

JUNIOR ZONE | Honda CBF125 vs. Loncin SBR125 Spitzer

Východ proti jihu

Proti sobě dnes stavíme japonskou Hondu CBF125 a čínského Loncina SBR125. Oba motocykly jsme na našich stránkách už prověřili, CBF125 jako pracanta a neúnavného cestáka, SBR125 jako jednu z nejfunkčnějších a nejlevnějších čínských malorážek. Jaký bude výsledek, když je postavíme proti sobě?



Jakub „Hawk“ Dražan,
hawk@cmn.cz
foto: autor

Dělí je od sebe přesně 20 000 Kč. To je částka, kterou na takovéhle motorce v benzínu proždíte za dva až tři roky užívání. Takže dva roky zadarmo, nebo dva roky pohodlněji?

Vyšší úroveň

Loncin je kapotovaný, Honda je polokapotovaná. I přesto, že Honda má většinu těla v černém eloxu a Loncin v bílém laku, jsou si motocykly dost podobné. Výškou, posazem, madly a nakonec i vzduchem chlazeným dvouventilovým motorem. Na první pohled se od sebe tedy liší snad

jen maskou, jednou s dělenými, jednou s nedělenými světlými. Hned zkrájím uvádím, že obě motorky svítí na výbornou a poskytují dostatečné osvětlení vozovky. Zadní světlo je u Hondy klasické žárovkové, Loncin naopak disponuje LED-diodami. Při srovnání palubních přístrojů nabízí Loncin o analogový otáčkoměr víc. Jinak je vše digitální, oproti Hondě, která sází především na ručičky.

Z hlediska zpracování jsou jednoznačně vidět rozdíly mezi japonským a čínským výrobcem. Nebudu teď mluvit o kvalitě svářů apod., které jsou oblíbeným tématem mezi motorkáři s technicko-ekonomickým vzděláním. Zde se pohybujeme na vyšší kvalitativní úrovni, a tak u Loncinu ani plasty nedělají nepěchu, vše lícuje a sedí. Rozdíly jsou patrné až v detailech. Výfuk je moc

blízko kyvné vidlice a při pružení o ni dře, nelze vymezit ideálně vůli plynu, který je navíc extrémně dlouhý. S tímhle vším na Hondě rozhodně bojovat nebudete.

Zdánlivé pohodlí

Po nasazení na motorku cítíte obrovský rozdíl v ergonomii. Není to ale umístěním stupáček či řídítek, která jsou na CBF jen o trochu výš. Je to především celkovou menší velikostí Spitzeru a tvrdostí sedla, které si nezdá s prknem, kdežto na CBF125 si sednete jako do polštáře. Ironií života je fakt, že při dlouhé cestě vám zadek více zmaluje právě sedlo CBF125, které vás utiskuje ze všech směrů vaší zadnice, kdežto prkenné sedélko Loncinu vám zadek tolik nezdeformuje.

Zbytek pohodlí už je potom na podvozku. Vyšší zdvihy CBF125 se perou s kvalitou našich silnic mnohem lépe, kdežto Loncin se radí spíše do sportovní nízkozdvihové kategorie. To znamená, že vás sice úplně nenaklepe, ale vzhledem k malé (spíše žádné) progresivitě neoplývá v zatáčkách takovou dávkou jistoty.

Stríkačka vs. karbanátek

Oba motocykly pohání vzduchem chlazený dvouventilový jednoválec. Ani jeden se nechlu- bí nějakými závratnými výko-



Dojezd CBF na nádrž je neskutečných 480 km (390 Kč!), a to motorku můžete pořád držet pod plným!

novými čísly – 7,7 kW Loncinu a 8,3 kW Hondy je mezi dnešní konkurencí spíše podprůměr. Rozdíl v agregátech je ale veliký. U CBF125 stačí kdykoliv pouze zavolat o startér a motor se probudí k životu. Nemusíte se o nic starat, vše za vás udělá elektronika. U SBR125 si budete častěji při studeném startu hrát se sytíčem.

Co se týče charakteristik, tak motor Loncinu je točivější. Respektive vy z něj točivý motor uděláte, protože dole vůbec nejede. Oproti tomu Honda vyzařuje pocitem, že ve spodním spektru otáček zatápí černokněžník Zaba- ba. Takhle úžasně prostě odpodu- žná žádná jiná stopětdvacítka neta-

há a vytočit se nechá také pomě- ně daleko, takže se s ní dá upalo- vat i 115 km/h. Trvalá cestovní rychlost je ale zhruba 100 km/h, u Loncinu 90-95 km/h.

Se spotřebou je na tom pocho- pitelně lépe Honda se vstříko- vací jednotkou. Dojezd CBF na nádrž je neskutečných 480 km (390 Kč!), a to můžete motor- ku pořád držet pod plným! Pro- stě se ráno seberete a pojedete 130 km podívat se na závody. Cestu sfouknete za pár kaček a za hodinu a půl času. Nebu- dete nad tím víc přemýšlet. Víte totiž, že se vám pojede příjemně a za levno. U Loncinu je taková- to akce trochu více na zvážení. SBR125 jezdí za korunu dvacet na kilometr, občas i trochu více. Díky nižší rychlosti jsou přesu- ny poněkud otravnější a horší odpružení vám dá co pro to.

Obě motorky s pětistupňo- vou převodovkou by si jedno- značně zasloužily i šestý pře- vodový stupeň, právě pro tyto delší přesuny. Motory by to totiž zvládly. Možná bychom si u SBR125 trochu pomohli i větší rozetou vřadu. Rychlos-

ti jsou na to od sebe vzdálené dostatečně.

Velký nedostatek

Pokud s oběma sokyněmi strávíte nějaký ten společný čas, tak vám přijde vše normální a krásné. Po- kud ovšem přesednete na SBR či CBF z jiné motorky vyšší kate- gorie (Honda CBR125R, Yama- ha YZF-R125, Derbi GPR125), nebudete věřit, co se neděje při zmáknutí páčky přední brzdy. Záměrně říkám neděje, protože brzdy jsou naprosto strašné a asi nemusím chodit daleko pro slo- vo „nebezpečné“. Můžou za to rozpočtové komponenty a řeše- ní, kdy tu máme dvě motorky za hubičku.

CBF nemá skoro žádný nástup brzděného účinku, ovšem když za páku pořádně zaberete, brzdná síla se stupňuje. SBR oproti tomu při stisku tuhé brzdové pum- py začíná docela dobře brzdit, ovšem hned se dostanete na ně- jakou hranici brzděného účinku, kterou už překročíte jen hodně těžko, a to i při stisku páky brzdy celou rukou. A na toto je potřeba při jízdě neustále myslet, jinak se dostanete do pěkného průšvihy, ani nebudete vědět jak.

Vřadu SBR brzdí stejným dvoupístkovým třmenem jako vpředu s menším kotoučem a ještě mizerněji. CBF je vřadu vybavena bubnovou brzdou, kte- rá brzdí skoro lépe než přední. A tak je ve finále potřeba na těch- to motorkách opravdu k bezpeč- nému zastavení synchronizovat ve správném poměru používání obou brzd.



Obě brzdí na prd, obě jezdí za hubičku

VERDIKT

Loncin SBR125 Spitzer	
Motor	4/10
Podvozek	5/10
Brzdy	2/10
Ovladatelnost	7/10
Město	7/10
Cestování	4/10
Sport	5/10
Spolujezdec	7/10
Výkon/cena	7/10

VERDIKT

Honda CBF125	
motor	6/10
podvozek	7/10
brzdy	4/10
ovladatelnost	6/10
město	6/10
cestování	9/10
sport	4/10
spolujezdec	7/10
cena/výkon	7/10

► BEZPEČNOST

Letošní léto láme rekordy, bohužel ne jenom teplotní!

Víkend, prodloužený o státní svátek, znamenal konec všeho pro 26 lidí na našich silnicích. Následně přišel černý pátek, dvanáct mrtvých za jeden den! A tento víkend dalších 14 obětí, že mezi zahynulými byli také motocyklisté, netřeba dodávat.

Pavel Faus, redakce@cmn.cz
foto: HZS hl.m. Prahy, Radek Krahulík

Se stoupajícím horkem do- chází u některých jezdců ke ztrátě soudnosti. Jak jinak si vysvětlit, že potkáváme řidiče silných strojů, oblečených a obu- tých spíše jako na tenis. Sofisti- kované motooděvy, boty a ruka-

více, které nepochybně zmírňují následky nehody, ve skříní ne- pomohou. Nepodceňujte krátké cesty, těch, co vyjeli „nalehko“ je- nom na koupák, jenom do ved- lejší dědiny, jenom na letní kino, jsou plné hřbitovů!

V náročných klimatických podmínkách čekejte častější chyby ostatních řidičů, cyklistů

a chodců, ti posledně jmenova- ní navíc aplikují pivní chlazení organizmu. Když se blížíte k re- staurační zahrádce, uberte plyn a čekejte cokoli.

Velmi špatně snáší horko staří a nemocní lidé, i ti jinak uká- zání šetrí kroky, zkracují si ces- tu mimo přechody. Vedra působí nejenom na lidi. Ještě nikdy jsem nepotkal v lesích na Vysočině to- lik horkem zblblých kopytnatých a parohatých havěťáků jako le- tos! Jako by ztráceli pud sebezá- chovy. Přitom motorku dokáže položit i blbě trefený zajíc.

Extrémní teplotní podmínky zvyšují riziko nehody a můžete tak třeba zažít i smyk na tekoucím asfaltu. Zrádné jsou lesní úseky,

ve stínu asfalt drží, ale na sluncem nasvícených místech teče.

Než se vydáte na dlouhou cestu, přehodnoťte svůj itine- rář a zařaďte častější přestávky. Když spojíte pauzy v jízdě tře- ba s koupáním nebo příjemným posezením v chládku zahradní restaurace u studeného „fríčka“, může být cesta součástí dovole- né. Nechte si časovou rezervu na dojezd do cíle. Čekejte častější objížďky. V Německu se vedrem hýbou panely pod silnicemi, na naší D5 se děje totéž, na patnácti metrech vznikl posunem desek hrb vysoký skoro půl metru! Jez- děte tak, abyste to zvládli, když k něčemu podobnému přijedete jako první!



Přeji vám všem krásné letní zá- žitky v sedle, dlouhé řady nádh- erných strojů a ženských na tandemu, které na vás ještě v životě čekají,

a nezapomeňte, že je zapotřebí se toho všeho především dožít!!!

Letos už je moc těch, se který- mi si nemávneme...



Grip CBF je lepší a vedení přesnější...



...po přezutí na lepší pryže se ale s Loncinem dostanete až na stupáčku

Resumé
Oba dva cestáky jsou v hloubi srdíčka i trochu sportovci. O Hondě už z minulé sezony víme, že je prakticky nezničitelná a bezúdržbová. Jak je na tom ale Spitzer od Loncinu, novinka letošního roku? Vydrží alespoň 10 000 km bez újm? Brzy budeme moudřejší, SBR125 u nás v redakci totiž právě prochází dlouhodobým testem. Ovšem i kdyby to bylo horší než

lepší, bylo by těch 20 000 Kč dostatečným argumentem k přehlednutí nedostatků či závad? I když jsem zastánce čínského pokroku, sám bych asi volil jistotu kvalitu a pohodlí Hondy. Otázkou je, zda bych si to nerozmyslel ve chvíli, kdy bych měl vyndávat z peněženky čtyři Masaryky navíc. ■

Motocykly do testu zapůčily firmy Honda ČR a BC Loncin.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda CBF125

Objem	124,7 cm ³
Výkon	8,3 kW/11,3 k@8000
Točivý moment	11,2 Nm@6250
Hmotnost (provozní)	128 kg
Cena	59 900 Kč

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený, jednoválec, OHV/2, vrtání x zdvih 52,4 x 57,8 mm, kompresní poměr 9,2:1, vstříkování Ø 26 mm, elektrický startér, pětistupňová převodovka, olejová náplň 1,1 l

Podvozek: ocelový rám, vpředu nenastavitelná vidlice Ø 30 mm, zdvih 115 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice se dvěma tlumiči, zdvih 87 mm, nastavitelné předpětí, úhel řízení 25,9°, stopa 89 mm, brzdy vpředu kotouč Ø 240 mm, dvoupístkový třmen, vzadu buben Ø 130 mm, pneu vpředu 80/100-17, vzadu 100/90-17

Rozměry: délka 1955 mm, šířka 760 mm, výška 1110 mm, sedlo 792 mm, rozvor 1270 mm, světla výška 173 mm, nádrž 13 l

TECHNICKÉ ÚDAJE

Loncin SBR125 Spitzer

Objem	124 cm ³
Výkon	7,7 kW/10,5 k@8500
Točivý moment	9,4 Nm@5500
Hmotnost	135 kg (provozní)
Cena	39 900 Kč

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený, jednoválec, OHV/2, karburátor, elektrický startér, pětistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: dvojitý páteřový rám z oceli, vpředu USD vidlice, vzadu ocelová kyvná vidlice s jedním tlumičem, obojí nenastavitelné, brzdy vpředu kotouč, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 80/90ZR17, vzadu 110/80ZR17

Rozměry: délka 1970 mm, šířka 700 mm, výška 1080 mm, sedlo 780 mm, nádrž 14 litrů

Are you "Ready to Race"? » **350 SX-F**
KTM.COM/MX

TEĎ U TVÉHO PRODEJCE KTM!

Motorcykly vyobrazené v této reklamě nejsou uzpůsobené pro jízdu na veřejných komunikacích. Nenapodobujte zobrazené jízdní úkony a vždy používejte ochranné oblečení!

VÍTĚZSTVÍ MÁ ORANŽOVOU BARVU!

NOVÁ 350 SX-F

PRODEJCI: 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 • OLOMOUČ: MOJEMOTORKA.CZ, PAVLOVICKÁ 124/4, TEL. 724488931 • PRAHA: RACE TOOL, VRBOVA 19, TEL. 222362231 • PRAHA: SHIVA MOTOSHOP, PECERADSKÁ 108, TEL. 267712041 • STRÍBRŮ: 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

VZHŮRU NA PERFEKTNÍ VYJÍŽDKU

WWW.KYMCO.CZ // **PROSTĚ TO ZKUS.**

NOVINKA

XCITING 500i_{evo}

139.990,- Kč
nebo již od 2.895,- Kč *měsíčně

- *Sériově s ABS*
- *Světlo a blinkry s moderní LED-technikou*
- *Elektronické vstříkování paliva*
- *Výklopné stupáčky pro spolujezdce*
- *Bohatá nabídka příslušenství*

KYMCO

Již 5 let v České republice

*doba splácení 60 měsíců, akontace 10 %, r.p.s.n. 14,3%. Finanční partner: **Finalem** ZELENÁ PRO VAŠE PLÁNY

Dovozce: **MSA Motorsport Accessoires GmbH**, Am Forst 17b, 926 37 Weiden i.d. OPf | Tel.: 0049 961 3885 346 Fax: 0049 961 3885 203 Mobil: 00420 724 242030 | info@kymco.cz | Prodejní síť v ČR: viz www.kymco.cz