SECOND HAND | Srovnáváme

500 Starý pětky

▶ POŽADAVEK

Chci začít s velkou motorkou do 500 cm³, ale nevím, kterou vybrat. Na novou není, takže jetou. Sympatie ani předsudky ke konkrétní značce nemám

▶ PRIORITY

Spolehlivost, dobrá servisovatelnost, nízká spotřeba, nenáročná na jízdu

▶ ŘEŠENÍ

Honda CB500, Kawasaki ER-5, Suzuki GS500

Jakub Nič, jakub@cmn.cz
foto: DMB, výrobci, archiv

Pro někoho první velká motorka, pro jiné třeba jen dopravní prostředek „do práce“. Všechny tyto stroje mají podobný výkon, podobnou váhu i výšku sedla. Honda je považována za „A“ třídu, Kawasaki na to šla s trošku levnějším přístupem a Suzuki je brána jako ta nejlevnější z trojice. Ani jeden bike nemá problém s nějakou cyklickou závadou a právě díky jednoduchosti a technické přímočarosti jsou to vhodné motorky pro začátek i každodenní vrkání.

Funkční jsou všechny

Na Hondu budete vždycky rádi vzpomínat. Hodí se jak pro zábavu a veselé projížďky od vsi dál, než dovolila spolehlivost Jawy 350, tak pro každodenní dojíždění do práce. Majitelé ji milují za její spolehlivost a všestrannost a také kvalitku. Honda své pískle vyrobila bez šetření na kvalitě materiálů, což se o Kawasaki ani Suzuki říct nedá. Suzuki není na oko (zvláště starší kusy) v detailech a zpracování vůbec hezká, Kawasaki je na tom lépe. Na funkčnosti jim to neubírá, nicméně korodující výfuky a další levnější díly cenu prostě snížit musí. Honda je naopak taková dáma, která je vždycky vypraná, nažehlená, voňavá.

CB dává latku

Motor Hondy je neuvěřitelně jemný, vibrací je velmi málo a potěší i široký použitelný otáčkový rozsah. S motorem se dá jet jak čoprovská prdlačka, tak snadno přepnete na parádní sportovní svezení, kdy ručička otáčkoměru končívá jen kousek před červeným polem. Jízda je ladná, stabilní a zábavná – podvozek je OK, převodovka jemná a při pomalé i rychlé jízdě se CB chová předvídatelně, čitelně. Málo péče, hodně muziky.

Kawasaki ER-5 používá stejně jako Honda řadový dvouválec, který ve své době montovala jenom s minimálními přenastaveními do GPZ500S, chopperu EN500 a cestovního endura KLE500. Motor není tak živelný jako u CB500, ale na lítání po městě a výlety v normálním tempu stačí. Jízdně je Kawa dospělá, hravá a předvídatelná.

Suzučí agregát se dá přirovnat ke starému stabiláku. Nemá na kila stroje žádné koně, především v zavřené 25kW verzi, ale zato motor je prakticky nezničitelný. Pocitově se mu moc nechce do otáček, je potřeba víc kroutit plynem, ovšem na druhou stranu má věčko ze třech srovnávaných nejkrásnější zvuk, když se roztočí. Se vkusným laďáčkem pak motor ve vyšších otáčkách připomíná spíš závodní V4. Dlouhé kvalty dobře fungující převodovky mají ve městě nevýhodu chabější akcelerace. Motory jsou držáky a víc natočených kilometrů jim v zásadě nevadí.

> **Na těchto strojích se učilo v autoškolách – při koupi dbejte zvýšené opatrnosti**

Poruchy neberem

GS500 je robustní mašina, ale díky cenové dostupnosti prodělala nejedna nešetrné zacházení coby první motorka chudého studenta. A ti víc myslí, jak frajeřit před holkama, než kolik je v motoru oleje, jak vypadá sprej na řetěz nebo dokonce co jsou to rozvody a ventilové měrky. Ještěže spoustu malérů tenhle motor přehlíží, být to Ducati... sss ..ajaj...

Spolehlivost hondího řaďáku by zasloužila fanfáry. Vše, co chybí v strohé výbavě, jste Hondě zaplatili za spolehlivost a preciznost. Tahle motorka vás zkrátka ve štychu nenechá. Motor vrčí dál a dál pořád, proto je to oblíbený stroj messengerů. Slabým místem jsou výfukové svody, které rády rezaví a ani koncovka v sérii nepatří k nejtrvanlivějším. Koroze může prozradit zacházení, jakmile je hrubá a hloubková a ne jen povrchový lišej, je jasné, že motorka jen za sluníčka nejezdila.

Honda CB500 je zatraceně dobrá motorka. Rafinovaně jednoduchá a spolehlivější než její konkurentky, ovšem vždycky byla s cenou o kousek výš. Poměr výkon/cena je excelentní, motorka je to absolutně všestranná a většina lidí, kterým se třeba zprvu nelíbila na fotce, ji po svezení nechce dát z ruky.

GS500F 2004 v barvách rodiny GSX-R

Zemědělská jemnost

Kawasaki i Suzuki jsou rozhodně malinko levnější, ale nejsou to tak ohromné držáky zemědělské nerozbitnosti jako Honda. Výkonově na tom jsou také trošku hůř. Při koupi dávejte i u CB pozor víc než u jiných strojů na bývalé majitele – přijede-li v autě s L na střeše, něco je špatně. CB500 totiž byly ve světě využívány jako stroje v autoškolách (stopy po odmontovaných druhých řídítkách a bowdenech napoví) a koupi takové otloukávky nedoporučuji.

ER-5 nepotěší slabou přední brzdou a stejně jako ostatní skoro nulovou výbavou, akorát u zadku nastavíte předpětí. Na některé můžete najít padací rámy, které se občas u dealerů šroubovaly. Také rezaví, kde může, Kawasaki totiž šetřila, aby mohla s cenou dolů. Proto se doporučuje o motorku dobře pečovat, pravidelně ji dobře ručně mýt a hlavně ji poté ošetřit spreji odpuzujícími vodu. Motorku použitou v zimě většinu ale stejně poznáte. Bubák na vás může čekat u starých ER-5 i někde v elektroinstalaci.

Navzdory „problémům“, o kterých se zde bavíme (a které se ani v nejmenším nedají přirovnat k nespolehlivosti strojů tuzemské značky), je tahle malá Kawička šetrná, nenáročná na obživu, pneumatiky na ní vydrží věky a potěší rozhodně i pořizovací cena – i proto ji hodně majitelů používá (hlavně v bohatších státech EU) jako druhou „pracovní motorku“, o kterou se bohužel již méně stará. Stejně jako u CB500 dejte pozor na autoškolní kousky, je to sice malé procento, ale koupit motorku po „tisícovce šetrných majitelů“ nikomu nedoporučuji. Hodně lidí se na těchto strojích učilo, takže určitě při koupi kteréhokoliv z nich dbejte zvýšené opatrnosti. Nejlépe s odborníkem po boku.

Brzdy nic moc

Honda je vybavena rovněž velmi stroze, kromě slušných brembáckých třmenů najdete velké přehledné budíky, dobrou pohodlnou sedačku, ale jen malý zavazadlák a vzadu nastavitelné předpětí. Vyšší jezdci mohou mít problémy, ale ne takové jako na Suzuki. GS nemá sice papírově sedlo zrovna nejníž, ale díky klasicky měkkému suzučímu podvozku (poddimenzované pružiny, které léty ještě víc měknou) očekávejte těžkopádné a gumové řízení. Motorka není moc čitelná, ale díky nízkému břichu a těžišti se chová spíš jako chopper, na kterém se leží. Za roh se jí lámat moc nechce. Brzdy jsou žalostné, špatná dávkovatelnost a malý účinek.

Výbava ani u Suzuki nepatří k bohatým. Nicméně za ty peníze byste nadávat nemuseli. Pohodlné sedlo, širší řídítka, madlo pro spolujezdce a nastavitelná brzdová páčka chudou výbavu tak nějak kryjí. Zatímco motor je osvědčený, zbytek stroje na tom s kvalitou není nic moc. Lak je tenký, snadno se proškrábne až na kov a místa pak rezaví. Kovové části stroje obecně rezaví.

Cena je obecně přijatelná technickým stavům GS500, avšak pamatujte, že pokud koupíte „unavenou“ motorku, bude vás znovuuvedení do kondice něco stát. Céběček je v ČR méně, jsou dražší, ale méně odrbané. É-erpětek jezdí mnohem víc a GS500 drandí v největším počtu.

▶ HIGHLIGHTS

Resumé ČMN	Honda CB500	Kawasaki ER-5	Suzuki GS500
Absolutně	★★★★☆	★★★☆☆	★★☆☆☆
Motor	★★★★★	★★★☆☆	★★★☆☆
Jízda, ovladatelnost	★★★★☆	★★★☆☆	★★☆☆☆
Výbava	★★★☆☆	★☆☆☆☆	★★☆☆☆
Kvalita, zpracování	★★★★☆	★★☆☆☆	★★☆☆☆
Výkon/cena	★★★★★	★★★☆☆	★★★☆☆

Technické údaje	Honda CB500	Kawasaki ER-5	Suzuki GS500
Objem	499 cm³	498 cm³	487 cm³
Výkon	57 k@9500	50 k@8500	52 k@9200
Točivý moment	47 Nm@8000	45@7000	40@7400
Hmotnost bez náplní	173 kg	179 kg	187 kg
Výška sedla	77,5 cm	80 cm	79 cm
Spotřeba	3 - 6 litrů	4 - 6 litrů	3,5 - 6 litrů

Výroba a ceny

Honda CB500: 1994 - 2003; od 45 000 Kč, novější kusy řádově o 10 000 dražší než konkurence
Kawasaki ER-5: 1996 - 2006; od 35 000 Kč
Suzuki GS500: 1989 - 2008; od 35 000 Kč (staré kusy „za babku“)

CB500S – nesmrtelná mašina pro každý den

Srovnáváme

SERVIS

Honda CB500

Nejdůležitější servisní intervaly
6000 km běžné kontroly a čištění, 12 000 km olej + filtr, 18 000 km brzdová kapalina a svíčky 24 000 km společně s ventily
Známé poruchy: Nejsou
Historie
- **1994:** Honda CB500 představena, na zadním kole bubnová brzda, Nissin třmen na předním kole. Zatím jen nahá verze
- **1997:** zadní brzda změněna na kotoučovou a třmeny nově od Bremba
- **1998:** Honda CB500 stříbrná výroční verze a nově verze CB500S s polokapotou
- **2003:** ukončení výroby obou verzí CB500, protože motory nebyly schopny s karburátory dále splňovat zpřísněné emisní limity
- **2004:** CB motor pokračuje v novém a pevném hornetím rámu s dlouhou kyvkou pod názvem CBF500

Další verze: Honda CB500S (1998 - 2003)

HOVOŘÍ TECHNIK

Petr Poduška, vedoucí prodeje, Racing team HJM
CB jsou takové věčné motorky, jsou tak nerozbitné, že na ně ani nemám manuál. Vážně je to po stránce spolehlivosti jedna z nejpovedenějších motorek vůbec. Navíc nic nežere, takže ideální jako úsporný dopravní prostředek. Oficiálně se do ČR dovážela jen chvíli, většina kusů u nás jsou tedy dovozy (odhad 80/20 %).

Kawasaki ER-5

Nejdůležitější servisní intervaly
6000 km olej a ventily, 12 000 km větší prohlídka
Známé poruchy: Nejsou
Historie
- **1996:** představení
- **2001:** omlazení
- **2006:** ukončení výroby a nástupce ER-6n/f

Další verze: Nejsou

HOVOŘÍ TECHNIK

Jiří Smola, manažer prodeje, Asko KC
Nejúspěšnější Kawasaki v historii Kawasaki Asko KC v ČR. V roce 2006, kdy byla za 125 000 Kč, se jí prodalo 109 kusů. Motor je doslova historický, pochází z GPZ500S, je hrozně jednoduchý a nenáročný, motorka by se vyráběla asi dál, ale Euro 3 hovořila pro všechny jasně. Ve 100 000 km se udělají gufera a pakliže není ER zasažena kutilem domácím, je nesmrtelná. Dělala se i verze 25 kW, ale jelikož je to zavřené složitější mechanickou cestou, je odšpuntování docela drahá sranda. Stojí to asi 10 000 Kč. Výkon klesal průběžně se zpřísňujícími se emisními limity.

Suzuki GS500

Nejdůležitější servisní intervaly
olej a kontrola ventilů 6000 km
Známé poruchy: Kromě rezivění kovových částí a tenkého laku výrazný problém není
Historie
- **1989:** představení GS500E (E, A, atd. písmen za modelem se měnilo hodně, neznačí nic zásadního)
- **2001:** upravené GS500E – upravené plasty, jiné sedlo, větší nádrž atd.
- **2004:** pár drobných změn a představení plně kapotované GS500F
- **2008/2009:** konec výroby, doprodej GS500E i GS500F

Další verze: GS500F plně kapotovaná verze, lišila se přidaným olejovým chladičem, aby motor za kapotami lépe větral.
Verze 25 kW pro Německo atd. Zavřený byl motor jen karburátory - šoupátky, takže otevření není vůbec složité ani drahé.

HOVOŘÍ TECHNIK

Ing. František Golis, vedoucí prodeje, Mot Art
Děsnej držák. Jednou jsme měli na servisu GS s najetými 140 000 km a sami jsme nevěřili. Bylo tam původní úplně všechno, i rozvody, a motoru nebylo vůbec nic. Žádné zvuky, žádný kouř z výfuku. Je to nesmírně jednoduchá motorka, nenajdete tady žádnou technickou perlu, takže se snadno opravuje a vlastně se ani skoro opravovat nemusí.

inzerce

LONCIN

Team MotoGP125

www.loncin.cz

SPECIFIKACE

Model:	**LX500ST**
Motor:	1-válec, 4-Takt
Objem:	493 cm³
Chlazení:	Kapalinou
Výkon:	14,8 kW / 6 500 ot/min.
Max. výkon	24,1 kW / 7 000 ot/min.
Kroutící moment:	30,7(36) N.m/ 4 000 ot/min.
Max. rychlost:	87 km/h
Převodovka:	Hi-Low, zpátečka
Pohon:	2WD/4WD/uzávěrka diferenciálu-elektronicky
Spojka:	Odstředivá, CVT Variátor
Startér:	Elektrický
Přední brzda:	2x Hydraulická kotoučová
Zadní brzda:	Hydraulická kotoučová
Rozměry (D x Š x V):	2 020 x 1 160 x 1 310 mm
Provozní hmotnost:	355 kg
Zavěšení kol:	Nezávisle zavěšená přední i zadní ramena
Provoz:	Schváleno pro 2 osoby, ŘP skupiny "B"
Příslušenství:	Naviják, tažné zařízení
BARVY	

SPECIFIKACE

Model:	**LX50QT-23**
Motor:	1-válec, 2-Takt
Objem:	49 cm³
Chlazení:	Vzduchem
Výkon:	2,4 kW / 7 500 ot/min.
Kroutící moment:	3,2 N.m/ 6 750 ot/min.
Max. rychlost:	45 km/h
Převodovka:	Variátor
Spojka:	Odstředivá
Startér:	Elektrický
Přední brzda:	Hydraulická kotoučová
Zadní brzda:	Bubnová
Rozměry (D x Š x V):	1 830 x 680 x 1 130 mm
Provozní hmotnost:	87 kg
BARVY	

BC LONCIN CZECH S.R.O
Akreditovaný distributor Ministerstvem dopravy ČR

Seznam dealerů:
● Praha: CTR-PARTS, tel.: +420 777 939 378; MOTOSCOOT, tel.: +420 257 319 479 ● Brno: AUTOBLOCK, tel.: 420 776 469 414 ● Hvězdonice: Ing. Pavel Štetina, tel.: +420 725 133 266
● Liberec: KODEXMOTO, tel.: +420 603 331 230 ● České Budějovice: DEPO-SCOOTERS, tel.: +420 731 228 748 ● Opava: MOTOSCOOT, tel.: +420 553 623 044

HLEDÁME NOVÉ DEALERY