



Pouliční hmyz

Jižní Město je propracovaná soustava dělnických sídlišť, kde na zdejších základních školách není žádnou výjimkou zaslechnout při vyučování cvaknutí flusbroku, prosvištění projektilu a bolestivý výkřik zasaženého spolužáka.

Právě do podobných prostředí byla zacílena řada strojů pro pouliční chuligány, přičemž hondí sršň je jejím typickým zástupcem. Známý brouk s žihadlem na zadku k nám přišel před šesti lety a jako jeho předchůdce se dá označit dvěstěpadesátka, prodávaná hlavně

na domácím, japonském trhu. Konkurs na pohonnou jednotku pro šestikilo vyhrál čtyřválec ze staršího CBR, který byl v tu dobu zrovna nezaměstnaný a lehkoživně se válel v koutě. Aby si ale o sobě moc nemyslel, dostal o 2 milimetry menší karburátory a svoje sehrál při snížení výkonu a posílení

středního pásma i jiný výfuk. Ocelový rám označovaný jako „Mono-Backbone“ sestává z trubek obdélníkového profilu, přičemž stejná konstrukce se poprvé objevila na „bezpohlavním euroenduru“ SLR 650.

Kus plastu navíc

V roce 2000 přibyla k hambatému sršni i verze S s polokapotou a na obou modelech se smrškl zadní blatník, aby byla masivní guma vidět

i šestnáctipalcovému ráfku a přivítali obvyklou sedmnáctku. Příchod další generace sršňů přinesl nové světlo, větší nádrž a nižší emise.

Změny na sacích a výfukových kanálech, ostřejší vačky a přenastavené zapalování pak pomohly zvýšit výkon o čtyři koně. Přitvrzeno bylo pérování, přestěhované uchycení kyvky zvýší tuhost a nové sedlo spolu s jinou nádrží posune pilota o 15 milimetrů blíže ke středu motorky.

Motor

I přes úpravy ukazuje, odkud přišel a jasně dává najevo svou chuť poznat omezovač.

ještě víc. Změny sání zajistily větší zátah odspodu a díky jinému nastavení zapalování vnějších a vnitřních válců se dala mašina snadněji kontrolovat v otáčkových výšínách. Možná nízké výnosy při sklizni kaučukovníků byly důvodem pro výměnu přední obuvi za běžnou stovvacítku, přičemž žlutí kamarádi zamávali

Řídítka zralá na psychiatra

Motor i přes úpravy ukazuje odkud přišel a přesto, že odspodu nad CBR vede, pořád dává jasně najevo svou chuť poznat omezovač, a to hlavně od devíti tisíc výš. Ve srovnání s ostatními „pouličními grázly“ musí sršně točit evidentně nejvíc, za což



Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	1 450,-Kč
Blinkr přední/zadní	1 440,-/1 440,-Kč
Páčka brzdy	1 180,-Kč
Páčka spojky	490,-Kč
Píst	1 910,-Kč
Přední světlo	9 300,-Kč



Servisní údaje

Jak již jsem říkal, je hornet čtyřválec převzat z CBR, ale má oproti němu snížený výkon, takže se dá celkem spolehlivě říci, že vydrží víc než u supersportu. Spolehlivost je tedy vyřešena, a tak se zaměříme na úpravy, které jsou na sršních prováděny nejčastěji. Úzká řídítka si majitelé mění za motokrosová s hrazdou, se kterými se mašina lépe ovládá a slabší povahy montují nad světlou plexištítek. Z levnějšího kraje jsou pak silonové špunty chránící motoru v případě pádu, na jejichž přidělení k rámu budeš potřebovat o něco delší šrouby. Zapomenout nemůžu ani problém nervózního řízení. Zde poslouží jeho tlumič, nejlépe alespoň 12polohový, který bys na maximální utužení neměl být schopný roztáhnout svou vlastní silou. Stroj se také trochu sklidí po přitvzení přední vidlice, což se hodí i při ježdění po zadním, aby pak vidle nechodila na dorazy. Utužení se dá vyřešit hustším olejem a podložkami nad pružiny nebo jejich výměnou za tvrdší, které se dají v Německu sehnat za cenu kolem tří tisíc korun.

se ti stroj odmění nejdivočejším vrškem v kategorii. Střední pásmo je na druhou stranu horší, ale nemůžeš chtít všechno. Pérování si s pospřávaným asfaltem rozumí a měkčí nastavení na městskou chuligánskou činnost se ukazuje jako vhodná volba. Ovšem pouze do doby, než se ti při blbnutí poprvé rozkmitá řízení a ty se staženým svěračem doufáš, že se ti řídítka rychle přestanou míhat před očima.

Tlumič všechno spraví

Podobných situací bylo míň u starších sršňů se stotřicítkou, kterou jsi musel sice v zatáčkách přeprat, ale motorka

byla stabilnější. Za chvilky, kdy by si zadkem mohl štípat dráty, stojí pravděpodobně geometrie. Díky ní je řízení sice rychlejší než průjem, ale na druhou stranu tě při agresivním stylu jízdy dokope k montáži malého kouzelného tlumiče. Z uvedených faktů tedy vyplývá, že stará stotřicítká měla evidentně něco do sebe. Jedním ze slabších článků stroje jsou i přední dvoupístky, kterým v porovnání s konkurencí (hlavně s Fazerem) chybí trochu síla.

Pověst motocyklu

- prvním Hornetem byla dvěšpáde určená pro japonský trh
- motor vychází z CBR 600F
- rám MonoBackbone byl poprvé použit na enduru SLR 650
- dělá se i ve verzi S s polokapotou
- poslední model má sice klidnější řízení, ale tupější motor
- sériová řídítka jsou dost úzká
- první modely s přední gumou o šířce 130 mm byly stabilnější než následující verze

Technická data

Honda
CB 600 Hornet

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4
objem	599 cm ³
vrtání x zdvih	65 x 45,2 mm
výkon	71 kW (96 k) / 12000 ot./min.
točivý moment	63 Nm / 9 500 ot./min.
kompresní poměr	12 : 1
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy vpředu	2kotouče Ø296 mm, dvoupístkové třmeny
vzadu	1 kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen
rozvor	1420 mm
výška sedla	790 mm
suchá hmotnost	176 kg
nádrž	16 l
cena	120-160 tisíc Kč (r.v. 98-02)

