

Mladá krev

Honda do letošní sezony vyrukovala s trojicí zcela nových pětistovek útočících na různé smysly novopečených majitelů řidičského oprávnění skupiny A2. Na silničkách nedaleko Barcelony jsme měli možnost vyzkoušet dvě z nich – naháče CB500F a sportku CBR500R.



Více fotografií na www.icmn.cz



David M. Bodlák
david@cmn.cz

foto: F. Montero,
U. Serra, Z. Gori,
F. Romero

Zní to pěkně, co říkáte? I já se těšil na slunné počasí, mořský vzduch a své první letošní kilometry v sedle hodně zajímavých strojů, které jsou novodobými nástupci poslední a hodně oblíbené pětistovky CBF, jejíž výroba byla ukončena v roce 2005. Už přílet do Barcelony skrz neprostupnou vrstvu mraků ovšem naznačil, že tak růžové to mít nebudeme, a ranní počasí to nakonec jen potvrdilo. Byl jsem jediný, kdo si z československé grupy vezl vy-

tištěnou mapku okruhu Castellet, přesně tam jsme si na druhý den měli vyzkoušet novou CBR500R, a těšil se, jak si udělám další zářez ve sbírce navštívených okruhů, jenže všechno bylo úplně jinak. Počasí se zbláznilo, okruh zapadal sněhem a k ranním teplotám blízko nuly ještě slušně cedilo. Normálně by člověk nevystřelil ani nos, ale zvědavost na nové Hondičky byla silnější než počasí.

Rozdílů minimum

Zatímco se navlékáme do všeho možného, vesele se ušklíbám. To proto, že jak efko, tak i erko vypadají in natura jako dospělé stroje, a až nasednu, nebudu se svými sto kily a výškou 188 cm nikomu pro smích.

Motor je použitelný na všechny kvalty už od 2000 otáček

Oba stroje vycházejí ze stejného základu. V obou bije úplně nový, vodou chlazený řadový dvouválec. Osm ventilů, dvě váčky, lehké setrůvky, trojúhelníkové uspořádání klikovky a převodových hřídelí, stejně jako na supersportech CBR-RR, a přesazené ojniční čepý o 180° pro sportovnější charakter, to vše v kompaktním balení uchycené v rámu ze svařených 3,5 cm tlustých kosočtvercových ocelových trubek. Vpředu je použita nenastavitelná teleskopická vidlice, vzadu ocelová kyvka s centrálním tlumičem, kde si můžete v devíti krocích nastelovat předpětí. Stejná je u obou strojů brzdová soustava i rozměry radiálních pneumatik obutých na krásných ráfcích inspirovaných posledním Firebladem. Nutno podotknout, že erko je nabízeno pouze ve verzi s ABS, u efky je ABS volitelnou výbavou za příplatek. Zásadnějším rozdílem mezi oběma stroji je pak míra oplastování, jinak podbarvená přístrojovka, odlišná řídítka a z technického hlediska rozdílná světlá výška a nepatrně se lišící stopa.

Ergonomicky přívětivé

Mistr Kiyoshi Katagiri namaloval novým cébéčkům opravdu krásný design a jedním z hlavních úkolů bylo ukázat nový agregát v celé jeho kráse. A to i u plně kapotovaného CBR500R. Však by

storu třeba na povinnou výbavu a zámek.

Jezdcovo oddělené sedlo je hodně nízko, což nahrává menším postavám a hlavně pak slečnám, které tak v pohodě dosáhnou na zem. To nám ostatně demonstrovala Kaori Inada, 157 cm vysoká sympatanda, která je odpovědná za ergonomii všech tří nových půllitrových strojů. Naopak vysoko jsou u efky široká řídítka, díky kterým získáváte velmi dobrou kontrolu nad strojem. Umístění stupečků je zvolené velmi chytře a musím říci, že i pro mě je spočítání v sedle CB500F ergonomicky přívětivé, což mě mile překvapilo a jen to dokazuje, jak hodně širo-

VERDIKT

Honda CB500F/CBR500R

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

ký okruh zájemců si bude moci kvalitu tohoto stroje užít.

Udávaných 192 kg (u modelu bez ABS je to 190 kg) bych efku vůbec nehádal, a to ani na místě. Hodně povedená kamufláž



Na přístrojovce nám chyběl akorát ukazatel zařazeného kvaltu, modrý budík patří efku

KDYŽ VÁM ZÁKLAD NESTAČÍ

Možnost dokoupení originálního příslušenství, určeného přímo na daný model, je jednou z výhod renomovaných značek. Sice to něco stojí, ale zase to **všechno 100% pasuje** a máte to tak bez zbytečných nervů a často nutné likvidace originálních dílů. S příchodem nových modelů CB500F a CBR500R Honda představila i **sadu příslušenství**, která zahrnuje kufrы s pohyblivým systémem, zadní nosič, 35l top case, zvýšený štít, kapotáž druhého

sedla, kryt řetězu, U-zámek, tankpad nebo plachtu. U naháče je navíc k dispozici kryt přístrojů a spodní kapotáž. Co je ale nejužitečnější a co bychom **ocenili ve standardní výbavě**, to jsou **vyhřívané hefty**. A jak si pamatuji před lety ta šílená бага, která byla na Transalpu, tohle jsou docela obyčejné hubené rukojeti, kterých se budete držet s úsměvem na tváři, kdykoliv je v chladném počasí aktivujete.



Erko, inspirované velkým sourozencem CBR1000RR, je vstupenkou do světa sportovních motocyklů

kil, kterou odhalíte snad jen ve chvíli, kdy byste chtěli celou motorku vzdušnou zemi a někam odnést.

Motor umí od dvou tisíc

Po nastartování se ozývají z koncovky hodně utlumené tóny a motor si vrní téměř bez vibrací. Jakmile mu dáte impuls, ochotně se roztáčí. Lanková spojka se mi zprvu zdála jako másličko, ale zřejmě se na mně podepsala dlouhá zima. Při častém spojkování mi docházely síly a rád jsem použil víc než dva prsty.

Lehoučké, obratné a snadno ovladatelné, takové jsou první dojmy z efka v městských ulicích i mimo ně. Chvilku nám trvalo, než jsme se vymotali na periferii, odtud už ale vyrazíme rovnou do hor. Kolem nás přibývá sněhové pokrývky a zima je opravdu krutá. Na silnici marast, a tak je potřeba jet velmi obezřetně. Přesně tohle ale s novým cébéčkem není vůbec žádný problém. Jedete si v klídku a plynule, nikam nespěcháte, tři-čtyři tisíce otáček tak akorát. Motor je přitom použitelný už od 2000 na všechny kvalty. Když ovšem přijde zásadnější stoupání a máte zařazenou šestku, což odpovídá 50 km/h, začnou se z nitra ozývat různé protesty a je nutné podřadit.

Brzdy s jedním kotoučem vpředu jsou krásně dávkovatelné a při pohodové jízdě si bohatě vystačí s jedním prstem (páčka není stavitelná). ABS zasahuje jemnými impulsy, až když za to opravdu vezmete. Zato zadek nebrzdí moc, a když na to hodně dupnete, naděláte si poprvé téměř do kalhot, protože ještě před zásahem antibloku vám to nečekaně ustělí.

Podvozek zvládá

Největší obavy jsem měl z podvozku. Už při prvním nasednutí si motorka pode mnou kecla natolik, že se skoro opřela o vyklopený stojánek, a tak jsem počítal s tím, že to za jízdy půjde na dorazy. Ale světe div se, nestalo se tak, přestože jsem pružiny zatěžoval ze všech asi nejvíc. Dokonce mi naštelování podvozku přišlo takové akorát, ani měkké ani tvrdé, a motorka dokázala zehlit nerovnosti, jako by se nechumelilo. Jsem zvědav, jak si nová pětikila povedou na našich silnicích.

Modře podsvícená plně digitální přístrojovka nabízí jez-



Dobře ovladatelná, pohodlná a hlavně, ergonomicky přívětivá, to jsou nová cébéčka

Je jedno, jestli zrovna vedete erko nebo efko, obě motorky poslouchají na jedničku

ci všechny standardní informace a umí třeba i průměrnou spotřebu. Mně tu ale chyběl ukazatel kvaltu. Aspoň že se ty čudlíky za jízdy dobře mačkají i v rukavicích. Ovšem, co je pro mě krokem vedle, to je použití přehozených blinkrů a klaksonu na levém ovladači, jak ho známe z novodobé VFR. A nejsem v tom sám. Před každou křižovatkou se totiž z motorek ozývalo troubení, a to po celou dobu jízdy, což je pro mě důkaz, jak hloupé tohle řešení je. Naopak pozitivně jsme všichni kvitovali namontované vyhřívání heftů (doplňková výbava), které běželo nonstop na všech strojích po celý den.

Jen nepatrně jiná

Na cestě jsme měli možnost si motorky prohodit, a tak jsme úplně stejné podmínky absolvovali na obou strojích. A musím říci, že po prvních metrech jsem si kapotované erko hned oblíbil. Řídká jsou o celých 49 mm niž a svírají jiný úhel, takže ergono-

mie erka je sportovnější. Pořád je to ale o pohodlí na hony vzdáleném supersportovním CBR-RR. Kapota s větrným štítkem je tu znát, při vyšších rychlostech bych ale čekal větší účinnost, a těch pár kilo navíc, které erko kvůli jiné výbavě přibralo, nemáte za jízdy šanci ani poznat. V zrcátkách jsem měl o něco lepší přehled než na efku a možná o něco čitelnější je i nepodbarvená přístrojovka. Jinak ovladatelnost, hbitost i lehkost řízení, to vše zůstává díky totožnému rozložení hmotnosti u všech nových pětikulí stejné a své za jízdy dělá i rozumně zvolená šířka pneumatik (120 a 160 mm).

Ty správné otáčky

Ranní svezení, které se odehrávalo převážně v pomalém tempu a drsných podmínkách mrazivé krajiny, vystrídala odpolední runda, při které jsme mohli konečně trochu popustit uzdu natěšeným koníkům. Mraky odešly neznámo kam a silnice do sucha

ofoukal ledový vítr. Přestože se teplota ustálila na pouhých dvou stupních Celsia, s azurovou oblohou nad hlavou jsme se do sedel těšili jak malí kluci. Napřed opět cesta z města, pak kus po dálnici a z ní najždíme rovnou na překrásnou přímořskou klidnici vysekanou do skal. A to vám bylo svezení...

Tempo kolem kilíčka, naprostě ideální rychlost, na jejíž dosažení potřebujete točit šestku na 5000 otáček, a když máte dost místa na předjíždění, vystačí si jen s plynem. Při jeho otevření ze zcela zavřeného polohy se projevovalo lehké škubnutí, jinak se ale motor chová plynule v celém rozsahu a vcelku ochotně se nechá vytáčet. Při 6000 upalujete 130 km/h a na 150 to vyleze během dalších tisícovky otáček, což

odpovídá největší hodnotě točivého momentu.

Zatáčky a zase zatáčky, ráj pro nás i nové pětikule. Jediné, co nás mezi skalisky a nekonečnou mořskou hladinou limitovalo, byl rušný provoz a samozřejmě nedostatečné prohrátí Metzelerů Roadtec Z8. Ovšem i tak to bylo bájo. Levá, pravá, utažené vingly, horizontíky a pořád brzda-plyn. Jedno, jestli zrovna vedete erko nebo efko, obě motorky poslouchají na jedničku. Kam chcete, tam jedete, a vašim jediným úkolem je soustředit se na ty správné otáčky, které vás vystřelí z jedné zatáčky do té další.

Brzdy, jejichž dávkovatelnost jsem si ráno nemohl vynachválit, mají své hranice. A na ty narazíte právě při hodně sportovní jízdě. Pokud z nich chcete vyždímat maximum, je nutné používat obě zároveň. Jinak si ale můžete brzdít, kdy chcete, motorka se vám nebude rovnat ani uprostřed zatáčky.

Podle chuti

Na zakroucené „coast road“ jsem si nakonec zamiloval efko. V rychlostech, ve kterých se tyto stroje cítí nejlíp, ještě tolik nefouká a širší řídká i ničím nerušený výhled mě baval mnohem víc. Na erku je to o větší pohodě a nemáte takové to nutkání pořádně blbnout, ovšem na dálnici jsem stejně jako ostatní neodo-

lal, schoval se za kapotu a chvíli upaloval, co to dalo. Nejvíce jsem na tacháci zahlédl 172 km/h při nějakých osmi tisících otáčkách (červené pole začíná až v devíti), to už jsme ale sjížděli zpátky do města a mířili zpět do hotelu, kde naše krátké rande skončilo. I když jsme ještě stavěli na dotankování, zjistit reálnou spotřebu se nám nepovedlo, takže to nás teprve čeká. Honda sice v prezentačních materiálech uvedla zajímavou hodnotu 28,4 ujetých kilometrů na jeden litr paliva, což odpovídá průměrné spotřebě 3,52 l/100 km a dojezdu 440 km na nádrž, ale dokud si to sám neověřím...

A jestli dumáte nad tím, proč vlastně vůbec Honda přišla s dalšími stroji s výkonem do 35 kW, když už od minulého roku nabízí encéčka, vězte, že tyhle pětistovky jsou úplně jiného ražení. Na rozdíl od kultivovaných NC700 mají toho správného sportovního ducha a pro svou parádní ovladatelnost, zábavnost i nízké provozní náklady budou oblíbené hlavně mezi mladšy s řidičákem A2, kteří hodlají přestoupit do světa velkých strojů. Podle mě ale kouzlo těchto pětistovek spočívá především v tom, že dokážou potěšit i zkušenější jezdcé, a to je rozhodně jejich velké plus.

Za pozvání na testování děkujeme firmě Honda ČR.

► PŘÍŠTĚ V TESTU:

Hypermotard byl vždycky taková trochu bestie s nádherným exteriérem. Nový model je totálně předělaný, parádní zevnějšek zůstal, ovšem uvnitř je vodník 821 cm³ se 110 koniky a s vybraným chováním, jak jsme zjistili na testování ve Španělsku. První Ducati pro masy? Dalo by se říci. Máte rádi potvory, nebo jste radši, když motorka dělá, co má?

Pište na e-mail redakce@cmn.cz nebo www.facebook.com/cmn.cz

► ZÁVODNÍ VERZE CBR500R

Model inspirovaný supersportovním sourozencem CBR1000RR má **závodnější srdce**, než by se na první pohled mohlo zdát. V letošním roce se totiž **upravená verze CBR500R** objeví na závodních tratích v rámci **The Pata European Junior Cup** (www.europeanjunior-cup.com), který se pojede při osmi vybraných podnicích **světových superbiků**.

Úpravy cebra, které vychází z produkční verze, zahrnují kompletní výfukový systém Leo Vince, Dynojet Power Commander V s rychlořazením, závodní vzduchový filtr, plně stavitelný podvozek využívající cartridge do přední vidlice od Andreaniho a zadní jednotku Öhlins, závodní řídká, stupeňky a páčky od Gilles Tooling, závodní kapoty, sedlo a další díly, se kterými bude celkem **34 jezdců z 19 zemí** ve věku **od 14 do 19 let** soutěžit o fantastičnou cenu. Tou je **pozice jezdce v týmu Honda** v rámci evropského poháru **UEM Superstock 600 v sezoně 2014** (jestli se něco takového ještě pojede, haha, poté, co Dorna oznámila, že při WSBK se superstocky nepočítá). Samozřejmě účast v tomto podniku něco stojí a poplatek za motorku a tréninkový kemp činil **19 950 €ček bez daně**.

Myšlenou celého poháru je hledat a rozvíjet **nadějné závodní talenty** a letos to proběhne v sedlech nových hončích pětistovek, které tak vystřídají např. Kawasaki Ninja 250R nebo v loňském roce závodící KTM 690 Duke. Pro nás jediná škoda, že je tentokrát v Brně neuvidíme.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda CB500F/CBR500R	
Objem	471 cm³
Výkon	35 kW/48 k@8500
Točivý moment	43 Nm@7000
Hmotnost	192/194 kg s ABS (provozní)
Ceny od 129 900 Kč/154 900 Kč	

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 67 × 66,8 mm, kompresní poměr 10,7:1, vstřikování PGM-FI Ø 40 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem 520

Podvozek: ocelový rám, vpředu nenastavitelná teleskopická vidlice Ø 41 mm, zdvih 120 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s jedním tlumičem s nastavitelným předpětím, brzdy s ABS (u CB500F za příplatek) vpředu kotouč Ø 320 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 160/60ZR17, lité ráfky 3,50"/4,50"

Parametry: délka 2075 mm, šířka 780/740 mm, výška 1060/1145 mm, sedlo 785 mm, rozvor 1410 mm, úhel řízení 25,5°, stopa 102,6/101,9 mm, světlá výška 155/140 mm, nádrž 15,7 l, olejová náplň 3,2 l, udávaná spotřeba 3,7 l/100 km

inzerce

READY TO RACE
»www.ktm.com

ČAS NA ZMĚNU!

MOTOREX
KTM Group Partner

WIP

PIRELLI

facebook.ktm.com

STÁHNI SI SVŮJ KATALOG NA:
WWW.KTM.COM

KTM POWERWEAR

KTM KOLEKCE 2013

NYNÍ U TVÉHO DEALERA KTM

KTM POWERWEAR

KTM POWERPARTS

KTM RIDE ORANGE

KTM ORIGINAL SPARE PARTS

KTM FINANCE

Stylová, funkční a osobitá. Vypadej dobře na stupních vítězů, stejně jako mimo závodní dráhu. Nová kolekce PowerWear tě hodí na špičku v sezóně 2013!

CZ DEALERS: BRNO: AUTONOVA BRNO S.R.O., MASNÁ 418/20, TEL. 543424238 • ČESKÉ BUDĚJOVICE: SMRŽ MOTO, RUDOLFOVSKÁ 161/56, TEL. 724060046 • 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 • OSTRAVA: KMOTO S.R.O., MARTINOVSKÁ 3037, TEL. 596630859 • PRAHA: RACE TOOL, VRBOVA 19, TEL. 225110936 • PRAHA: SHIVA MOTOSHOP, PĚČERADSKÁ 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