

SECOND HAND | Honda CBR1100XX Super Blackbird

J. ŠÍMA Z JIŽNÍ AMERIKY

Harmonizér

Kawasaki měla ZZ-R1100, nikdo jiný nic obdobného. Až v roce 1996 Honda představila Super Blackbirda. Tehdy nejrychlejší a nejvýkonnější mašina je dnes vyhledávána pro pohodlí, nesmírnou spolehlivost a až kultovní jízdní požitek.



Jakub Nič
jakub@cmn.cz
foto: archiv

Blackbird je jednoduše úžasný. Je to nesmírně uhlazená motorka, a to ve všech ohledech. Zpracování je výtečné, nenajdete šroubek, který by nepasoval nebo po letech korodoval. Design, ať se někomu líbí, nebo ne, je zkrátka jedinečný svou osobitostí a rafinovanou čistotou. V dnešním světě strakatých a pestrobarevných



„poutových“ motorek Blackouš vypadá až páprdovsky suše, ale v tom je právě jeho kouzlo. Chuck Norris taky vypadá jako seriózní děda, než tasí pěsti.

Subwoofer stereo
Je výkonný, ale nechlubí se tím. Dva obrovské laufy jsou sice těžké, ale řeknu vám, Blackbirda podle zvuku prostě poznáte. Žádná jiná motorka z dálky takhle neduní. Neslyšíte ještě motor, slyšíte zlověstné hřmění, ze kterého se pak vyloupne hodně tlumený, ale nesmírně kultivovaný zvuk. Blackouš basuje, dva velké objemné laufy jsou jak subwoofery. Když na něj sednete, máte na krásných vrchních brýlích řídítka s parádními hydraulickými, plně štelovatelnými páčkami – koncem devadesátých

let rozhodně bonus. Palubovka je designově precizní jako v Alfě Romeo (bavíme se o designu, nikoli o spolehlivosti), krásně uložené kulaté poctivé budíky přehledné a vše krásně vykrytované, takže nekoukáte do děravých kapot jako na lehčích supersportech. Po cit v sedle je výjimečný, nevím proč, ale Blackbird má nesmírné charisma. Jestli jsou Hondy známy určitou sterilitou, pak Blackbird vybočuje. Jsou výkonnější a hbitější stroje, a také majestátnější, ale když řídíte Blackbirda, a jste z těch, kteří motorku pod sebou prostě někde uvnitř sebe cítí a vnímají, budete z projevu a řízení přijímat pozitivní emoce.

Polemiky kolem výkonu
Motor má kořeny v CBR1000F, naladěný je hodně na spodek, vše důležité se papírově odehrává mezi sedmi a devíti tisíci otáček, ale tenhle motor jezdí plynule, bezvibračně a silně už těsně nad volnoběhem. Kolem výkonu se tehdy vedly dlouhé diskuse, jestli 164 koní má anebo nemá. Pravda je, že první karburátorové Blackbirdy 164 koní měly, pak ale nastoupily oblíbené škrty v rámci emisí a také se později ještě přešlo na vstřikování. Takže se dají koupit motory s různým výkonovým nastavením, od zavřených 100 koní pro německý trh přes 150koňové až plně otevřené 164koňové.

Spolu s dobou Blackbird dostal i pár kosmetických úprav, vylepšila se palubní deska, nádrž, zadní světlo, se stříkačkou přibyl katalyzátor a imobilizér HISS. Větší změny v šasi nebo motoru se nekonaly. Ono taky nebylo proč. Hayabusa i ZX-12R či následníci jsou sice výkonnější nebo o fous rychlejší, ale blackbirdovský šarm nikdy nezískaly.

Velký, velký, velký
Jíždě je Blackbird dost na úrovni. Natankovaný má něco kolem 254 kil, což mu sice bere na manévrovatelnosti, ale přidává na stabilitě ve vyšších rychlostech. Když na Birda sednete třeba z GSX-R1000, R-1 a jiných, budete mít chvíli pocit, že řídíte cisternu. Avšak za chvíli se vám ten mírumilovný přístup podvozku začne líbit. Ruce nebolí, motorka je pevná, ale nedrnčí, jen tak si pluje, nikoli však plave. Prosím nezaměňovat pojmy. Pitomý je nízký přední větrný štítek, originální je totiž kvůli maximální rychlosti přes 300 km/h, kterou se Honda pyšnila, uzpůsoben pouze zalehnu-

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Honda CBR1100XX Super Blackbird	
Objem	1137 cm³
Výkon	164 k@9 500
Krouták	124 Nm@7 250
Hmotnost	223 kg (suchá)
Sedlo	810 mm
Spotřeba	5,5-8 l/100 km
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 79 × 58 mm, kompresní poměr 11:1, karburátory, později vstřikování PGM-FI, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem	
Podvozek: hliníkový prostorový rám, vpředu teleskopická vidlice bez nastavení Ø 43 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním plně stavitelným tlumičem, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 310 mm, třípístkové třmeny Nissin, vzadu kotouč Ø 256 mm, třípístkový třmen Nissin, kombinovaný brzdový systém Dual CBS, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17	
Rozměry: délka 2160 mm, šířka 720 mm, výška 1170 mm, rozvor 1490 mm, světlá výška 130 mm, nádrž 23 l, olejová náplň	

tí. Jakmile chcete jezdit někam dál, vyplatí se tam dát nějaký normálnější – tedy vyšší. Koneckonců ve WSBK mají taky štíty kolmé jak nákladák přední sklo, aby jezdci na cílovkách vítr neufoukl hlavu – resp. jim z toho nekřečoval krk.

Geniální kup
V roce 1997, aniž by na něm kdokoliv z Česka tehdy mohl jet nebo si na něho aspoň sáhnout, se stal Motocyklem roku (1998 – R1, 1999 Hayabusa, 2000 ZX-12R). Dnes se po něm tak trochu slehla zem. A v tom je ta výhoda. V poměru výkon cena je Blackbird poměrně geniální kup, pakliže chcete bezproblémovou velkou motorku na příjemné povození jak do průměrných zatáček, tak na delší štreky, jděte klidně do Blackbirda. Po všech směrech je to moderní motorka. Při klidném tempu baští kolem pěti a půl litru, což je paráda, a podsedlák unese i nějaké to okufrování, není tak křehký, jako se dělají dnes. Fajn je, že je mašina velká a prostorná, bez problémů se na ni vejdou normální Češi, kteří se svými stykily na supersportu 600 vypadají jako přerostlé dítě na minibiku. Vlajkovou loď Hondy v hodně pěkném stavu seženete pod sto tisíc. Hodně jich je popadaných a přelakovaných, také pozor na výkonové verze. V Hondě vám ale podle VIN řeknou co a jak – viz boxík Servis a problémy. ■

Díl šestý: Latinskoamerické zasnění



Solné jezero vypadá krásně, ale cestu nám rádně zkomplikovalo

Jeden a půl měsíce uteklo jako voda v tocích, které pod sebou právě sleduji z paluby letadla, které mě, proti mému zvyku, navrátí zpět do náruče Evropy. Právě přelétáme nad ostrými a zasněženými hřebeny And, které brzy po argentinských pampách vystřídají paraguayské pralesy. Je toho hodně, co jsme za tu dobu v sedlech motocyklů v Jižní Americe viděli, hlavou se mi odvíjí jako pás filmu posledních 10 dnů na tomto bezesporu zajímavém kontinentu.

Neustále mě pronásleduje pohled na obrovský zastavený kotel, kde se tísní na milion obyvatel. Alespoň tak mi připadal bolívijský La Paz. O mnoho více mě ale zajímá známá Silnice smrti, nazývaná v originálu Camino de la Muerte, začínající v horách vysoko nad městem. Než se na ni ale dostaneme, musíme si prožít pravé peklo. Vlastně ne, protože tam by bylo alespoň teplo. S přibývajícimi metry nadmořské výšky zde teplota klesá a ve 4000 m jsme už na 0 °C, noříme se do mlhy a kolem sebe vidíme zasněžené srázy okolních hor. Následuje krupobití, kroupy velikosti hrachu sekají do rukou a vlétávají i do přílby. V klesání už jen prší a okolní vodopády tvoří užasnou kulisu. Posledních 10 km asfaltu a jedno z největších dobrodružství této cesty může začít.

Na těch zhruba 50 km do Coiroica nejde zapomenout. V prudkém klesání brzdíme často i motorem, ale i tak je před každou zatáčkou dobrzdění téměř půl tuny těžkého BMW husarským kouskem. Jízda po nezpevněném povrchu, místy ne více než dva metry široké a promáčené cestě zaříznuté v horské stěně má své kouzlo a přináší i patřičnou dávku nebezpečí. Ráz dešťového pralesa, podporován neustávajícím deštěm, dělá cestu ještě zají-

mavější. Mnohokrát jedeme motocyklem rovnou pod vodopády padajícími na cestu a překonáváme brody.

Sucho nás mívá i o pár dní později na solném jezeře. Ne že by zrovna pršelo, to se zde odbylo před pár dny, proto nás kousek za poslední možnost natankovat v Mendoze místní varují, ať nás ani nenapadne vjet na jezero. No napadlo by to jen bláznů nebo místního znalce terénu. Jindy suché jezero s pevných vyschlým solným podkladem, po kterém se prý jede lépe než po asfaltu, je pokryto po celé ploše vrstvou vody a pohled z dálky připomíná zrcadlo. Nezbyvá než se vydat objízdnou trasou podél jezera. Nekonečné objížďení zátok po rozbahněné cestě je časově náročné a jsme rádi, když noční jízda končí v horách u místních, kteří nám nabídli ubytování ve svém skromném příbytku.

Za ranní zdržení může prázdná pneumatika u Caponordu a aby toho nebylo málo, přežijíme do Chile po pěším přechodu. To sice lze, ale pro potvrzení jízdu si musíme dojet až do Iquique. Potom už jen 1200 km do Santiaga, motocykly naložit do kontejneru a dobrodružství po čtyřech latinskoamerických státech, které pro nás měřilo 15 150 km a o kterém jste si zde v šesti reportážích mohli přečíst, tak definitivně končí.

No tak úplně definitivně zase ne. Jistě si o něm ještě někde přečtete, možná přijdete i na některé z mých promítání a zcela jistě se můžeme setkat i na stánku ČMN při příležitosti pražské výstavy Motosalon. Zde se téměř jistě ukáží s jubilejními kartičkami dokladujícími průběh testu BMW F 800 GS, které má po 25 měsících provozu najeto už 138 150 km.

Jaroslav Šíma
foto: archiv autora



Blackbird je kvalitní a robustní stroj bez větších slabín

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: 1996 - 2007

Cena: od 60 000 Kč

HODNOCENÍ

Motor ★★★★★
Jízda, ovladatelnost ★★★★★☆
Výbava ★★★★★☆
Kvalita, zpracování ★★★★★
Výkon/Cena ★★★★★

SERVIS A PROBLÉMY

Honza Schindler
vedoucí servisu Racing Team HJM, Lety

K Blackbirdu toho moc neřeknu, protože se toho moc říct nedá. Je to spolehlivá motorka, na které se vlastně dělá akorát běžný servis. Motor vydrží jak se říká statisíce. Po 6000 km je běžná kontrola víceméně předepsaná vizuální. Mění

olej a synchronizovat karburátory nařizuje kniha po 12 000 km, co 24 000 km se dělají ventily, každých 18 000 km měníte vzduchový filtr a brzdovku. Pokud by si kupující nebyl jistý totožností stroje ve smyslu původu a například barevného provedení, jsme schopni podle VIN zjistit přesně, co to je za kus, ve které zemi a jaký dealer jej poprvé prodal.

HISTORIE

1996/7 – představení CBR1100XX
1998 – modifikace chladicího systému
1999 – vstřikování, větší nádrž, kosmetické úpravy, HISS
2001 – další drobné změny
2007 – ukončení výroby a doprodej



Mít Jawu, a ne BMW, mohl jsem udělat servis