

Zkušební „šestnáctka“

Zanedlouho to bude už šestnáct let, co dostali střapatí chlapci od Hondy nápad sestavit všestranný supersport adaptibilní jak na okruhu, tak v normálním provozu. Přes 300 000 prodaných kusů naznačuje, že se jim dílo zdařilo.



Od doby svého zrodu v roce 1987 prošel oblíbený hondí stroj několika inovacemi. Dřív než mu stačil potřetí zazpívat zjara kos, se do motoru nastěhovala nová kliková hřídel a jiné zapalování, díky čemuž se výkon šestiklaka zvedl na 93 koní. Po dalších dvou letech atakovala prodejny druhá generace, která přišla se změněným podvozkem, odlišným designem a opět zvýšeným výkonem, tentokrát na sto koní. Rok 95 se nesl ve znamení náporového sání, nového vzhledu a jízdní dojmy zlepšila

odtučňovací kůra a kvalitnější řazení. Před pěti lety doznala změn výkonová křivka s vyšším maximem sto pět koní, odpružení a kotouče se začaly vyrábět z jiného materiálu, který dovolil nižší hmotnost při větší tloušťce. Další modernizace se odehrála v roce 99, který znamenal příchod odlehčeného rámu z hliníkové slitiny a již tradičně silnější agregát. Poslední vrh se datuje do roku 2001 roku, kdy se CBR začala dělat i ve verzi F Sport, přičemž motory obou variant začalo krmit vstřikování PGM-FI. A nakonec je zde „tuning“ z loňské

sezóny, kdy byl stroj přejmenován na CBR 600RR, přijala celou řadu řešení vycházejících z MotoGP, v motoru se usídlili lehčí písty a v sacím traktu jsou dvě sady vstříkovačů.

Patent na nesmrtelnost

Motorka z roku 96, kterou jsme v našem second handu okusili, s odpovídajícím tahem plynule zabírala již v nižších otáčkách. Okolo sedmi tisíc přišlo upozornění, že cébéero chce závodit a situace se dále zlepšovala až do 12 000 ot/min. U starších

modelů (r. '87 - '91) však musíš vzít v potaz, že výkonová křivka bude o něco chudší. Na motoru se těžko hledá chyba a při jízdě z něj přímo nasáváš letitou zkušenost harcovníka silnic. Příjemně odstupňovaná šestirychlostní převodovka i přes svou malou škobrtařnost poměrně slušně spolupracuje s točivým momentem čtyřválcového agregátu.

Holka pro všechno?

Sedneš si na motorku, chytneš řídítka a po chvilce jízdy se ti začíná



Orientační ceny náhradních dílů

řetězová sada:	6000 Kč
svíčky:	330 Kč/ kus
baterie:	1.600 Kč (gelová)
pneu přední 120/60-17	3.200,- až 4.300,-
zadní 160/60-17	4.500,- až 6500,- (podle značky a směsi)



vnucovat myšlenka, že japonští kluci museli okolo cébeera hodně dlouho běhat s metrem v ruce, aby dosáhli tak dobré ergonomie. Většina majitelů se shoduje na tom, že jízda ve dvou není sice silnou stránkou motorky, ale ve srovnání s konkurencí je zadní posed na „komfortní“ úrovni. Samozřejmě se při jízdě se spolujezdcem musí vzdát většiny deviz CBR, mezi něž patří jemné vymetání zatáček, které má na triku hlavně pevný dvojitý páteřový rám. Odpružení a tlumení přední vidlice

je nastaveno na solidní úrovni už z výroby a je samozřejmě plynule nastavitelné. To platí i pro zadní vidlici, kde najdeš odpružení pákovým systémem se sedmistupňovým nastavením předpětí pružiny a plynulou regulací útlumu. S vývojem drží krok i brzdy a výsledkem jejich postupných inovací je slušný zákus třmenů do brzdových kotoučů s lehce agresivním účinkem.

On the road

Sólo jízdu na delší tratě si motorka dá líbit, ale se spolujezdcem a plnou

bagáží dovedeš cébéera na krajní mez jízdních možností. 17-ti litrová nádrž vyprázdni své útroby zhruba po 250-ti kilometrech, což znamená průměrnou spotřebu 6 - 7 litrů. Výhodou na cestách je sériově montovaný centrální stojan, který poslouží třeba při promáznutí sekundárního řetězu nebo při opravě defektu.

Servisní údaje

CBR nemá důvod k tomu, aby v servisu trávila víc času než je potřeba na běžné seřízení a výměny. Olejová náplň by se měla dočkat vypuštění po 6.000 km a 12.000 km je hranice pro výměnu olejového filtru, přičemž po ujetí 24.000 km by jsi neměl zapomenout na seřízení ventilů. Zhruba po třiceti tisících tě může překvapit hlučnost rozvodového řetězu v závislosti na opotřebeném napínáku a v některých případech se objeví i uvolněné (vytlučené) uložení předních brzdových třmenů.

Pověst motocyklu

- za dobu existence se jí prodalo přes 300 tisíc kusů
- první stroje začaly jezdit v roce 1987
- v pětadevadesátém přibýlo náporové sání
- od roku 2001 se začala dělat i ve verzi F Sport a se vstříkováním
- loni nastoupila CBR 600RR, která převzala několik řešení z RC 211V
- dostaneš ji hned do ruky
- není žádný zabiják a dá se s ní dojet i na dovolenou
- spotřeba se pohybuje kolem 6-7 litrů
- do servisu ji moc vozit nebudeš
- do řídítek se přenáší jemné vibrace
- přepínání palivového kohoutu za jízdy chce cvik
- nejstarší ročníky seženeš už za cenu kolem 60 tisíc korun

Technická data

**Honda
CBR 600 F**

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4
vrtání/zdvih	65/42,5 mm
objem	599 ccm
kompresní poměr	12:1
výkon	100 k/12000 ot./min.
krouticí moment	64 Nm /10500 ot./min.
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy vpředu	2 kotouče, průměr 296 mm s dvoupístkovými třmeny,
brzdy vzadu	1 kotouč, průměr 220 mm s jednopístkovým třmenem
rozvor	1405 mm
výška sedla	810 mm
hmotnost suchá	185 kg
objem nádrže	17 l
cena	68 až 140 tis. (r.88 - 95)