

Pohodlně za slušné peníze

Cesták Deauville, cestovní enduro Transalp a chopper Shadow spojuje použití stejného čtyřdobého vidlicového motoru. Pokud se rozhodnete pro jednoho z nich, bude ve výběru těchto dvouválců Honda střední třídy záležen hlavně na osobních prioritách.

Ivo Helikar, ivo@cmn.cz
foto: RZ

Silniční cestovní model Honda Deauville se začal vyrábět v roce 1998 jako následník modelu NTV650 Revere. V ČR byl v nabídce od roku 2000 a v roce 2003 byl jeho prodej ukončen. V roce 2006 ho nahradil totálně přepracovaný model NT700V s objemem 680 cm³. „Honda Deauville 650 se u nás nestala příliš rozšířeným motocyklem. Za pěkné peníze ale narazíte na velice slušnou alternativu. Pokud je vaším koníčkem cestování a z nějakých důvodů (netroufáte si, nebo nemáte víc peněz) nechcete jít hned do velkých cestovních motocyklů, určitě neuděláte chybu, když se roz-

hodnete právě pro tuto dvouválcovou šestsetpadesátku,“ poradí vám ne jeden motocyklový cestovatel a bývalý nebo současný majitel.

Šest ventilů ve dvou válcích

Válce kapalinou chlazeného agregátu s rozvodem OHC svírají úhel 52 stupňů. Celkem tu najdete šest ventilů, tři na každý válec. Přes do celá nízkou hodnotu maximálního výkonu 55 koní vás překvapí slušný zážitek v nízkých otáčkách, což se dá nejvíce využít na horských silnicích nebo také v městském provozu. „Deauville miluje klíčování po okresech, jeho elasticita je i přes nepříliš velký výkon příjemná. Pro delší cesty po dálnicích už ale nějaký ten koník schází,“ doporučuje světoznámý deauvillista.

V každé ze dvou hlav jsou usazené dvě svíčky, což pomáhá bezproblémovému startování. Kapalinové chlazení udržuje stabilní výkon, modifikované časování ventilů, zapalování a kratší výfukový systém s menším průměrem zmenšují vibrace a zajišťují tak pohodlu během delších přesunů. Motor je sice stejný jako u Transalpa, ale ne všechno je podobné. Například Deauville používá sekundární převod kloubovým hřídelem a má vyšší točivý moment v nízkých a středních otáčkách.

Na co si zvyknout?

Nejde však jen o motor, stejně důležité jsou jízdní vlastnosti a ovladatelnost. Tu podporuje přední teleskopická vidlice o průměru 41 mm, vzadu najdete centrální seřiditelný tlumič. Vepředu je umístěna dvojitá kotoučová brzda Brembo s dvoupístkovými třmeny, vzadu je osazen jeden kotouč s jednopístkovým brzdícím stejné značky. Jenže

Šestsetpadesátka Deauville se vyráběla od roku 1998, v České republice se ale prodávala až od roku 2000



Kufry byly sice už v základní výbavě, ale jen s malým objemem



brzdy i přes renomovaného výrobce nebyly nejsilnější stránkou Deauville, zvyknout si nejspíš budete muset na silnější stisk brzdové páčky a oproti lehčímu Transalpu se rychle naučíte brzdít o chvilku dříve. K jistému zlepšení došlo v roce 2002 s příchodem novějšího modelu s propojenými brzdami a většími kufry.

Deauville převzal od svého předchůdce Revere také dvojité páteřové ocelové rámy. Kvůli tomu se možná vyskytnou menší problémy s tuhostí. Ale pokud se nerozhodnete zúčastnit se závodů, možná si toho ani nevšimnete. Nejistota přijde až během osvětleného průjezdu zatáčkami a při extrémnější jízdě. Proti modelu Revere však došlo k menším změnám k lepšímu, zadní část byla například zesílena pro předpokládaný větší náklad.

Cesták dělá hodně plastů

Na první pohled poznáte cestovní stroj. Všude spousta plastů, a tedy horší mechanická přístupnost. Už v základní výbavě byly na motocyklu dva postranní kuf-

ry. Jejich velikost 18 a 16 litrů (od roku 2002 18/24 litrů) se ale na delší cestování příliš nehodí, a tak je mnozí majitelé měnili za větší a doplňovali třetím. „Musel jsem si pořídit větší postranní kufry, protože do těch, které jsou v základní výbavě, se toho na delší cesty moc nevešlo,“ zazněla slova z praxe. „Když jsem zjistil, že se tam neporovnají ani desky o velikosti A4, bylo rozhodnuto. Někdy prostě s sebou větší předměty než jen náhradní ponožky a tričko potřebujete.“ Větší kufry bylo možné dokoupit v doplňkové výbavě. Z té se na motocyklech často objevoval i nosič zavazadel, kryty nohou, vyhřívané rukojeti nebo dvouramenná řadička.

Celkovým designem se Deauville stylizoval do různých trojúhelníkových tvarů, včetně přístrojové desky, předního světlometu, směrovek, podsedlového krytu a koncového světla. I přes geometrické tvary jde však na delších cestách hlavně o pohodlí. „Sedlo je široké a pro dva docela komfortní, stupačky jsou od něj ve velké vzdálenosti a pohodlí přispívají i široká madla.“

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: 1998–2005

Cena: od 32 000 Kč

► HODNOCENÍ

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

► SERVIS

Prohlídka a výměna oleje každých 6000 km, specifikace oleje 10W40, ventilové vůle sání 0,13–0,17 mm, výfuk 0,18–0,22 mm

► VAŠE OHLASY



Honda NTV650V Deauville, cestovní dvouválec s dobrým rodokmenem, je alternativou k cestovnímu enduru Transalp a chopperu Shadow. Po kterém z těchto modelů střední třídy s vidlicovým motorem byste sáhli vy?

• Rostislav Janáček: Deauville je opravdu ohavna motorka. Od Hon-

dy jen cca 1100 či cca 1300

- Zdeněk Kratochvíl: TA
- Divad Koviš: Transalp
- Martin Komrsk: CX500 nebo VT500. Zadne jinej V dvouval bych od Hondy nechtel.
- Zdeněk Detroit Toman: Chopper Shadow
- Mtb Stunter Przemyslaw: Hlavně ať je to Honda a pokud možno s kardanem...takže asi to NTV...i když to není zrovna Miss...
- Láďa Žabák Paulus: Asi po tomhle...

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

KTM Duke I/II. Rakouský jednoválcový Vévoda se vyráběl už ve čtyřech modelových řadách. Příště se budeme věnovat první a druhé generaci s objemy motorů 609 a 625 cm³. S Dukem vznikla nová samostatná sportovní kategorie. Jak vám vyhovují tyto motocykly pro radost?

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

VEČER LEGEND NO.9

PINK FLOYD
REVIVAL | DISTANT BELLS

LED ZEPPELIN
REVIVAL | MYST COVER BAND

THE DOORS
REVIVAL | THE DOORS EXPERIENCE (AT)

FRANK ZAPPA
REVIVAL | FRANK ZAPPA QUARTET

11/4/2014 Pátek | od 18:00

KC SEMILASSO
Palackého třída 126, BRNO - Králové Pole

Vstupenky za 220 Kč v předprodeji nebo za 250 Kč na místě.
Změna programu vyhrazena.

www.vecerlegend.info

Na žepu
World's Best Beer 2013:

Založeno 1872

PRIMATOR PIVOVAR NÁCHOD

CMN

BEAT RADIO ClassicRock

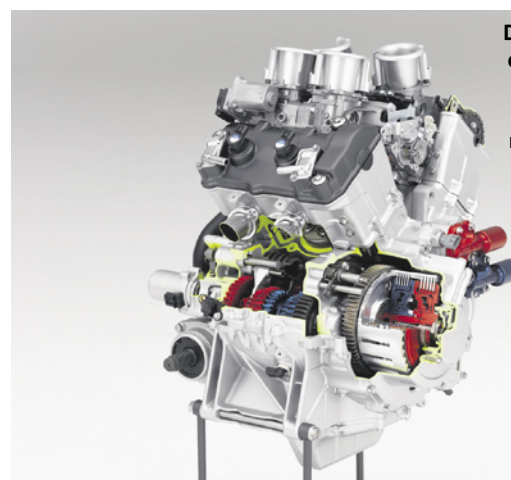
► TECHNICKÁ PORADNA

Jak funguje dvouspojková převodovka?

Dotazy do Poradny zasílejte na poradna@cmn.cz nebo přes www.bikes.cz/otazky, kde najdete i všechny v ČMN dosud vyšlé poradny.

Připravil: Honzís Rameš
foto: RZ

Dual Clutch Transmission alias DCT využívá v současnosti akorát Honda (od r. 2012 dokonce hned v osmi modelech), ale dá se očekávat rozšíření napříč dalšími značkami, stejně jako je tomu u aut. Jde o elektronicky řízenou převodovku, která nemá jednu vstupní hřídel, nýbrž dvě do sebe



DCT jsou vlastně dvě převodovky v jedné, liché i sudé rychlosti mají každé svou spojku

vložené a na každé z nich samostatnou spojku. Liché rychlosti má na starosti jedna, sudé druhá, přičemž v každém okamžiku jsou v převodovce zařazeny dvě rychlosti naráz a jedna spojka je sepnutá a druhá rozepnutá. Přerážení znamená, že se ta sepnutá rozepne a naopak. Řazení obstarává elektronika buď v plně automatickém módu, nebo si řidič může volit převodové stupně mačkáním čudlíků.

PORADNA na www.bikes.cz/otazky