

## SECOND HAND | Honda DN-01

## Nezařaditelná DýNě

Honda DN-01 je jakýsi čoproskútr. Rozhodně to nikdy nebude masovka. Ale kdo rád hračičky, může najít v DýNi zalíbení – stejně jako já.



**Jakub Nič**  
jakub@cmn.cz  
foto: archiv

DN-01 byla představena na tokijském autosalonu v roce 2005 a trvalo ještě skoro další tři roky, než se začala prodávat. V roce 2008 byl oficiálně zahájen prodej v Japonsku a Evropě a o rok později se dočkali i Američané. Nenabízí ve všech evropských zemích, ale pořád se i na starém konzerativním kontinentě najde dost exhibicionistů na to, aby se Hondě vyplatilo držet tuto motorku v prodeji. I když více než ekonomický význam to má u Hondy význam demonstrace technologické vyspělosti a schopnosti dělat věci jinak.

## Experiment?

DN-01 kombinuje pohodlí a jízdní pozici choppera s motorem, který je vybaven automatickou převodovkou s možností řazení tlačítky palcem a ukazováčkem. Tenhle scooter cruiser má ABS a duální brzdy a kola jako



z Blackbirda, pevný podvozek a ovládat ho zvládne i dítě.

Je těžké ho zařadit. Chopperaři mají rádi chrom, drátěná kola a ne plastovou věc s maskou předatřího kojence. Na skútr je to zase moc dlouhé a těžké a chybí tomu podsedlák, čistokrevná cestovní motorka to také není. Asi proto se DN neprodávala nijak závratně. První rok navíc byla v (podle mě) hnusné fialové ponuré metalíze a stroj tak vůbec nevynikl – až bílá verze své půvaby prodá tak, jak má.

## Plynulost a pohodlí

Většina lidí si stroj vybírá očima, nemá často možnost si někde dva tři dny se strojem pojezdít a seznámit se. A to je škoda, protože tato Honda je přesně

stroj, který vám zprvu bude připadat jako něco divného, neurčitého a nespécifikovatelného, ale po pár kilometrech zjistíte, jak příjemně se tato podlouhlá dýně vodí. S DN-01 jízda dostává jakýsi další rozměr – rozměr plynulosti. Motor v kombinaci s úžasně hladkou převodovkou vytváří dojem, že vás do předu táhne lano nebo tlačí vodní šroub. Rozjezdy a veškeré změny rychlosti jsou v automatickém módu převodovky naprosto plynulé a bez škubání – protože ony tady žádné převody nejsou. Hydraulická převodovka dává dojem variátoru, na automatiku je tady bezestupňový převod, na manuál jakési přednastavené poměry.

Motor pochází z Transalpa 700, respektive ještě z Deauvilla, a dává 61 koní přes elektronicky ovládanou převodovku a kardan od zadního kola, což stačí k tomu, aby motorka uháněla přes 160 km/h. Převodovka má k dispozici několik módů, dva automatické (sportovní a sportovní) a manuální, kde si můžete řadit zcela dle potřeby. Každopádně řazení je vlnité a jemné, bez kraválu a cukání.

Na městské a příměstské povožení síla motoru úplně stačí, ale jakmile byste se chtěli svést trochu svižněji, tak pohoríte. V první řadě nestačí výkon a v druhé řadě je trochu nepříjemné, jak brzy začne DN brousit vším možným v ne až tak velkém náklonu. Je to škoda, podvozek na svižnou jízdu má.

## Podvozek superbike

Výborně funguje také pružení, stabilita stroje, nízké těžiště a dlouhý rozvor dělají z DN-01 velmi snadno ovladatelného a příjemného spoléčníka. Duální brzdy umí hodně, stroj se díky jim při ostrém brždění doslova přisaje k asfaltu. Těch 270 kilo není jaksi vůbec cítit, manipulace na místě je docela pohodlná, akorát si musíte zvyknout na to, že nemáte páčku zadní brzdy skútrácky na levém hftu, ale motocyklově na pravou nohu. Pravou rukou ještě máte k dispozici parkovací brzdu, jelikož nemáte možnost zařadit při parkování jedničku.

Co tedy může odradit? Především cena, která je u nového stroje tak vysoká (315 000 Kč),

## TECHNICKÉ ÚDAJE

|                    |                          |
|--------------------|--------------------------|
| <b>Honda DN-01</b> |                          |
| Objem              | <b>680 cm³</b>           |
| Výkon              | <b>45 kW/61 k@7500</b>   |
| Točivý moment      | <b>64 Nm@6000</b>        |
| Hmotnost           | <b>270 kg</b> (provozní) |
| Spotřeba           | <b>cca 6 l/100 km</b>    |
| Cena               | <b>od 200 000 Kč</b>     |

**Motor:** čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V52°, OHC/4, vrtání × zdvih 81 × 66 mm, kompresní poměr 10:1, vstřikování PGM-FI Ø 40 mm, elektrický startér, hydraulická převodovka HFT s automatickým a manuálním režimem, sekundární převod kardanem

**Podvozek:** dvojitý páteřový ocelový rám, vpředu nenastavitelná vidlice Ø 41 mm, zdvih 106 mm, vzadu jednoramenná kyvná vidlice s centrálním tlumičem, zdvih 120 mm, nastavitelné předpětí, brzdy Nissin vpředu 2 kotouče Ø 296 mm, třípístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 276 mm, dvoupístkový třmen, propojená funkce a ABS, parkovací brzda se samostatným třmenem, pneu vpředu 130/70ZR17, vzadu 190/50ZR17

**Rozměry:** délka 2315 mm, šířka 820 mm, výška 1115 mm, sedlo 690 mm, rozvor 1605 mm, úhel řízení 28,5°, stopa 114 mm, světlá výška 135 mm, nádrž 15,1 l (3 l rezerva), olejová náplň 4 l

že by odpovídala motorce s minimálně jednou tak velkým motorem. Skútr také většinou nabízí rozumný podsedlový prostor, zde byl tento nedostatek vyřešen druhý rok přidáním kufříkem s operátkem. Výborná jsou zrcátka, jsou totiž hodně velká a umístěná hodně vpředu a vy tak máte přehled nad situací skoro jako v dodávce.

Zpracování je na typické hon-dí úrovni, i když kolem motoru lezete po čtyřech, nenajdete nic, co by bylo ostudné. I když plastů je na stroji dost a některé by mohly být malinko pevnější. Člověk tuhle mašinu totiž nemá „za co chytit“.

## Výkon/cena hodně kulhá

Celkově vzato DN-01 je výtečný stroj, který vám může přinést spoustu krásných a docela netradičních motozážitků. Základní otázka však stojí stále v popředí – má to za tu cenu smysl kupovat? Za tu samou cenu máte nádherný chopper nebo skútr a ještě vám zbude komplet na výstroj nebo na jednu starší krosku pro nedělní tělocvik. DN-01 se vymyká konvencím a nechá si za to zaplatit.

## TECHNICKÁ PORADNA

## Ložiska kol

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

Tento týden odpovídá **Ing. Jiří Kosina**, dovozce a distributor amerických ložiskových sad **All Balls**.



**Připravuje:** L. Záruba  
foto: archiv

**Po výměně ložisek předního kola se mi kolo otáčí ještě hůř než předtím. Když povolím přední osu, tak se kolo otáčí bez problémů, ale po utažení kolo jakoby vázne. Zkoušel jsem to třikrát.**

**H. Figala**

Pokud jsi do kola dal správně rozpěrky mezi ložiska a náhony tachometru a pokud byla nová ložiska v pořádku a rozpěrky nevymačkané, tak předpokládám, že jedno nebo obě ložiska nesedí správně ve svém lůžku.

Jestli jsi staré ložisko dostával ven nebo nové dovnitř, tím bohužel nejčastějším způsobem, pomocí kladívka a potukáváním, ložisko šlo do otvoru nutně střídavě našikmo. Při tomhle způsobu

se ovšem vždy vytrhne větší nebo menší kousek hliníku ze stěny, a pokud se to stane při montáži, vytržený materiál se natlačí na konec dosedací plochy ložiska, a to se pak opře o něj a ne o dosedací plochu. Když pak kolo následně dotáhneš, tlačí kuličky ložiska ze strany na kuličkovou dráhu a ložisko vázne. Pokud dojdeš k závěru, že toto je tvůj případ, ložisko vyndej, nejdřív jedno, smírkovým papírem odstraň všechen vytržený materiál a ostrínou, zarovnej dosedací plochu, pak dej nové ložisko asi na 10 minut do mrazáku, náboj ohřej horkovzdušnou pistolí, a ložisko by mělo bez použití jakékoliv síly samo spadnout do náboje až na konec díry.

Pokud se ti nechce tuto metodu použít, najdi si vhodný nákrůžek tak, aby se vešel do otvoru pro ložisko a zároveň aby tlačil pouze na vnější kroužek ložiska, a pak můžeš dostat ložisko na místo kladívkem. Nikdy ale nelisuj ložisko za volný kroužek, tzv. přes kuličky. Tím ložisko spolehlivě zničí. ■

## Na hrubé násilí zapomeňte



**MOTORKÁŘSKÝ 7. SRAZ NA OLEŠNÉ U RAKOVNÍKA 3.9.2011**

VILDA ČOK SE SKUPINOU BYPASS

**POŘADATEL**

**CMN** **KRUŠOVICE**

Tel.: 777 139 480  
www.ubarona.cz



DN-01 má výborné jízdní vlastnosti

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: **od 2008**

Cena: **od 200 000 Kč**

## ► HODNOCENÍ

**Motor**  
**Jízda, ovladatelnost**  
**Výbava**  
**Kvalita, zpracování**  
**Výkon/Cena**

★★★★★  
★★★★★  
★★★★★  
★★★★★  
★★★☆☆

## ► SERVIS A PROBLÉMY

**Martin Borde**  
mechanik MCH, Honda

S DN-01 byl jen jediný problém, a to čidlo tlaku oleje, které u prvních modelů zlobilo. To se ale řešilo výměnami, takže problémy by být dále neměly. Servis je de facto běžný jako u normální mo-

torky. Zde Honda nastavila intervaly po 6000 km na běžné kontroly a olej s filtrem, ventily se kontrolují po 12 000 km, současně se mění svíčky, vzduch filtr po 18 000 km plus brzdová kapalina. Převodové náplně v kardanu vydrží 36 000 km, stejně jako náplň automatické převodovky.

## ► HISTORIE

**2008** začátek sériové výroby

**DIAG4**  
**BIKE**

**Diagnostický přístroj pro motocykly**

**HARLEY-DAVIDSON**  
**BMW KTM**

**www.diag4bike.cz**

**ATAL Tábor**  
Tel.: 381 251 145  
atal@atal.cz, www.atal.cz

**ACTIA ATAL**