

TEST | Honda CBR600RR vs. Mali Jawa

Supermono nic
neváží

Cebro je jak
raketa

Při srovnání časů je
to plichta!

Čtvrt milionu zážitků



Ptáte se, co má společného sériové cebro se závodním supermonem Mali Jawa? Za podobné peníze dostanete dvě naprosto odlišné továrny na okruhové zážitky.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: Michal Rádek,
autor

Tenhle test jsem měl v hlavě už od loňského podzimu, kdy jsem se v Mostě v dešti a zimě poprvé svezl na supermonu Libora Kamenického, velice obecně popsatelném jako motocyklu s jednoválcovým motorem Jawa v rámu Cagiva Mito (viz test v ČMN 46/2009). Tenkrát mi Libor prozradil, že ta motorka stojí v dílech čtvrt milionu, což byla plus mínus cena, za kterou se na podzim prodávaly šestkové supersporty. Pro spoustu lidí je šeststovka na okruh ideální náradí – rychlá, hbitá, ovladatelná, jenže já byl tenkrát z mona tak unešený, že jsem si říkal, jestli na tom pomalejším a slabším jednobuchu náhodou není mnohem příjemnější svezení. Zkrátka mě zajímalo, jestli se za čtvrt milionu svezu lépe na vyladěném monu pro ME, nebo na sériovém supersportu.

Letos v červenci to konečně klaplo – Libor s tátou přivez-

li svůj závoďák, my si od Hondy půjčili CBR600RR, asi nejoblíbenější šestkový supersport dneška, a sešli se v Mostě v rámci testování s agenturou Prospeed. Ne na vodě, ale v třicetistupňovém vedru, a v Liborově motorce byla namísto 625kubikového motoru, na němž jsem jel před rokem, velká sedmistovka. Por-
no mohlo začít.

Vyřešit guma

Nejdřív jsme si dali rundu každý na své (tedy já na půjčené). Libora od rána zlobila električka, nakonec to byl jen upadlý drátek, ale i tak chtěl zkusit, jestli je motorka připravena pro přísné srovnání. Časy kolem 1:52 naznačily, že je, stačilo přezout zadek na tvrdší směs.

Zato já si hned zkrájel nasadil oslí hlavu. Mám ověřeno, že Bridgestony BT-015 potřebuji silniční tlaky i na okruhu, jinak je to jak na žvejkačce, a zase jsem je upustil na nějakých 2,3 baru. A – bylo to jak na žvejkačce. Já si nadával... Zvláštní, na okruhu jsem jezdil na spoustě současných supersportařských gum a všem nižší tlaky vždy spí-

še prospěly, ale nula-patnáctky prostě potřebují svých 2,5/2,9. A pak fackí skvěle.

Ale co, cebro znám jako své boty, prostě takový přerostlý minibike, úžasně obratný, a když se točí, tak je to celkem raketa. Žádný div, že s tím Honda tak válí v MS. Trochu mě zaskočily brzdy, v tomto případě s ABS – jak jsem pří-

znivcem protiblokovacích systémů, tak si nejsem jistý, zda právě tenhle hondí supersportovní je to pravé ořechové. Poté, co mi dvakrát motorka tak prapodivně brzdila a nebrzdila, bych asi raději sáhl po klasice, která je navíc o celých deset kilo lehčí.

Pro mnohé je šestka na okruh ideál, ale není pomalejší a slabší mono ještě příjemnější?

”

mů, tak si nejsem jistý, zda právě tenhle hondí supersportovní je to pravé ořechové. Poté, co mi dvakrát motorka tak prapodivně brzdila a nebrzdila, bych asi raději sáhl po klasice, která je navíc o celých deset kilo lehčí.

Až zuby jektají

Přichází čas na mono. Oživuje se roztlačení, startuje ho Libor, mně ho potom předává se zmáčkнутou spojkou. Na rozjezd si vrknu plynem – a motor okamžitě zdechne. „To nesmíš, jak běží v nízkých otáčkách na volnoběh a jen tak chceš prasknout, tak se ten obrovské píst překopne zpátky,“ křičí mi do helmy Libor. Znovu roztlačíme a můžu vyrazit.

Joj! Motor duní jak vrtulník, motorka je nízká, dlouhá a tvrdá a motor speciálně v těch vyšších točkách brní, že vám z toho jektají zuby. Na digitálním budíku AIM si hlídám teplotu vody, ale dneska to nebu-

je široká a placatá, při jízdě rovně je to jak na prkně, ale o to je lepší při vysedávání v zatáčkách. Zpětná vazba tvrdého podvozku je naprosto žůžová – je znát, že je nastaven na Liborova větší kila, takže při prudších brzdných manévrech zadní kolo víc cestuje, ale mě to baví a svesepě odmítám jakékoli změny. A to, stejně jako Libor, nebrzdím zadkem, neboť jednoválcová sedmistovka má brzdné síly ažaž. Díky krásně citlivé a závodně trochu ostřejší lankové spojení nepotřebuje ani antihopping.

Vzor linearity

Do další rundy si nechávám trochu „přimáčknot“ řídítka a hele, jak se mi najednou jede krásně. Výkon i krouťák na podzim zkoušené šest-dva-pětky a téhle sedmistovky se liší jen lehce a hlavně charakter obou srdcí je pořád stejný. Ač je chod celkem tvrdý a vibrace značné, dodávka výkonu na zadní kolo je neuvěřitelně měkká a klidná.

„Kamendové“ se mě později ptali motor KTM 690 Duke R – ten je svým projevem diametrálně odlišný, dole škube a v pěti tisících se najednou zblázní a zatáhne do osmi. To výrazně upravená divišovská Jawa je proti němu vzor linearity a plného krouťáku v každém soustu. V šikaně mi otáčky padají snad na tři tisíce, ale stačí dát plyn a na nic nečekáte, reakce je okamžitá a točky letí vzhůru.

Ten nejkrásnější zážitek přichází někde za šesti tisíci, nicméně je jedno, jestli přidáváte ze tří, ze čtyř, z pěti, motor nikde nemá žádný zlomový okamžik a táhne pořád stejně hutně až do osmi tisíc, kde se výkon zploští a případné přetáčení má smysl, jen když chcete šetřit čas mezi zatáčkami. To je na tom jednobuchu kouzelné, kolik dáte plynu, tolik máte koní, navíc s úžasným zvukem. Člověk nemá pocit, že by to kdovíjak tahalo za ruce, ale rychle je to dost, na rovině v Mostě mono k 230 pojede.

Metrák a čtvrt

Úplně nejkouzelnější je ale hmotnost téhle motorky. Není to žádný záprtek, cebro je podobně velké, byť v jiných proporcích, ale jeden a čtvrt metráku bez běna je sen, z něhož se nechcete probudit. Kdykoli mě někdo předjel na rovině na motor, vzápětí jsem se o něj téměř přerazil na brzdách, a to Mali Jawa disponuje pouze jedním kotoučem a čtyřpístkovým, přísně neradiálním třmenem. Brzda není zrovna měkká, zato je hodně silná a progresivní. Dát na to dva kotouče a čtyřpístek... tak to asi budou jen kila navíc a vyhozené peníze. Už takhle to kotví skvěle.

Když to po brzdění šlo, v klidu jsem kluka na litru objel vnějškem. Vážně, ta lehkost, s níž se mono vodí, je neuvěřitelná. Je to stabilní, ale zároveň lehoučká motorka,

Pevný podvozek, minimální hmotnost a úžasně krouťákový motor – vy se jen soustředíte na správnou stopu



VS.

Cebro je proti supermonu jako raketa. Kromě o polovinu většího výkonu je tady ale také o polovinu větší hmotnost, takže ve finále nejste rychlejší!



Honda CBR600RR vs. Mali Jawa

TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda CBR600RR C-ABS

Objem	599 cm³
Výkon	88,1 kW/120 k@13 500
Točivý moment	66 Nm@11 250
Hmotnost	194 kg (provozni)
Cena	329 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 67 × 42,5 mm, kompresní poměr 12,2:1, vstříkávání PGM-DSFI Ø 40 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový dvojitý páteřový rám, vpředu USD vidlice Ø 41 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 130 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy Tokico (C-ABS) vpředu 2 kotouče Ø 310 mm, čtyřpístkové radiální třmeny Tokico, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu Bridgestone BT-015 vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráfky 3,50"/5,50"

Rozměry: délka 2010 mm, šířka 685 mm, výška 1105 mm, sedlo 820 mm, rozvor 1375 mm, úhel řízení 23,9°, stopa 98 mm, světlá výška 135 mm, nádrž 18 l (3,5 l rezerva), olejová náplň 3,5 l

CBR je preck, ergonomie je ale v sérii hodně cestovní



takže o to větší rychlost si může- te v zatáčce dovolit, než přetížíte gumy. Mně časomíra AIM uká- zala nejlépe 2:01, a to mi v Mos- tě brutálně nejde poslední dvojítá pravá a koní má Jawa proti mno- hým okruhovkám často polovic.

Začíná se mi zdát, že motor přestává táhnout tak krásně na- hoře – dřív jsem řadil u devíti ti- síc, teď se mu nechce přes osm a čtvrt. „Dopoledne bylo jiné po- časí, vlhčí a ne tak teplé,“ vysvět- luje mi později Liborův táta mož- nou příčinu. Teploměr ukazuje silně přes třicet a nehne se ani lís- tek. Ale i Libor později potvrzuje, že motor víc vibruje. „Taky má za sebou několik závodních dní, kli- ka už bude asi trochu zmáčknutá. Dnešek ale ještě v pohodě vydrží.“ Inu, takhle vypadá závodění na úrovni mistrovství Evropy.

Neřízená střela
Hurá na CBR. Je pocitově šir- ší a kratší, a také neporovnatel-

ně měkčí, ať už jde o podvozek, nebo o sedlo, do něhož se zaboří- te. Chvilí mi trvá, než se adaptuji na úplně jiný jízdní styl, a Honda mi připadá jako raketa.

No, neřízená řízená střela by asi byl lepší termín. Zvyklý teď na totálně přesný a tuhý podvozek, o 60 kg nižší hmotnost a přátel- sky lineární průběh výkonu mám nyní chvílemi pocit, že mi nebu- de stačit šířka dráhy. Cokoli pod 9000 otáček je tady na okruhu nutné brát jako volnoběh, lepší je držet tak deset, jedenáct, a pak je to hukot. Nebo spíš jekot. Jen- že také je nutno dřív brzdit, což kolikrát vede k úsměvným situa- cím, kdy visím na plynu a čekám, než se čtyřválec domotá do těch správných otáček, potom letím jako šílenec a příliš pozdě si uvě- domuji, že brzdňý bod jsem sice trefil, ale byl to brzdňý bod super- mona a ne cebra, takže hysteric- ky kotvím a pokouším se aspoň orientačně dostat aspoň na dostřel

ideální stopy. Když se jednou ne- chám Liborem vyprovokovat na konci cílovky k pozdnímu brždě- ní, on v klidu zatočí, já ne...

Po chvíli se dostávám do běžné- ho tempa a už jedu jako člověk, ale ač mám dojem, že jsem rychlejší než na monu, tak ve výsledku je to plichta! To je trapné – víc se bojím, víc se namáhám, pečlivěji musím hlídat otáčky i kvality, a přesto jsem na výrazně slabším a na rovině po- malejším jednoválci stejně rychlý. Cebro je v tenhle okamžik adre- nalin, supermono zábava.

Když se to povede
Rovnám si to v hlavě. Můj předpoklad se po- tvrdil. Ve stejném pro- středí za čtvrt milionu korun dostanete víc zážitků od vypiplané- ho mona než od sé- riové šestky, ale jak říká Libor, je to čtvrt milionu

v dílech a zima práce. Plánujete-li okruhové závodění a jste manuál- ně zruční, možná by stavba super- mona stála za úvahu – za peníze, které dáte jen za pořízení základu pro budoucí závodní supersport, postavíte špičkový závodák, u ně- hož rozhodně nemusíte mít obavu, že by to byla nějaká nuda.

Cebro je bezesporu skvělá mo- torka. Je fajn na zážitek z rychlosti a akcelerace, ale jak jde o jízdu na trati komplexně, mono vede. U něj teprve poznáte živou radost z toho, když se to člo- věku náhodou někde povede. Člověku, ne motorce. ■

TECHNICKÉ ÚDAJE

Mali Jawa

Objem	707 cm³
Výkon	62 kW/84 k@8250 (na klice)
Točivý moment	73 Nm@5500-7000
Hmotnost	126 kg (bez paliva)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jed- noválec Jawa 870, DOHC/4, vrtání × zdvih 100 × 90 mm, kompresní poměr 11,7:1, karburátor Keihin FCR41, šestistupňová převodovka, mokrá vícelamelová spojka

Podvozek: hliníkový dvojitý páteřový rám, vpředu USD vidlice WP Ø 43 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s tlumičem Reiger, obojí plně nastavitelné, úhel řízení 26,5°, brzdy vpředu kotouč Ferodo Ø 320 mm, čtyřpístkový třmen Brembo, vzadu kotouč Ø 200 mm, dvoupístkový třmen Brembo, pneu Dunlop Racing vpředu 115/70R17, vzadu 165/55R17, lité ráfky 3,75"/5,25"

Rozměry: rozvor 1360-1390 mm, laminá- tová nádrž 11,5 l

Libor Kamenický a Mali Jawa, loni sedmí v Evropě



Kompaktní balení

Garmin Zümo 220

V loňském roce uvedl Garmin na trh Zümo 660. Letos mu přibyl menší bratříček. Je stejně schopný?



Z mého pohledu je „šestset- šedesátka“ tak trochu mas- todont, nabitý spoustou technických vymožeností, které běžný uživatel stejně nepoužije. Zümo 220 má oproti svému sou- rozenci podstatně menšími roz- měry a technických fičur také ubýlo.

Malé Zümo potěší hned po otevření balení. Najdete v něm nejen motocyklový držák RAM Mount, ale i klasický držák do auta, čímž se navigace stává ví- ceúčelovou. Na motocyklu se o nabíjení stará kabel připoje- ný přímo na baterku, v autě na- bíječka s konektorem do zapa- lovače. Ovšem nutno dodat, že při kratších cestách nabíječku prakticky nepotřebujete, naviga- ce totiž vydrží běžet až osm ho- din na LI-ON baterii. Třiapůl- palcový displej je dobře čitelný i na přímém slunci, menší roz- měry tedy nijak neubírají na po- zornosti řidiče. Asi jedinou vý- tku bych si dovolil k pouhým

dvěma možnostem klávesnice. Chybí zde QWERTZ rozložení a na rozložení „A-J K-T...“ pří- padně „ABCD“ si člověk musí zvyknout. Původní záměr, aby mohl řidič zadávat adresu v ru- kavicích, je fajn, ale za jízdy to zrovna bezpečné není a na místě si rukavice klidně sundáte.

Samotná navigace je kapitolou sama pro sebe. Zümo jsem vyu- žil na cestu do Chorvatska. V po- rovnání s konkurenčním TomTo- mem jsem byl zpočátku značně

rozčarován trasami, které navi- gace vymýšlela. Největší problém byl v odlehlejších částech Slovin- ska. I po příjezdu do ČR mi vy- počtené trasy nepřišly zrovna ideální. Stačilo však aktualizovat software a problém se náhle vyře- šil. Příjemná je funkce záznamu trasy, člověk si nemusí pamato- vat, kde všude byl, a po příjezdu připojí Zümo k počítači a ví.

V celkovém součtu je naviga- ce vhodnou alternativou k vel- kému bratru. Sice je softwarově méně vybavena, ale nechybí zde bluetooth pro přenos zvuku do helmy, je vodě a benzínu odol- ná a můžete ji využít i v autě. Za cenu lehce nad deset tisíc rozum- ná volba. ■



Are you "Ready to Race"? >> www.ktm.com

ŠESTIDENNÍ TEST VÝDORŽE

SIX DAYS



KTM POWERPARTS
KTM POWERWEAR
KTM ADVENTURE TOURS

SPECIÁLNÍ EDICE MODELŮ PRO LEGENDÁRNÍ ENDURO ZÁVODY: 6 DNÍ, VÍCE NEŽ 1100 KM, VÍCE NEŽ 50 HODIN V SEDLE MOTOCYKLU, ŽÁDNÍ MECHANICI. KTM SIX DAYS 2010. STRIKTNĚ LIMITOVANÉ MNOŽSTVÍ. SE SPOUSTOU SPECIÁLNÍCH DOPLŇKŮ UŽ V ZÁKLADNÍ VÝBAVĚ. "READY TO RACE" BEZ KOMPROMISŮ. TEĎ U TVÉHO PRODEJCE KTM!

ENE (2100 125 ENE 250 ENE 300 ENE
4100 250 ENE-F 450 ENE 530 ENE

PRODEJCI: BRNO: AUTONOVA BRNO S.R.O., MASNÁ 418/20, TEL. 543424238 • HRADEC KRÁLOVÉ: KTM TROJAN, BRNĚNSKÁ 1800, TEL. 495269492 • CHOMUTOV: AUTO MARKET S.R.O., MÁLKOV 80, TEL. 474622929 • LIBEREC: UNIVOK, DOPRAVNÍ 711, TEL. 777682227 • MLADÁ BOLESLAV: FLASH TEAM S.R.O., BOLESLAVSKÁ 902, TEL. 326334827 • OLOMOUČ: MOJEMOTORKA.CZ, PAVLOVICKÁ 124/4, TEL. 724488931 • PRAHA: RACE TOOL, VRBOVA 19, TEL. 222362231 • PRAHA: SHIVA MOTOSHOP, PECERADSKÁ 108, TEL. 267712041 • STŘEBRO: B&P RACING S.R.O., TOVÁRNÍ 503, TEL. 374627000 • SVITAVY: AMD, NÁMĚSTÍ MÍRU 89, TEL. 461532256 • VLAŠIM: SETTE S.R.O., VLAŠÁKOVÁ 844, TEL. 317844775 – 6

KTM

Prosim, nepapadujte zobrazené jízdní úkony, vždy noste ochranné oblečení a dodržujte pravidla silničního provozu