

TEST | Honda CBR250R vs. Kawasaki Ninja 250R



TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda CBR250R

Objem	249,4 cm³
Výkon	19,42 kW/33 k@8500
Točivý moment	23,8 Nm@7000
Hmotnost	162 kg (provozní, verze C-ABS 166 kg)
Cena	89 900 Kč (verze C-ABS 99 900 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 76 × 55 mm, kompresní poměr 10,7:1, vstříkávání PGM-FI Ø 38 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový dvojitý rám, vpředu nenastavitelná vidlice Ø 37 mm, zdvih 130 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s centrálním tlumičem, zdvih 104 mm, brzdy vpředu kotouč Ø 296 mm, dvoupístkový třmen (C-ABS = třípístkový třmen), vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu IRC Road Winner RX-01 vpředu 110/70-17, vzadu 140/70-17, hliníkové ráfky

Rozměry: délka 2030 mm, šířka 709,5 mm, výška 1127 mm, sedlo 784 mm, rozvor 1369 mm, úhel řízení 25°, stopa 95 mm, světla výška 148 mm, nádrž 13 l

Současný design proti analogové nostalgii

Honda září technologiemi současnosti. C-ABS, multifunkční přístrojový panel, vkusné členité linky plastů. Oproti tomu Kawasaki hraje na notu jednoduchosti, což má za následek, že přiřídí motorky se světlometem je velice nudná = cestovní. Přitom podsedlová část působí naopak sportovně. Skoro to ze zadu vypadá, že se díváte na jinou motorku než zepředu.

Největší ránu oku Ninja ovšem zasadí při pohledu na přístrojovku. Tolik ručiček nemáte ani doma na vodoměru. Ale víte, co je nejlepší? Informace se z té nevkusné plastové krabice čtou mnohem lépe než z moderního kompaktního panelu Hondy. Stále máte přehled o rychlosti, otáčkách a teplotě vody bez toho, abyste se na panel za jízdy více soustředovali. Teplota vody tu ovšem nebývala vždycy. V prvním roce výroby modelu 250R (2008) ukazoval pravý chlívček s rafičkou hladinu paliva v nádrži. Ta je od roku 2009 zastoupena pouze kontrolkou rezervy. Původní koncept mi vyhovoval více.

Rozpočtový podvozek

Bylo až s podivem, jak se rozpočtové podvozky obou motocyklů osvědčily na českých silnicích. Obě motorky zvládají nástrahy našich silnic s dostatečnou progresí a nepodařilo se mi podvozek ani jedné dostat vyložené do úzkých, že bych dostal nabančeno od dorazů (pokud jsem se o to vyložené nesnažil). Na běžné užívání naprosto dostačující.

Při divočejší jízdě v zatáčkách už to ale bylo trochu horší. Kde rozměrnější Kawa s větším rozvorem jednoznačně drží stopu, má CBR v kalhotách. Honda je opravdu křehká divčina a musíte k ní tak i přistupovat. Z vinglu do vinglu ji překlopíte snáz, ale pak vám pod rukama vyložené plave a podvozek, který do té doby zvládal všechny nástrahy, v náklonu značně znejistí. Ninja na vás naopak působí, že se z ní v zatáčke můžete vyvést a pak po ní šplhat jako po žebříku. Na hranici top speedu obou motocyklů je to v bleděmodrém to samé. Z Hondy máte pocit, že vám vzletne pod rukama, kdežto Ninja jede s jistotou vlaku na kolejkách.

Nejprodávanější supersporty. Zn: Už od 18 let!

Víte, která byla loni nejprodávanější sportovní motorka v Česku? Honda CBR250R! A na třetím místě byla malá Ninja 250R, zároveň nejprodávanější silniční Kawa. Proč jsou tak oblíbené? Nezkomplikuje jim příští rok nová legislativa jejich bezstarostný život?



Jakub „Hawk“ Dražan
hawk@cmn.cz

foto: David M. Bodlák

CBR i Ninja jsou motocykly ze současné kategorie řidičského oprávnění A18. S novelou zákona o řidičských průkazech se ale možná dostanou do nezáviděníhodné situace, protože dojde k posunu výkonového limitu 25 kW, který se nyní snaží obě motorky striktně dodržovat. Přípravovaná kategorie A2 povolí 35 kW s poměrem do 0,2 kW/kg a otevře dveře novým, silnějším motocyklům – třeba novým sedmistovkám NC od Hondy.

Dvěstěpadesátky ale pořád budou mít co nabídnout. Vyznačují se malými nároky na pneumatiky a spotřebu paliva a celkově nenáročnou údržbou. Jejich ještě větší oblibě stojí v cestě u nás přetrvávající trend mít co nejdříve co největší a nejsportovnější motocykl, tj. zavřenou těžkou šestistovku, nejlépe rovnou tisícovku. Přitom i ta nejlépe šestka je pořád nejméně o dvacet kilo

těžší a nesrovnatelně hůře ovladatelná.

S novou legislativou také přibude rozumné pravidlo, že seškrčení na 35 kW bude možné maximálně z dvojnásobného původního výkonu, tudíž se v 18 letech na tu ostrou, byť papírově seškrčenou šestistovku či tisícovku prostě teenager legálně nedostane. Takže dvěstěpadesátky určitě budoucnost pořád mají.

Křehké děvče proti Goliášovi

Již od pohledu je Honda CBR250R ta subtilnější z naší dvojice. Ninja naopak působí jako plnohodnotná sportovní motorka. Posazení

za řídítka pocit ještě utvrdí. CBR do vás definitivně natluče dojem křehkého náčiní. Spojka má podobný chod jako na CBR125R (ani nevíte, že za něco taháte), přední vidličky s průměrem trubek 37 mm jsou jako dva preclíky a řídítka zase jako vystrížená ze žurnálu. Vše je hezké, ale už od pohledu trošičku „vratké“.

Oproti tomu Ninja po usednutí osloví „hayabusa“ efektem. Máte z ní pocit, jako byste právě sedli na loď tlačnou remorkérem. Vše je tak nějak daleko od vás, čumák je v nedohlednu, ale přitom sedíte pod úrovní řídítek a ruce máte ohnuté, jako byste je měli zlomené.



Moderní kompaktní panel Hondy je méně přehledný...



Tam, kde C-ABS Hondy zabíjí zábavu, je Ninja ve svém živlu. A opravdu jí to jde!

► DVOUTAKT VS. ČTYŘTAKT

Jsme velcí milovníci dvoutaktů a zajímalo nás, jak dopadne sportovnější Kawa v přímé konfrontaci s naší oblíbenou Aprilii RS 125, lehčí a jen o něco málo slabší střelou. A kupodivu bručivá Japonka natrhne dvoudobé Italice zadek. To už ovšem neplatí o původní dvěstěpadesátce zelených z devadesátých let, čtyřválcové ZX250 točí se do bezvědomí k hranici 20 tisíc otáček. Až jednou vzniknou „Staré pověsti motokářské“, tento malý supersport v nich bude mít vlastní kapitolu.

Honda CBR250R

- městský mrštný rychlík
- nejistota v rychlých i hodně pomalých zatáčkách
- skvělý krouták na spodku, nedostatek výkonu ve vršku
- ABS znamená konec zábavy
- spotřeba 3,5–4,5 l/100 km
- top speed cca 150 km/h

Kawasaki 250R Ninja

- točivý agregát s nástupem od 9000 otáček
- jistá ve vysokých rychlostech
- neunaví ani na dlouhých cestách
- vespuď chybí pár newtonmetrů
- spotřeba 4,5–6 l/100 km
- top speed cca 160 km/h



...než krabicoidní budíky na Ninje

Honda CBR250R vs. Kawasaki Ninja 250R

ABS je zabiják zábavy, který zvyšuje bezpečnost

Nejsou nejlehčí, ale jejich provoz je za hubičku

TECHNICKÉ ÚDAJE

Kawasaki 250R Ninja

Objem	249 cm ³
Výkon	24 kW/33 k@11 000
Točivý moment	22 Nm@8200
Hmotnost	169 kg (provozní)
Cena	125 000 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 62 × 41,2 mm, kompresní poměr 11,6:1, vstřikování Keihin Ø 28 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový rám typu diamond, vpředu nenastavitelná vidlice Ø 37 mm, zdvih 120 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s centrálním tlumičem, nastavitelné předpětí, zdvih 130 mm, brzdy vpředu kotouč Ø 290 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 220 mm, dvoupístkový třmen, pneu IRC Road Winner RX-01, vpředu 110/70-17, vzadu 130/70-17, hliníkové ráfky

Rozměry: délka 2085 mm, šířka 715 mm, výška 1115 mm, sedlo 790 mm, rozvor 1400 mm, úhel řízení 26°, stopa 82 mm, světla výška 135 mm, nádrž 17 l

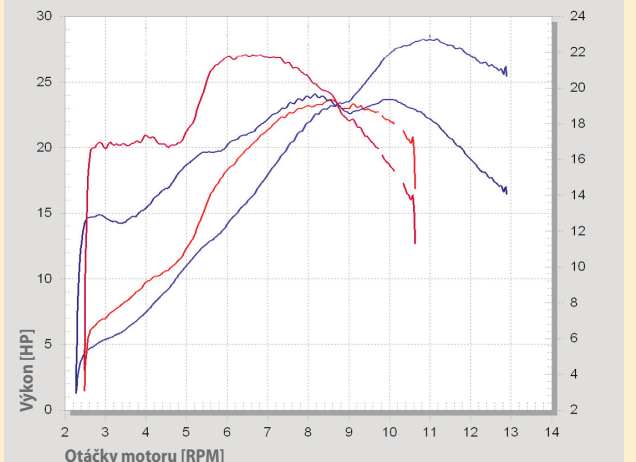
Ve městě se role obrací
Z předchozího textu plyne, že ve městě se bude lépe cítit CBR. Je hbitá, snadno se vodí a okamžitá reakce na plyn v nízkých otáčkách velice usnadní rozjezdy z křižovatek. Ninje ve městě hodně překáží zmíněný „hayabusa“ syndrom. Kromě rozměrů a manévrovatelnosti (přeci jenom sedíte hodně nízko) Ninju poměrně trápí i spojka, kterou budete neustále nastavovat a neustále s ní nebudete spokojeni.

Motory rozdílné jako dvě vejce
Konečně se dostáváme k rozhodnutí, zda dvouválec (Ninja), ane-

bo jednobuch (CBR). Oba agre-gáty jsou velice rozdílné povahy a perfektně potvrzují doposud popsané chování motorek.
Ninja chce točit. Pokud ji nebudete točit, nesvezete se. Její akční pole začíná na devíti tisících otáčkách. Do té doby je ti-cho po pěšině. I z toho lze de-dukovat, že město se na Ninju opravdu nehodí a nejlépe se bude cítit na okreskách a rych-lejších silnicích.
Oproti tomu CBR funguje v nízkých a středních otáčkách. Vsází tak na stejnou taktiku jako CBF125. Obě motorky jsou pa-pírově slabší než soupeři, ovšem díky nízkému položenému maximu točivého momentu z nich máte pocit, že jedou víc. V případě CBR250R máte tento pocit zhru-ba do rychlosti 90 km/h. Potom už pociťujete nedostatek výkonu, a byť se na tachometrovou hod-notu 150 km/h dostanete, budete čekat podstatně déle než u Ninji.
Z této charakteristiky se dá odhadnout i to, která motorka si vezme více paliva. Samozřej-mě Ninja. V průměru o nece-lý litr více než CBR při stejném režimu jízdy. Holt u Kawasaki krmí vstřikování dva válce (být menší) namísto jednoho Hondy, a abyste se hnuli, musíte více ta-hat za heft.
Na blbnutí moc nejsou
Volitelnou příplatkovou výba-vou Hondy CBR250R je C-ABS. Nepřišlo mi až tak dokonalé, jak se o něm básní, ale uznávám, že za ním stojí ohromný kus vývoje a v otázce bezpečnosti znamená tento systém ohromný pokrok.



► MĚŘENÍ NA DYNOJETU
Kawasaki Ninja byla při našem testu osazena laděnou koncovkou Giannelli. Ta nepatrně zvedla točivý moment ve středních otáčkách a naopak jej nepatrně snížila ve vysokých (graf najdete v posledním loňském čísle). Pro srovnání se sériovou Hondou CBR250R na motorové brzdě jsme však na Kawasaki nasadili výfuk sériový.



Y-axis: Výkon [HP] (left, 0-30) and Moment [kgm] (right, 2-24). X-axis: Otáčky motoru [RPM] (2-14). Legend: ● Honda CBR250R (light power, dark torque), ● Kawasaki 250R Ninja (light power, dark torque).

DK Auto-Moto-Racing
DK auto-moto s.r.o.
www.dkracing.cz

● Honda CBR250R (světlá výkon, tmavá krouták)
Maximální výkon: 17,36 kW/23,6 k@8600
Maximální točivý moment: 22 Nm@6800
● Kawasaki 250R Ninja (světlá výkon, tmavá krouták)
Maximální výkon: 20,8 kW/28,3 k@11 000
Maximální točivý moment: 19,6 Nm@8200
**do hodnot výkonu jsou započítány ztráty přenosu síly na zadní kolo, které činí přibližně 12 % z naměřené hodnoty*
***výrobce udávané údaje naleznete v tabulce s technickými daty motocyklů*



Ninja se v táhlých rychlých zatáčkách cítí, díky své robustní konstrukci, jako doma

I přesto ho doporučuji pouze těm, co se na Hondě budou vo-zit výhradně do práce a pro ná-kup. Je to zabiják zábavy a to je pro teenagera nepřipustné. Žád-né smyky, žádné drifty ani stop-pie. Při blbinkách může Honda jenom smutně koukat z ústraní silnice, jak si Kawasaki hraje.
Ovšem nudná CBR také není. Díky průběhu kroutáku jedno-válcového motoru je opravdu jednoduché dostat ji na zadní. No ale zase je tu ten chatrný rám a kyvná vidlice, která vás při jízdě po zadním rozhodně jistotou nenaplní a rychle vrá-tí zpět na obě kola. V kramfle-cích jistá Kawasaki se zase do svíce nedostane kvůli vláčné-mu nástupu výkonu.
Peníze vs. zábava
Obě testované motorky jsou odpovědí na potřeby dnešní-ho trhu, i když Ninja v mno-ha ohledech působí jako předělaná motorka z polovi-ny devadesátých let. Já osob-ně bych sáhl pravděpodob-ně po Hondě CBR250R, a to

především kvůli ceně ve verzi bez ABS. A to i přesto, že mi více sedí charakter Ninji, která se nezalek-ne ani ostřejší jízdy a rychlejších přesunů. Za své peníze ale u obou značek dostanete stroje, za které se před školou nebudete muset stydět a které na rozdíl od stopěta-dvacítek už trochu jedou.

Motocykly do testu zapůjčily firmy Honda ČR a Asko KC.



Nízko položený optimální kroutící moment CBR, vybízí k hrátkám na zadním. Více blbinek, ale ABS nedovolí