidná síla Fároše byla svým způsobem fascinující a já si vychutnal skvělé okamžiky štěstí. Proboha, já snad stárnu... ■

Motocykl do testu zapůjčila firma Honda ČR.

VERDIKT

Honda CBR1000RR Fireblade C-ABS

Motor	8/10
Podvozek	9/10
Brzdy	7/10
Ovladatelnost	9/10
Město	6/10
Cestování	6/10
Sport	9/10
Výkon/Cena	7/10

TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda CBR1000RR Fireblade C-ABS

Objem	999 cm³
Výkon	131 kW/178 k@12 000
Točivý moment	112 Nm@8500
Hmotnost	210 kg (provozni)
Cena	374 900 Kč

(nyní akce 299 900 Kč bez ABS)

Motor: čtyřválec, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 76 × 55,1 mm, kompresní poměr 12,3:1, vstřikování PGM-DSFI Ø 46 mm, elektrický startér, antihoppingová spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: dvojitý páteřový hliníkový rám, vpředu USD vidlice Showa BPF Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem Showa dvouplášťové konstrukce, zdvih 138 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy Tokico propojené s ABS vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové radlání tlmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový tlmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/50 ZR17, lité ráfky 3,50"/6,00"

Parametry: délka 2077 mm, šířka 685 mm, výška 1135 mm, sedlo 820 mm, rozvor 1407 mm, úhel řízení 23,3°, stopa 96,3 mm, světlá výška 130 mm, nádrž 17,7 l (41 rezerva), olejová náplň 3,7 l, udávaná spotřeba 5,57 l/100 km



Moderní přístrojovka
jde s dobou



Nová kola Firebladu hodně prospěla