

Nejchytřejší horákyně



TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda NC700X DCT

Objem	670 cm³
Výkon	35 kW/48 k@6250
Točivý moment	60 Nm@4750
Hmotnost	228 kg (provozní)
Cena	187 400 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec, OHC/4, vrtání × zdvih 73 × 80 mm, kompresní poměr 10,7:1, vstříkávání PGM-FI Ø 36 mm, elektrický startér, šestistupňová poloautomatická převodovka DCT, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový trubkový rám, vpředu nenastavitelná teleskopická vidlice Ø 41 mm, zdvih 153,5 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s nenastavitelným tlumičem a přepákováním Pro-Link, zdvih 150 mm, propojené brzdy s C-ABS vpředu kotouč Ø 320 mm, třípístkový třmen, vzadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu Metzeler Roadtec Z8 Interact vpředu 120/70ZR17, vzadu 160/60ZR17, lité ráky 3,50"/4,50"

Parametry: délka 2210 mm, šířka 830 mm, výška 1285 mm, sedlo 830 mm, rozvor 1540 mm, úhel řízení 27°, stopa 110 mm, světla výška 165 mm, nádrž pod sedlem 14,1 l, užitečná hmotnost 209 kg, udávaná spotřeba 3,58 l/100 km, max. rychlost 165 km/h

VERDIKT

Honda NC700X DCT

Moto	7/10
Podvozek	5/10
Brzdy	6/10
Ovladatelnost	8/10
Město	7/10
Cestování	7/10
Sport	5/10
Spolujezdec	5/10
Výkon/Cena	7/10

Každý zná pohádku o chytré horákyni. Oblečená-neoblečená a tak. Prostě synonymum pro paní, co umí spoustu věcí a dovedně to maskuje. Nová NC700X tenhle koncept dovádí k dokonalosti.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: David M. Bodlák

Má úložný prostor na helmu jako skútr, a není to skútr. Má dokonce i stejnou spotřebu, a není to skútr. Ve městě je jako doma, a pořád to není skútr. Nevadí jí ani šotolina, a přitom to není enduro. Ani to cestovní, ačkoli delším štrekám se také nebrání. Nakonec její výkon vypadá spíše úsměvně, ale když zjistíte, jak motor používat, máte pod sebou překvapivě svižného partáka. Začátečníka nevyděsí, zkušeného potěší. Vlastně nevíte, na co je tahle Honda dobrá, ale zjistíte, že na všechno. Snad akorát brněnský autodrom a motokrosovou trať v Lokti bych jí nevnucoval, což neznamená, že by je nezvládla objet. Specifická motorka s „jiným“ motorem a volitelně i dvouspojkovou převodovkou DCT nové generace, kterou měla zaplatpánbůh i naše testovačka. Tak na co čekám, jde se jezdit!

Stačí 48 koní?

Encéčka (kromě X na vyšších náběžkách dělá Honda ještě čistého naháče S) jsou zbrusu nové motorky i svou koncepcí. Nemáte s čím je porovnat. Všechno začíná motorem – dlouhozdvihový řadový dvouválec má hrnky skoro ležaté a otáčky jako v autě. Takový autářský půlmotor. To vůbec neznamená nic špatného. V Hondě

ku, ovšem na šířku by potřeboval trochu přidat, takhle mi šel opravdu velký nápor vzduchu přímo na ramena.

Slušná dynamika, směšná spotřeba

Tolik naznačení, že „to“ jde, když se chce. A teď k tomu, na co byl tenhle stroj určen a v čem vyniká.

Jak už jsem předeslal, motor se musíte naučit používat. Tedy pokud si pořídíte verzi s normálním řazením (což by mi přišlo vyloženě škoda), protože jinak za vás motor používá ta bezvadná DCT převodovka. Ale o tom dál. Dvouválec připomíná svým průběhem diesellový motor bez turbíny. Jemný chod, žádné kopance a opravdu masivní záťah odspodu, za který mu odpustíte i nízký výkon nahoře. Jinak řečeno, ze 48 koní nikdy nebudete mít pocit ukrutného děla, ovšem když je podpoříte 60 newtonmetry kroužku, dostanete nečekanou dynamiku. Nechtějte se honit s kamarády na supersportech tím, že budete agregát držet pod krkem, spíš brzy radte a dávejte těžší převod. Nebudete sice mít tak dramatický pocit, ovšem pomalejší také nebudete.

Těžkou hlavu si nemusíte dělat ani tehdy, když vám kolegové ujedou. Až si budou na benzínce sundávat rukavice ze svých rozklepaných rukou a lovit ten den už podruhé pracně uškludlené kačky, právě je budete mjet, neboť vy jste tento týden už tankovali. Honda udává průměrnou spotřebu nějakých 3,6 litru na sto, což zní jako dobrý marketingový vtíp do doby, než si to sami změříte. Ve dvou na dálnici stabilně 140 a víc, po okresech hodně předjíždění, a bylo to za 4,2. Sóló potom po dálnici zákon, po okresech tak do 120 a průměr 3,8! Nádrž na 14 litrů jen tak nevyschne.

Konečně skvělé DCT

Pro lidi, co na motorce s DCT nikdy nešli, je to vždycky šok. „Mně tam chybí spojková páčka a řadička,“ slyšíte nejčastěji. Věřte mi, že za dvě minuty po žádných páčkách ani nevzdechnou, tedy pokud se nejedná o militantní zastánce starých časů. K tomuto motoru se DCT navíc hodí tak, že vlastně nevidím důvod pro klasiku.

Dobře, uznávám, že jsem trochu zaujatý, protože mě prostě baví všechna ta nastavovátká a hejblátka, co jich na dnešních motorkách je, a na DCT jsem se těšil už v novém VFR před dvěma lety. Jenže tam ještě potřebovalo řazení vaši aktivní přítomnost, neboť softwarově to nebylo tak úplně ono a třeba rázy při řazení (hlavně na spodní kvalty) dokázaly člověka vylekat. Ovšem decétečko druhé generace, jak jej předvádí NC700X, to je úplně jiná liga.

Řeknu na rovinu, že program S a manuální režim jsem zkoušel jen kvůli tomu, že test je test. To u starého VFR nebylo možné, jezdit jen na D, tam jste si i při vlažné jízdě museli do zákrut raději sami podřazovat, a když došlo na předjíždění, bylo potřeba aktivovat

► KOLIK JE VERZÍ HONDY NC?

Jednoduchá odpověď: moc, a ještě se k nám všechny ani nedovážejí. V Česku si můžete koupit šest různých motocyklů, a vždy to bude Honda NC. Základní modely jsou dva, naháč S a crossover X, liší se designem a zdvihy odpružení. Každý z nich je potom k dostání v provedení standard, s ABS, a s ABS a DCT. Cenová politika je jasná, esko stojí neuvěřitelných 135 tisíc, iksko 150. Za ABS si připlácíte dvanáct a půl, za DCT dalších pětadvacet. Cenové rozmezí je tedy od 135 do téměř 190 tisíc.

Aby v tom nebyl ještě větší zmatek a ceník neměl tři strany jenom na modely NC, rozhodlo se české zastoupení dovážet akorát jednu výkonovou variantu. Honda totiž esko vyrábí pouze ve verzi 35 kW (od příštího roku řidičák A2 od 18 let), ovšem X továrna umí jak s 35, tak s 38 kilowatty. Ty čtyři koníky navíc budou určitě fajn, ale že by mělo českým zákazníkům trhat žíly, že si mohou pořídit jen slabší verzi. . .



Naháč S začíná na 135 tisících!

► SERVISNÍ NÁROČNOST DCT

V autech bývají dvouspojky citlivé na kvalitní olej, který musíte měnit, zatímco v běžné převodovce dnes už zpravidla zůstává olej po celou dobu životnosti vozidla. Jestli se proto bojíte, že hondí DCT bude servisně výrazně náročnější než běžné motorky, buďte v klidu. Jediný rozdíl mezi NC s normální převodovkou a tím s DCT spočívá v tom, že u dvouspojky měníte i olejový filtr spojky, a to po 24 tisících kilometrech. Jinak je vše stejné, olej 10W30 a olejový filtr po 12 tisících, je ho 3,4 litru, což vás také nezruinuje. . .

sportovní režim (pokud jste rovnou nepřešli na manuál). Zato NC řadilo v 98 % přesně tak, jak bych řadil já, nahoru i dolů, a ještě neuvěřitelně sametově. Jen zřídka kdy jsem si podřadil manuálně ještě o kvalt dolů, protože elektronika prostě měníci se poloměr zatáčky nevidí. Navíc dříve, když jste si v automatickém režimu podřadili, zůstali jste už v manuálu, ovšem tady se zase za pár vteřin vrátíte do automatu, což je super.

Režim S, který drží vyšší otáčky, případně manuální podřazení využijete, akorát když máte před se-

bou náročné předjíždění a musíte se opravdu dobře připravit (nebo když si chcete zablblnout v zatáčkách, samozřejmě). Pro normální zdolání pomalu jedoucího soupeře stačí, když přidáte plyn. Přidáte málo, převodovka nepodřadí, přidáte víc, šoupne o kvalt dolů, a když dáte plný knedlík, ve špažce v tu chvíli máte nejnižší možný kvalt. Stejně chytré je i řazení nahoru, podle polohy plynové rukojeti (a tím toho, jak dynamicky chcete jet) elektronika přerazuje od dvou do šesti tisíc i na režim D. Máte pocit, že s vámi ta motorka

Podobný budík najdete na většině letošních novinek Hondy





Není to superbike, ale když vám rupne v kouli... Automat strandu rozhodně nekazí

žije, že to snad ani nemůže být na-programované. Tohle DCT je vážně skvělé.

Kila dole

Příjemný je posaz, encéčko není malá motorka, prostoru je dost. Řídítka jsou hezky vysoko, vestoje se mi jezdilo přirozeněji než na leckterém cestovním enduru. NC není ale kráva typu Crosstourer, a vůbec byste neřekli, že i s ABS a DCT váží tahle motorka už celkem nezanedbatelných 228 kilo. Tolik míval šestkový Bandit mé Kytí, ovšem nevidět to napsané na papíře, nevěříte tomu. To je totiž další výhoda toho motoru – jak je ležatý, jsou všechna kila úplně dole, boční tahy rámu jdou navíc přímo nad motorem, takže vlastně všechno nahore už jsou jen plasty. A nádrž je pod sedlem.



Vynález století: úložný prostor místo nádrže!

Pocitově je tedy NC jednoznačně lehkonozka a ovladatelnost je i navzdory hodně konzervativní geometrii a dlouhému rozvoru moc dobrá.

Samozřejmě že takhle levná (ačkoli s ABS a DCT už tak levná zase není) motorka nebude mít podvozek od Öhlinsu, nicméně ve většině případů dělá přední klasická vidli-

ce a zadní centrála svou práci dobře a ani vás nemrzí, že nemůžete nic štelovat. Nastavení je spíše tužší, není to žádná houpačka a nemusíte se bát ponořit do zatáčky. S čím si podvozek však nevěděl moc rady, byly příčné nerovnosti, takové ty prudké nárazy ve vyšší rychlosti, když trefíte třeba díru nebo spáru. To pak máte pocit, že vám to vyrazí řídítka z ruky a sešrotuje páteř. Začátek D11 je pěkná „roleta“ a řeknu vám, už dlouho jsem se tak úpěnlivě nemodlil, aby už to skončilo. Možná by to spravila progresivnější charakteristika.

Ani páčka přední brzdy není nastavitelná, ovšem to mě netrápilo a užíval jsem si slušný a hlavně bezpečný účinek propojených brzd vybavených ABS. Jeden kotouč bohatě stačí, tohle není superbike. Při focení pravidelně dostávají brzdy hodně zabrat a hodně soustav se po chvíli přehřeje, ovšem NC bylo celou dobu v úplné pohodě, a řeknu vám, že už dlouho jsem si to projížďení jedné zatáčky sem a tam tak neužil. Ono když jen přidáváte plyn a brzdíte a o víc se nestaráte...

Levná, nebo drahá?

Nové NC700X je skrz naskrz praktický bajk. Začíná to motorem, který nežere skoro nic a má i dlouhé servisní intervaly (svíčky se mění po 48 tisících, řetěz i gumy vám díky charakteristice motoru vydrží dlouho), a pokračuje jeho uživatelskou vstřícností. Přístrojovka sice není moc hezká, zato je přehledná, zrcátka jsou vynikající, díky DCT převodovce nemusíte nad jízdou vlastně skoro přemýšlet a úplně nejlepší je ten odkládací prostor místo nádrže. Dostanete tam v pohodě integrátku nebo větší batoh, když ho

KOLIK MÓDŮ MÁ DCT? A JAK SE OVLÁDÁ?

DCT je zkratka pro **Dual Clutch Transmission**, tedy dvouspojkovou převodovku. Tu už jsme na našich stránkách popisovali mnohokrát, prostě na první pohled normální motorková špajzka, akorát že **vstupní hřídel je dutá** a je v ní zastrčená druhá, a každá má svou spojku. V jeden okamžik jsou zařazené dva kvalty, ale aktivní je akorát ten, jehož spojka je sepnutá, **druhá je rozepnutá** a kvalt čeká. Přěazení probíhá tak, že se jedna spojka rozepne a druhá rychle sepne, a je to velice rychlé. Vy coby uživatel máte na výběr tři režimy. Automatický D, automatický S a manuální. Po nastartování máte zařazený neutrál, což signalizuje kontrolka. **Palcem zmáčknete kolébkový přepínač** na pravém řídítku, a tím aktivujete **D jako drive**. Když jej zmáčknete ještě jednou, máte S jako Sport, rozdíl je v softwaru, sport drží vyšší otáčky. Mezi oběma režimy můžete za jízdy **přecvakávat, jak je libo**. Anebo zmáčknete pro změnu ukazováčkem podobné tlačítko, jaké bývá na světelnou houkačku, a tím přehazujete **z automatu na manuál a zpět**. V manuálním režimu potom řadíte na levém řídítku **palcem dolů** a ukazováčkem nahoru. Takhle napsané to zní celkem složité, nicméně za jízdy si to zažijete hned. Navíc stejně většinu času strávíte na D...



Palcem podrazujete, ukazováčkem dáváte vyšší kvalty



Palcem přepínáte N/D/S, ukazováčkem volíte automat/manuál

trochu pomačkáte. To vás pak nemusí mrzet, že vzadu není nosič. Zvládne i provoz ve dvou, madla pro spolujezdce jsou příjemně umístěná, i když zrovna dálkový cestovatel pro dvoučlennou posádku to není, sezení je tvrdší.

Tohle encéčko ve verzi X, hlásící se do nové hondí rodiny crossoverů, je zajímavý stroj. „*Vůbec to není blbý*,“ řeklo by se po hospodském. Není to zážitková motorka, kterou vytáhnete o víkend, když je hezky, a po dvou hodinách jízdy jste zpátky doma s adrenalinem v kritických hodnotách. Naopak, na NC budete jezdit pořád,

a to kamkoli a za jakéhokoli počasí. Měl by to být levný stroj pro každý den, i když v téhle nejvyšší výbavě už zrovna levný není. Berme to tak, že každý špás něco stojí. Základ vychází na sto pade a s ABS jste na 162, to je bez diskuse super nabídka. Výsledných téměř 190 tisíc Palackých dělá příplatkové decétéčko za pětadvacet, které nikdo jiný nenabízí, takže vlastně nemáte s kým porovnat. Řeknu vám ale, že já bych se vůbec nerozmyslel a NC bral jenom s tímhle poloautomatem. ■

Motocykl do testu zapůjčila firma Honda ČR.