

Dva pohledy na stejnou věc



Přístrojovku mají oba stroje stejnou



Brzdové soustavy se liší, ABS můžete mít na obou

Jenže to platí akorát tehdy, když máte přepnuto na manuál a řadíte čudlíky na levém řídítku. Garantuji vám však, že většinu času pojedete na automat, protože dvouspojková převodovka DCT k tomuhle motoru pasuje prostě neskutečně. Přijde mi mnohem příjemnější než ve dvanáctistovkovém VFR/Crosstoureru, řadí prakticky nepozorovaně a její naprogramování je jednoduše skvělé. Akorát není zadarmo.

Za tři a půl litru

Přestože obě motorky jsou postaveny přímo na míru řidičskému oprávnění A2, každá svému majiteli dá něco jiného. Oba stroje se skvěle vodí a skoro nic nežerou – ani když pojedete s rukou obtočenou kolem plynové rukojeti, nevezmou si přes pět litrů, udávaných tři a půl dosáhnete při normální jízdě s klidem. CB500F je jednoznačně první volbou pro bláznivé mladáky, kteří hledají adrenalin v bezpečném balení, také trochu víc jede, zatímco NC700S je spíše praktický pomocník, jehož služby docení spíše starší a vyzrálší jezdci. ■

Motorky do testu zapůjčila Honda Motor Europe CZ.

U Hondy v minulém roce nastala zajímavá situace. Za prakticky stejné peníze jste si mohli pořídit dvě téměř stejné nahaté motorky s dvouválcovými motory a stejným výkonem 48 koní potřebným pro řidičák A2. Akorát že pětistovka CB své koně dostávala z otáček a sedmistovka NC z objemu. Rozdílů nakonec najdeme mnohem víc.

Jan Rameš, honzis@cmn.cz
foto: David M. Bodlák

Pokud si při pohledu na ceny v technických datech říkáte, že bych si měl zopakovat základní školu, protože 148 a 175 je pořádný rozdíl, hned vám to vysvětlím. Encéčko jsme na test dostali ve verzi s automatem DCT, za který si připlácíte pěkných pár Palackých, ovšem jak ve standardním provedení bez ABS, tak s příplatkovým antiblokem od sebe CB a NC dělí pouhých pět tisíc (135 proti 140, resp. 148 proti 153 tisícům). A to už dokáže potenciálním zájemcům nadělat vrásky.

Ale neměli by váhat moc dlouho, protože Honda poněkud překvapivě NC pro rok 2014 inovovala, od letoška to jsou NC750, a kromě zvýšení výkonu na 55 koní, který je již mimo řidičák A2 a škrcení výkonu se neplánuje, šla nahoru i cena, a to na 165 tisíc (pouze s ABS). Naštěstí se ještě nějaké nové sedmistovky po re-

publice najdou, ale jejich zásoby nebudou nevyčerpatelné.

Klasika vs. netradiční řešení

Na obou motocyklech najdeme spoustu (téměř) identických prvků – jeklové kyvky, ráfky, přední vidle, přístrojové desky, a samozřejmě zrcátka a ovladače a spoustu dalších drobností, dokonce i výfuky vypadají podobně. Jenže je tady mnohem více věcí, které jsou naopak zcela odlišné. A nejde jen o jiné světlo.

Zatímco cébéčko svůj ocelový páteřový rám skrývá, NC se jím naopak rádo chlubí. Aspoň si pořádně prohlédnete, jak je tohle netradičně konstruovaný motocykl, vždyť se podívejte, jak jsou ty trubky nízko. Mohou, vždyť motor je téměř ležatý! Oproti tomu CB je naprosto klasická motorka, tady se na žádné avantgardy nehraje. Také proto je tady nádrž nádrží, zatímco u NC je bandaska ukrytá pod sedlem, což ještě dále snižuje těžiště, a na jejím místě máte na-

prsto boží uzavíratelný prostor, kam se vejde i integrálka! Tohle si na NC prostě zamilujete.

Třicet kilo? Neřekli byste

Že jde o dva naprosto odlišné stroje, to bezpečně poznáte, jen co nasednete. Cébéčko je velmi štíhlá nízká motorka s docela širokými řídítky a úzkým sedátkem, malá, ne však dětská. Oproti tomu NC je pocitově možná ještě nižší, jenže také zavalitější a působí dospěleji. I sedlo má výrazně širší. Ale i když je s DCT o nechutných 32 kg těžší (automat přidává deset kilo oproti klasickému řazení), rozhodně tak nepůsobí. Trochu těžší, to ano, ale pořád hbitý stroj. Ta konstrukce „vše dole“ má své jednoznačné výhody.

Ovšem CB je lehkonožka i bez konstruktérských triků, přestože stejně jako NC brázdí silnice na možná zbytečně širokých pneumatikách. Ale dobře vypadají a aspoň dávají jistotu, že máte přílnavosti víc, než dokážete vy-

užít, což při zbrklých manévrech méně zkušených jezdců přijde vhod. Brzdové soustavy obou testovaných strojů, ač použitou technologii zcela odlišné (CB dva nezávislé okruhy a dvoupístkový třmen vpředu, NC propojené duální brzdy s třípístkem), byly vybaveny ABS, což je rozhodně smysluplné i proto, že citlivost ani účinek brzd ani na jedné motorce není zrovna superbikový. Ale na začátečnickou motorku tak akorát.

Točák a brumlák

Nejzásadnější rozdíl spočívá v motorech, resp. jejich chování a způsobu používání. Půllitrové cébéčko je prostě motorka. Klasický maloobjemový řadový dvouválec, který se hrozně rád

Probud'te svou temnou stránku

MT-07

www.yamaha-motor.cz

YAMAHA
Revs Your Heart



CB je rarach s točivým motorem



Praktické NC těžší z krouťáku odspodu a skvělé příplatkové DCT převodovky

jak silný ten zdánlivě vydechlý motůrek je. S Davidem totiž Radlickou nahoru mazal skoro 50, až úplně nahoře toho táhlého kopce to spadlo na 40,

a když jsme ve dvou (čili dobře 170 kg nákladu) měli před sebou stoupák od nemocnice ke stanici metra Kačerov, rozhodně jsme netipovali, že to vyje-

deme s číslicí 39 na tachometru (naopak jsme tipovali, že to nevyjedeme vůbec).

Při provozu sólo frčel Aerox po rovině v pohodě sedmdesát, z kopce ještě o deset víc. Takže on jede, akorát to nedává tak okatě najevo. A náš bývalý kolega z branže Richard Šimer z pražského Skútrs shopu, u něhož jsme se tehdy zastavili, nám při pohledu na Aeroxe nadšeně vyprávěl, co se právě s tímhle skútríkem, resp. jeho motorem dá dělat za kouzla s minimem námahy. Jo, tam přesně jsou kořeny dlouholeté oblíbenosti Aeroxe... ■

Skútr do testu zapůjčila firma Yamaha Motor Middle Europe.

Krásný digitální budík ukáže z kopce i 80 km/h

