

SECOND HAND | Honda VTR1000F Firestorm

Dvouválcové charisma za málo peněz

Ne o výkonu, ale o krouťáku

Japonská bouře

V druhé půlce 90. let Japoncům konečně došlo, že nejen čtyřválec může fungovat ve sportovní motorce, a nabídli levnější a spolehlivější alternativu k italským Ducati. Dvouválcový zástupce se u Hondy jmenoval Firestorm, tedy Ohnivá bouře.

Jan Rameš, honzis@cmn.cz
foto: Honda

Bylo zajímavé, že to samé došlovtsamýokamžik i Suzuki, která přišla pro sezonu 1997 s modelem TL1000S. Ten měl teoretické předpoklady smáznout Hondu hned na první pokus, protože jeho 125koňový motor měl skvělý sportovní charakter, jenomže design, hlavně tedy zadní části (v té době Suzuki vůbec plodila samé „skvosty“), nebyl až tak povedený a když se k tomu přidala kritika zadního tlumiče, jenž měl revoluční – a nefunkční – rotační řešení, a následně i problémy s pronikáním benzínu do oleje, byla to opět Honda, kdo se smál nejvíce. Ne tak výkonná jako Suzuki, ne tak exkluzivní jako Ducati, ale o to spolehlivější a uživatelsky příjemnější. Žádný div, že na trhu vydržela celých deset let a poslední výprodejové kousky jste si mohli pořídit ještě na počátku roku 2008.

Mimochodem, dvouválcové kouzlo nikdy nepochopila Kawasaki a u Yamahy se to také zaseklo na půl cesty, to když model TRX850 byl řadák s přesunutými ojnicními čepy. Měl sice krásný příhradový rám a vyhrával srovnávací testy s Ducati 900 SS, ale nebylo to ono. Firestorm a „TeLe“ útočily na 916, a to už byla jiná písnička.

Za solidní peníze

Honda od počátku větéero neprezentovala nikterak dramaticky, jak naopak bývalo tehdy zvykem – u cebra se zdůrazňovaly sportovní úspěchy, u Fireblada dynamika, Blackbird byl nejrychlejším strojem planety, akorát u Firestorma nějaké to „nej“ chybělo. Jako by se s ním Honda ani moc chlubit nechtěla, jako by dvouválec brala jen jako nutné zlo. Byl to prostě

příjemný sporták za prakticky identickou cenu, za jakou bylo CBR600F – mohli jste si vybrat, jestli chcete těch něco málo přes sto koní ve čtyřválci, nebo vám válců stačí polovina.

Mimochodem, a to vám musím říci – cena téhle motoriky postupem času klesala z těch něco málo přes 300 tisíc, to jak přicházely nové a sportovnější modely a větéero ztrácelo na atraktivitě, až v posledním roce bylo za pro mě těžko uvěřitelných 229 900 kaček. A pozor, poslední dva kousky, co české Hondě zbývaly, se tehdy prodaly za šokujících 189 900 Kč! Kdo to tenkrát koupil, udělal nejlepší kšeft svého života.

Firestormy jsou levné i dnes jako ojetiny, za padesátšedesát tisíc jich seženete bambilion a pěkné, ani poslední modely nejdou přes kilo. Těch však moc neseženete, protože kdo si je bral, ten už věděl, do čeho jde. Dobrá zpráva je, že to těžko budou olítané okruhovky, protože na závody se tahle motorka moc nehodila, špatná zpráva, že každá motorka má „naskákáno“ po zadním tolik, co se cebrům určitě nepodaří za celý život. Zátať odspodu a ochota panáčkovat je totiž tak návyková, že si VTR mnozí pořizovali jen na to, aby se tento kousek naučili.

Štíhlá stavba

V roce 1997 byl Firestorm sporták, z dnešního hlediska bychom jej však charakterizovali jako jeden z posledních sportovních motocyklů, na němž se dá i normálně jezdit. Žádný ultimát, nýbrž velice příjemný stroj. Štíhlá stavba byla u Japonců nevídaná, a to i s chladiči umístěnými po stranách, v předozadním směru ale motorka nabízela dost prostoru a byla i pocitově trochu delší do zatáček – pozor, v porovnání s dnešními mega ob-



Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: 1997-2007

Cena: od 40 000 Kč

HODNOCENÍ

Motor
Jízda, ovladatelnost
Vybava
Kvalita, zpracování
Výkon/Cena

★★★★☆
★★★★☆
★★★★☆
★★★★☆
★★★★★

HISTORIE

1997 zahájení výroby
2001 větší nádrž, jiná přístrojovka, vyšší řídítka, imobilizér a pár dalších drobností
2002 mírné snížení výkonu a krouťáku
2007 ukončení výroby

SERVIS A PROBLÉMY

První modely mívaly problém s napínáky rozvodových řetězků a sem tam s vodní pumpou, ale jinak je motor spolehlivý – aby ne, když dodnes pohání Varadero (ale už se vstříkováním, které snížilo spotřebu). Vzhledem k točivému momentu motoru nepočítejte s kdovíjakou výdrží pneumatik, zejména té zadní, ale dost pomůže, když si budete hlídat tlaky – za studena klasicky 2,5 baru vpředu a 2,9 baru vzadu. Časté jízdy po zadním a mizerná údržba se podepíší také na brzkém odchodu řetězové sady, naštěstí řetěz 530 není žádný atyp a svým počtem 102 článků také patří mezi ty kratší. Servisní intervaly jsou příjemně dlouhé, olej (10W40, necelé čtyři litry) se mění s filtrem po 12 tisících, papírový vzduchový filtr dokonce po osmnácti. Svíčky (a kontrolu ventilů) děláte až po 24 000 km, což je jediné dobře, protože NGK DPR9EVX-9 jsou platinové bratru po pětikilu a přístup k nim není zrovna snadný.

ratnými supersporty, na tehdejší dobu to byla „hopsanda“.

Podvozek disponuje na obou koncích možností poštelovat předpětí pružin a útlum při roztažení, a vzhledem ke stáří některých exemplářů už budou hlavně

přední pružiny asi dost unavené. Typickým znakem VTR je rám bez spodního čepu, kyvka je uchycena přímo v motoru – toto řešení později využívalo i VFR a Fireblade. Klasickým tuningem v případě VTR byla montáž

tlumiče řízení, protože citelné rozložení hmotnosti „více na zadek“ dokázalo v kombinaci s masivním krouťákem při akceleraci pěkně rozházet řídítka. Problém býval vždy trochu s uchycením toho tlumiče, protože nebylo moc kam.

Účinnost brzd byla standardní na druhou půlku 90. let, váha vzadu v kombinaci s hodně nízkým těžištěm dobrým pro ovladatelnost, ale horším pro brzdění znamenala, že spíše než stoppie vám při prudkém kotvení hrozilo podklouznutí předku.

Netočit, radit

Ergonomie byla typicky hondí, tedy žádná vražda a když jste si buď zvykli, že štítek není zrovna na „sedací“ styl, nebo pořídili turistický, dokázalo větéero hltat kilometry ve velkém.

Drobnou, no, spíš trochu větší vadou na kráse bylo, že zároveň s kilometry hltalo i dost ohnivé vody. Převody sice byly nastaveny příjemně do rychla, při 5000 otáčkách jste si to hasili rovné kilo pade a motor se jen tak převaloval, ale při normální svižné jízdě nebylo sedm-osm litrů na sto žádné unikum a pod šest jste se nedostali, ani když jste z kopců jeli na neutrální a do kopce tlačili. To platilo hlavně u prvních



Rok 2001 znamenal novou přístrojovku, větší nádrž, vyšší řídítka...

modelů, které navíc měly malou 16litrovou nádrž.

V roce 2001 Honda přidala tři litry, což aspoň trochu zvětšilo dojezd, a VTR dostalo i vyšší řídítka a jinou přístrojovku s digitálním palivoměrem, čímž výrobce jednoznačně potvrdil Firestormovy cestovatelské kvality. K dalším změnám patřilo ještě jiné nastavení přední vidlice, imobilizér, menší blinkry a systém sekundárního vzduchu snižující emise.

Zvláštní je, že ke snížení výkonu ze 110 na 106 koní (a krouťáku z 97 na 93 Nm plus zvýšení hmotnosti o jedno kilo) došlo až o rok později. Nedá se ale říci, že by to Firestorma nějak poškodilo. Tenhle dvouválec totiž nikdy nemělo smysl vytáčet do maxima (proto také dodnes pohání Varadero), jeho krouťák nad hranici sedmi tisíc výrazně klesal a neefektivnější bylo radit kolem šesti. I tato charakteristika přispívala k pohodě na cestách a vynikající dynamice při malé námaze.

TECHNICKÁ PORADNA

Honda je bez proudu!

Svoje dotazy do technické poradny zasílejte na poradna@cmn.cz

Jakub „Hawk“ Dražan
foto:archiv

Ahoj redakce, jste super noviny, a proto žádám o radu právě vás. Mám Hondu CBX1000 r. v. 1978, která málo nabíjí, a proto jsem zhruba po 150 km bez proudu. Vyměnil jsem ošoupané uhlíky v alternátoru za nové, ale nic se nezměnilo. A tak nevím, zda je problém v alternátoru nebo v regulátoru dobíjení. Tento problém vznikl pozvolna se stárnutím motorky. Dokonce mám dva známé motorkáře, kteří mají s touto motorkou stejný problém. Vzhledem k tomu, že je to můj malý klenot, nechci dávat motorku do nějakého nejistého servisu, kde nebudu vědět, co se

s ní děje. Nechci, aby na ní někdo prováděl opravářskou metodu pokus-omyl.

Díky, Jarda

Ahoj Jardo, problém s dobíjením se často řeší nejenom na tvém typu motocyklu. Příčin může být samozřejmě mnoho. Ovšem tou nejpravděpodobnější je regulátor dobíjení, který jsi zmínil. Jedná se o polovodičovou součástku, která podléhá stejně jako jiná elektronická zařízení stárnutí materiálů. Z indukčních cívek alternátoru si regulátor dobíjení bere ve vyšších otáčkách vysoké slaboproudé napětí, a tudíž se zvětšuje i proud, který do regulátoru přitéká (jednoduše lze odvodit z Ohmova zákona). Regulátor musí toto napětí srazit na

dobíjecí usměrněnou hodnotu cca 14,4 voltu z původních například 35 voltů, které vyrábí alternátor. Přebytkem energie pak regulátor přeměňuje na teplo. Proto jsou dobíjecí regulátory často poměrně velké a umístěné na rámu, aby mohly lépe odvádět teplo a byly lépe chlazeny.

Velkým tepelným namáháním samozřejmě celý stabilizátor stárne rychleji než jiné součástky a jeho funkčnost tak po letech nemusí být stoprocentní. Postupem času na něm vzniká větší úbytek proudu, než je žádán. V krajním případě přestane dodávat energii k dobíjení baterie úplně.



Servisu se netřeba bát

Pokud nevěříš servisům a chceš řešit problém sám, začni ověřením, zda problém vzniká právě na regulátoru dobíjení. Postačí ti obyčejný multimetr a základní elektrotechnické znalosti veličin.

K závěru, že je vadný regulátor dobíjení, mě vede fakt, který jsi uvedl, a to ten, že motorka dobíjí, ale málo, což vylučuje většinu jiných závad. Můžeš však nejdříve ověřit funkčnost indukčních cívek alternátoru, jestli na volnoběh posílají do regulátoru požadované napětí 15-40 voltů dle otáček motoru. Pokud toto napětí nedodávají, může být vada v cívkách, které podléhají po dobu provozu vibracím moto-

ru, a tudíž mechanické únavě (často se přeruší). Svorky těchto do série zapojených cívek alternátoru nalezněš v konektoru regulátoru dobíjení, který obsahuje zpravidla tři vodiče. Jeden jako vstup regulátoru z cívek, druhý vodič jako usměrněný výstup pro dobíjení a třetí společný jako kostra. Pokud je i zde vše v pořádku, tak na vstupu naměříš oněch střídavých 15-40 voltů a na výstupu stabilních cca 14,4 voltu stejnosměrného napětí (hodnota je uvedena v manuálu k motocyklu a závisí od typu baterie). Pokud je výstup v nepořádku, je chyba opravdu v regulátoru dobíje-

ní, který si žádá výměnu. Pokud jsi ovšem i na výstupu regulátoru naměřil správné hodnoty, je zapotřebí hledat poruchu někde v kabeláži od regulátoru k baterii. Kabeláž může být někde bez izolace a zkratovat se např. o kostru.

Bohužel regulátor dobíjení je prakticky neopravitelná komponenta, a tak je nutná výměna kus za kus. Zapojení je jednoduché pomocí konektoru, na kterém jsi měřil hodnoty. Lze jej tedy půjčit od někoho se stejným typem regulátoru a nejprve ozkoušet, jestli se nechystáš koupit nový regulátor zbytečně.

JAK POZNÁŠ, ŽE MOTORKA DOBÍJÍ SPRÁVNĚ?

Při přiložení elektrod voltmetru na svorky baterie bys měl naměřit dobíjecí napětí cca 14,4 voltu. Pokud napětí kolísá na úrovni 12 a méně voltů, motocykl ti stále nedostatečně dobíjí (napětí lze měřit i přímo na dobíjecích vodičích).