

Honda CB1000R vs. Ducati Monster 1100

Z Monstera číší Itálie všemi šroubky, cébéčko je zase ukázka japonského designu posledních let

”

já jel na CB a fotograf David na Monsteru. Pak jsme se prohodili – a pak ty motorky jely úplně nastejno! Až na úrovni 210 km/h začínala Honda lehce podjíždět. Ono totiž mezi mojí postavou typu „reklama na hlad“, kterou navíc tížil akorát telefon a platební karta v kapse, a barokně tvarovaným Davidem v plné fotografické zbroji je rozdíl atakující půl metrického centu! Takže ano, Honda určitě jede víc, ale zase ne tolik, že by Monstera deklasovala dramatickým způsobem.

Přestřelka na okreskách

Konečně sjíždíme do zatáček. Cébéčko výrazně pookřává, jemu se na dálnici vážně nelíbí. Přestože z motorky máte takový hmotnější pocit, je pěkně obratná a v neznámém terénu plném utažených zákrut a rozbitého asfaltu je na ní snazší nasadit pocitově rychlé a zároveň bezpečné tempo. Podvozek žehlí nerovnosti s japonskou elegancí, ale on je bude žehlit pořád stejně, i když se jej pokusíte přitvrdit – byť je tady štelovátek spousta, kroucení s nimi nemá valného efektu. Přesto by s Hondou asi byla větší zábava při případné návštěvě okruhu, byť u motoru při sportovní jízdě po okreskách detekujete zvýšenou nervozitu v oblasti kolem pěti šesti tisíc, což není moc dobrá zpráva, když chcete tahat kolena po zemi.

Když přesednete na Ducati, přijde vám hrozně hubená a kratičká. Ten pocit, že řídíte přímo přední kolo, je u této generace Monsterů již profláklý. Tužší podvozek snáze dostanete na limit, jakmile někde chytíte houpák, je to rána natvrdo a širokými řídítky si ještě rozhodíte řízení. (Verze S vybavená Öhlinsy na tom jistě bude lépe, ale také stojí o půl sta víc, a to už je nad rámec tohoto duelu.)

Vlastně se vám začne zdát, že se s tím nedá jet zdaleka tak rychle jako s Hondou – dokud se ale nekouknete do zrcátka. Protože on ten rychloběžný motor s neuvěřitelně hebkým, ale hutným zátahem mezi třemi až šesti tisíci a dlouhými kvalitami je neuvěřitelně efektivní, co se akcelerace a udržování vysokých jízdních průměrů týče. Na Hondě už se tou dobou musíte sakra držet otáček a vůbec už cítíte, že tohle není pohodová, nýbrž výrazně sportovní jízda, zatímco na Monstříku jen tak hučíte krajinou, moc na vás nefouká... Hlavně sledujte tachometr, abyste nepodcenili brzdné body, radiální čtyřpístky mají jen průměrný účinek. To jezdec na Hondě je se svým duálem s ABS naprosto v klidu, tohle kotví moc pěkně.



Která hraje lepší muziku

Náš na začátku zmíněný starý test dopadl ve prospěch Hondy, která byla o třetinu levnější a zvládala jak blbnutí, tak pomalou kochačku, zatímco S4Rs byl vyhodnocen jako skutečný odstrojený superbike, na něhož musíte mít náladu. Hodnocení u Hondy se nemění, ovšem její dnešní soupeř, Monster 1100, je z úplně jiného těsta. A hodně podobného tomu, z něhož je uhněteno CB. Pravda, rezervovaný postoj k úplně pomalé jízdě mu zůstal, ale jinak to není závodní náčiní, nýbrž v italských intencích praktický naháč s výbornou spotřebou, rychloběžným motorem a schopností dosahovat vysokých jízdních průměrů. Honda jede na motor víc, ale třeba co se panáčkování po zadním kole týče, Ducati se na jedničku zvedá ochotně a hned, zatímco u CB je lepší dvojka a zaspojit.



Cébéčko je japonsky ovladatelné a na čtyřválec táhne odspodu skutečně hutně

Z praktického hlediska to „o prsa“ vyhrává Honda, v seškráceném motoru z Fároše prostě jen budete měnit olej, vzduchový filtr a někdy možná svíčky, zatímco italské desmo srdce prostě na servis musí častěji a nejlépe autorizovaný. Z morálního hlediska je pro mě ale vítěz Ducati. Když si vezmu, že ještě před pár lety byly tyto stroje za nedostupné peníze, a teď máte možnost mít je za podobnou sumu jako japonskou konkurenci...

Motocykly do testu zapůjčily firmy Honda ČR a Moto Italia.

VERDIKT

Honda CB1000R/ Ducati Monster 1100	
Motor	7/7
Podvozek	7/6
Brzdy	7/6
Ovladatelnost	7/6
Město	7/5
Cestování	5/6
Sport	7/6
Výkon/Cena	6/7

TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda CB1000R	
Objem	998 cm ³
Výkon	92 kW/125 k@10 000
Točivý moment	99 Nm@7750
Hmotnost	222 kg (provozní)
Cena	285 000 Kč (265 000 Kč bez ABS)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 75 × 56,5 mm, kompresní poměr 11,2:1, vstříkávání PGM-FI ø 36 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový páteřový rám, vpředu plně nastavitelná USD vidlice Showa ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s tlumičem Showa, zdvih 128 mm, nastavitelné předpětí a odskok, brzdy Nissin propojené s ABS (C-ABS) vpředu 2 kotouče ø 310 mm, třípístkové třmeny, vzadu kotouč ø 256 mm, dvoupístkový třmen, pneu Bridgestone BT-015 vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17

Rozměry: délka 2105 mm, šířka 785 mm, výška 1095 mm, sedlo 825 mm, rozvor 1445 mm, úhel řízení 25°, stopa 99 mm, světlá výška 130 mm, nádrž 17 l (4 l rezerva), olejová náplň 3,6 l

TECHNICKÉ ÚDAJE

Ducati Monster 1100	
Objem	1078 cm ³
Výkon	70 kW/95 k@7500
Točivý moment	103 Nm@6000
Hmotnost	169 kg (bez náplní)
Cena	275 000 Kč (289 000 Kč s ABS)

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený dvouválec V90°, OHC/2, vrtání × zdvih 98 × 71,5 mm, kompresní poměr 10,7:1, vstříkávání Siemens ø 45 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, suchá spojka, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový příhradový rám, vpředu plně nastavitelná USD vidlice Showa ø 43 mm, zdvih 130 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s tlumičem Sachs, zdvih 148 mm, nastavitelné předpětí a odskok, brzdy Brembo vpředu 2 kotouče ø 320 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč ø 245 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Diablo Rosso vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17

Rozměry: sedlo 810 mm, rozvor 1450 mm, úhel řízení 24°, nádrž 15 l (3,5 l rezerva)

► MINIROZHOVOR



Martin Balihar

vedoucí obchodního a marketingového oddělení, Yuki

CMN Kdy a jak jste se dostal k motorkám a práci mezi nimi?

Mezi motocykly a skútry jsem od roku 2003. Před sedmi lety vznikala v naší firmě divize motocyklů. Věděl jsem, že se tvoří něco zajímavého a nového. To byl hlavní důvod, proč jsem odešel ze svého předchozího zaměstnání.

CMN Je u vás práce spojením příjemného s užitečným?

Určitě je, moje práce je velmi zajímavá a dává prostor pro vlastní nápady. Většina věcí vzniká z naší vlastní iniciativy. Na druhou stranu se nemohu vymlouvat, že zvolenou strategii řídí někdo jiný.

CMN Je těžké obstát v konkurenci japonských a evropských značek?

Konkurence je všude a v každém oboru. Naším klientům oproti jiným importérům nabízíme jistou solidnost naší prodejní sítě a zejména on-line systémy pro objednání náhradních dílů, systému garancí a objednávání motocyklů. Naše sklady motocyklů a náhradních dílů jsou přístupné prodejcům on-line, tedy reálně v čase.

CMN Co byste našim čtenářům vzkázal?

Čtenářům přeji hodně kilometrů bez nehod.

Zpovídal Martin Houška

Honzis byl z těch kulturistických figur brzy psychicky vyčerpán. Duševní zdraví mu navracel pohled na tyhle sexy prdelky



V nabídce španělské firmy LS2 naleznete špičkové helmy pro sportovní, silniční, krosové i enduro motocykly, čtyřkolky, skútry, a další. Materiály: Polykarbon nebo FiberGlass (sklolaminát).

Přes 70 prodejních míst po celé ČR a SR.

Více informací najdete na: **WWW.LS2HELMETS.CZ**

HLEDÁME NOVÉ PRODEJCE
VÝHODNÉ PODMÍNKY
VOLEJTE **311577222**

Výklopná
Delta Edition
Nejprodávanější model roku 2009
cena jen: **3.190 Kč** (včetně DPH)