



Do boje o nejlepší moderní retro se napřesrok v Evropě pustí i Honda. Její CB1100 je krásná, stylová a hlavně čtyřválcová! Přesně jako přelomová CB750 v roce 1969.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: Honda

Touhle motorkou si u mě Honda šplhla. Přišla přesně v okamžiku, kdy jsem začínal mít pocit, že designérům největšího světového výrobce přestávám po těch jejich Cross-něco a podobných modelech rozumět. Ale tomuhle musí rozumět každý. Nejhorší, co se

vám může stát, že vás neosloví, protože tenhle typ motocyklů není váš šálek kávy, ale budete ho respektovat. Nikdo o CB nemůže říci, že by bylo ošklivé – takové štěstí spousta moderních strojů nemá. Většina lidí, které znám, je z něj ale naprosto nadšená, a to nemusí jít o militantní zastánce starých časů. Nebo jinak, budou to právě militantní zastánci starých časů, kteří budou vrčet, že má jen jeden výfuk a litá kola a ještě že nežere olej a nekrouť se už při pomalé jízdě rovně a má vstřikování no fuj-

tajbl... no prostě tenhle typ lidí, pro které i počasí dříve bývalo „pochtivější“. Pro zbytek populace tohle bude nejkrásnější MOTORKA, kterou Honda od dob CB750 vyrobila.

Čtyřválec!

Nám ješitným Evropanům trochu může kazit nadšení, že tohle není tak úplně nový motocykl. Japoncům ho závidíme už od roku 2009, kdy ho na podzim v Tokiu Honda prezentovala jako sériový model, který se téměř neliší od konceptu ukázaného o dva roky dříve. Jestli jsme museli tak dlouho čekat kvůli nedostatku odvahy japonských manažerů, nebo kvůli nějakým přiblíženým euro-normám (přeci jen tady běhá vzduchem chlazený motor), jejichž platnost se zase trochu oddálila, je asi úplně jedno. Hlavně, že už ho tu máme.

Mé nadšení asi nesdílí konkurence. Triumph Bonneville a jeho klony, Moto Guzzi V7, Kawasaki W800 a sem tam nějaký ten Harley-Davidson (třeba Sportster Forty-Eight), ty všechny spojuje kromě nádherného klasického vzhledu i druh použitého motoru. Sice se tu hádají řadař se dvěma různými věčky (napříc

TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda CB1100

Objem	1140 cm ³
Výkon	66 kW/90 k@7500
Točivý moment	93 Nm@5000
Hmotnost	248 kg (provozní)
Cena	ještě nebyla stanovena

Motor: čtyřdobý, vzduchem a olejem chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 73,5 × 67,2 mm, kompresní poměr 9,5:1, vstřikování PGM-FI Ø 32 mm, elektrický startér, pětistupňová převodovka, sekundární převod řetězem 530

Podvozek: ocelový dvojítrubkový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 41 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice se dvěma postranními tlumiči, obojí nastavitelné předpětí, propojené brzdy s ABS vpředu 2 kotouče Ø 296 mm, třípístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 256 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 110/80-18, vzadu 140/70-18, lité ráfky 2,50"/4,00"

Parametry: délka 2195 mm, šířka 835 mm, výška 1130 mm, sedlo 795 mm, rozvor 1490 mm, úhel řízení 27°, stopa 114 mm, světlá výška 125 mm, nádrž 14,6 l (3,5 l rezervy), olejová náplň 4,9 l, udávaná spotřeba 3,98 l/100 km

a podélně uloženými), ale pořád jsou to všechno dvouválce. A do toho přichází CB, které oslňuje svým čtyřválcovým řadařem.

Nádherné žebrovaní s nejmenší strukturou, pro které musela Honda uvést v život nové výrobní metody. Rozvodák vedený prostředkem. Priznaný olejový chladič. Ke straně svedené výfukové potrubí 4-2-1. Prostě paráda. „Mám rád kovový zvuk, který chladnoucí motor vydává. Motor by v sobě měl mít olej, a ne vodu. Už samotný pohled na chladicí žebra mne inspiruje. Budoucnost bez vzduchem chlazených motorů se mi zdá neúplná...“ To jsou slova Mitsuyoshiho Kohamy, šéfdesignéra CB. Je příjemné vidět, že i u značky tlačící horem spodem moderní technologie a futuristické tvary existují lidé, pro něž není špičkový výkon a elektronická přesycenost v žebříčku nejvyšší modlou.

Jemný silák

To ale neznamená, že cébo bude lenochod, a tím se od svých konkurentů odlišuje. Nejbližší nejsilnější dvouválec má o dvacet koní méně a s kroutákem je to podobné, akorát Sportster Forty-Eight má o pár newtonmetrů víc. Devadesát koní a ještě trochu více metrů pana Newtona, to jsou lepší parametry, než má třeba Yamaha TDM900,

a to sakra žádné retro není. Navíc nikdo cébéčku nebude moci konkurovat kulturou běhu, častěji díky vyvažovací hřídeli. Jemný, nízkootáčkový a pozor, dlouhozdvihový (!) čtyřhrnek s pětikvaltem, krmený dobře schovanou stříkačkou, která slibuje reálnou spotřebu na úrovni čtyř litrů, to zní prostě sexy. Dáte plyn a jedete, ať máte zařazeno cokoli, to vám garantuji.

Pěkně vypadá také podvozek. Hezky viditelný kolébkový trubkový rám s jáckelovou kyvkou a dvojicí postranních tlumičů, vpředu klasické vidle, obojí s možností úpravy předpětí pružin... Žádné technické avantýry a kontraproduktivní zlepšováky, jedinou moderní věcí je tradiční hondí propojená brzdová soustava standardně s ABS. Mě osobně potěšila velká 18palcová kola s úzkými pneumatikami 110/140 mm, a i když nemohu říci, že by se mi vyplétané ráfky nelíbily více, tyhle lité mě neurážejí. Na nich vypadá jedenáctistovka vlastně docela jako ty první CB750F s motory DOHC z počátku 80. let.

Praktičnost s historickým odkazem

Co mě na designu CB1100 fascinuje, je jeho čistota. Podívejte se na tvarování nádrže, sedla a bočních kastlíků. Pár zaoblených hran, žádné designérské onanie. V hlavní roli je tady motor, prostý jakýchkoli hadic či olejových vedení. Chromované blatníky, chromované kapkovité blinkry, chromovaný držák zadního světla, chromovaná kulatá zrcátka, parádní chromo-

vané odklápěcí víčko nádrže, to vše na retro patří, a přítomnost motorka nepůsobí přeplácane.

Na to, že od retra lidé většinou požadují pouze to, aby dobře vypadalo, je CB překvapivě praktické. O ABS již řeč byla, digitální displej, decentně ukrytý mezi dvěma ručičkovými budíky, obsahuje i hodiny a palivoměr, spojka má hydraulické vypínání, obě páčky na řídku jsou nastavitelné, nechybí centrální stojan a pozorné oko najde i vtipně řešená madla pro spolujezdce a zámek na přílbu. V nabídce originálního příslušenství nechybí stylový železný nosič, na nějž Honda nabízí i sice méně stylový, ale o to praktičtější topcase.

Tisková zpráva Hondy je uvedena těmito slovy: „Zatímco mnozí motorkáři hledají co největší dostupný výkon, možná stejně množství z nich vedou k vlastnictví motocyklu jiné důvody. Někteří se ohlížejí do minulosti na stroj, který v mládí chtěli, ale který si prostě nemohli dovolit. Jiní chtějí stroj, který funguje stejně jako nový, moderní motocykl, ale dodává modernímu způsobu života nádech klasického retro stylu. A jiní chtějí pouze precizně zkonstruovaný motocykl, ve kterém se snoubí praktičnost s historickým odkazem.“ To vše CB1100 splňuje. Netrpělivě teď očekáváme zveřejnění ceny, která by podle našeho soudu neměla nějak dramaticky převyšovat své konkurenty, kteří se, s výjimkou lehce dražšího Sportsteru, prodávají v rozmezí 200 tisíc až čtvrt milionu. A už v lednu bychom tady měli mít první kusy! ■



► V PŘÍŠTÍCH ČMN

Revoluce u BMW! Legendární GS dostalo vodou chlazený 125koňový motor a opravdu hodně elektroniky. Znamená to pro vás plus, nebo radši poběžíte do krámu pro poslední klasické vzducháče?

Pište na e-mail redakce@cmn.cz



Základem CB je tenhle krasavec, který navíc není žádný lenochod