

TEST | Honda CB600F Hornet

Pár jiných plastů,
a jak mu to sluší

Technicky pořad
stejně dobrý

Sršeň v novém obleku

Hornet je pro Hondu náramně důležitý model. Jenže jeho totální změnu identity v roce 2007 ne všichni vydýchali. Pro loňskou sezonu jej v Japonsku poslali ke krejčímu a ten mu stříhnul na nový fráček. Jo, tohle už se musí líbit každému. A jak se na něm jezdí?



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: autor,
Květa Ramešová

Ať se to někomu líbí, nebo ne, Hornet byl vždycky považován za krále šestkových roadsterů. V roce 1998, když přišel, to byla absolutní bomba, a i když v půlce minulého desetiletí trochu ztratil páru, to když proti němu Yamaha nasadila novou FZ6 a vzápětí Suzuki své skotáčivé GSR, od roku 2007 je zase zpátky na koni. Motor se možná svou linearitou mohl zdát jako slabý, ale při přímém srovnání vždycky jednoznačně soupeře deklasoval, podvozek z aluminia i ve svých nenastavitelných časech byl také neuvěřitelně pevný, a přitom komfortní, propojené brzdy s ABS byly také špička. Akorát ten vzhled...

Pár plastů, a tolik parády
Od svého zrození až do 2006 to byla prostě krásná motorka, takový design se povede jednou za život. Jenže ve 2007 ze starého modelu zůstala de facto akorát charakteristická nádrž a zbytek k sobě, no, tak nějak ladil a neladil. Přední světlo s kapličkou prý mělo připomínat masku samuraje a o zadku se nedalo říct nic jiného, než že je designově netradiční. Vzhledově byl nový



Čím víc zatáček, tím lépe a radostněji, to se u nového modelu nezměnilo

Hornet rozhodně strojem, na který jste si museli zvyknout, a to jste ještě zkoušeli zapomenout, že nese tak slavné jméno, které také zavazuje. Že šlo o vážně dobrou motoriku na jízdu, jako by pro mnoho kritiků ani nebylo důležité...

Novinka všechno tohle řeší, tedy alespoň dle mého názoru. Škoda, že takhle nevypadal Sršeň už před těmi pěti lety – jako menší kopie streetfighteru CB1000R. No vážně, vždyť se na něj podívejte. Možná nemá letmo uložené zadní kolo, dvoudílné sedlo a tak dramatické přední světlo, ale je to „malé erko“, to nikdo zpochybnit nemůže. A design litru byl v pořádku od počátku.

Všechna ta loňská „sláva“ přitom bylo pár jednoduchých tahů. Kompaktní prdelka zvednutá vzhůru, s madly či spíše otvory pro ruce spolejzde šikovně schovanými zespodu, mírně pozměněné přední světlo s tou svojí pidikapotkou a plně digitální přístrojovka z CB1000R. Nic víc, a hle, jak nám Sršeň prokoukl! Na vzhled to sice nejedí, ale když vám motorka nedělá radost svým vzhledem, když k ní nepřijete, je to špatně.

S okruhovým potenciálem
Na Hornetu jsem jel loni hned několikrát a vyzkoušel jsem ho jak na okruhu při Honda dni, tak při běžném provozu na našich silnicích, silničkách a asfaltových motokrosových drahách, a když jsem z něj slezl, jen jsem vrněl blahem – je pořád stejně dobrej! Jízdní pozice je tak nádherně univerzální, že dokážete jet krokem i pěkně letět, a ani v jednom případě se necítíte nepatřičně. Samozřejmě že při kvapku se musíte více sklonit, neboť

přece jen se víc myslelo na pohodlí při rychlostech do 120 km/h, ale ani na Masecu mi nepřišlo, že bych rovinky vysloveně odtrpěl. Dokonce si dodnes pamatuji, že ze všech motorek, na kterých jsem loni na Honda dni jel, mě jízda na Hornetu bavila nejvíc – není tak pateticky vážný jako supersporty, ale potenciál má slušný.

Velkou zásluhu na tomhle povedeném skotačení měly i pneumatiky, v tomto konkrétním případě Dunlop SportSmart. Mají tak ostrý, málem až závodní profil, že na nich by se do vinglů sklápěla i Electra Glide jako dvoumetrákový superbike, takže si představte, co to udělalo s už tak silně zatáčivou Sršňovou náturou. Zajímavé je, že přitom na místě se mi Hornet zdál jako docela těžká motorka. Asi jsem stál vedle centra té centralizované hmotnosti, jinak si to vysvětlit nedovedu, neboť právě v téhle oblasti je Sršeň přeborník – všechno pěkně kompaktně nacpáno do středu.

Nechá si líbit moc
Pocit z podvozku je pořád stejně příjemný, progresivita ukázková – když má být tvrdý, je tvrdý, což se hodí při sportování, a na druhou stranu při neagresivní jízdě z vás nevyklepe duši. Pokud by vám neseděl standardní set-up, je tady už dva roky možnost sáhnout vpředu i vzadu na předpětí pružin a tlumění v roztažení, takže případné stížnosti na kvalitu jízdy řešíte jednoduše pomocí klíčů a šroubováků. Další silnou stránkou „nového“ Horneta vždycky byl motor. Jádro z CBR600RR 2007 se vstříkováním mělo ze všech šestistovek největší výkon, jako jediná se Honda dosta-

la přes 100 koní, a ty koně tam jsou pořád, na to vemte jed. A je tam i dost newtonmetříků ve středním pásmu, které si hravě poradí i s trochu delším převodem (na šestku na pět tisíc otáček jedete kilíčko). Na šestistovku rozhodně slušná jízda. Pozitivní také je, že si čtyřválec nechá líbit neskutečně moc, takže jestli pojedete po městě na dvojku nebo na šestku, je jen vaše volba.

inzerce



Odteď již jen samé
tekuté krystaly...

Co ale v motoru není, to jsou kopance. Průběh je tak lineární, že už snad lineárnější být nemůže, a proto může někomu Hornet připadat trochu sterilní. Já jsem ale radši, když mě motorka poslouchá po celou dobu, než abych si vždycky musel počkat, než se někam dotočí. Když už jsem zmínil sterilitu, tak jak nejsem příznivcem urvaných výfuků, mít Horneta doma, do týdne má nějakou kvalitní laděnou koncovku – když vedle něj stojíte, trpíte neodbytným pocitem, že někdo poblíž luxuje.

Poslední nový?
Tehle nový Hornet vlastně není tak úplně nový, i když, co je to vlastně nový? V mnoha případech ho lidé budou brát za nového raději, než kdyby měl Öhlinsy a radiální brzdy. Protože už ten starý byl po technické stránce tak vyvážený, že po zásadním vylepšení nevolal. Takže se dá říci, že tehle nový Hornet je na jízdu pořád stejně dobrý jako ten starý, ale konečně nemusíte sami sebe přesvědčovat, že se vám tahle či tamta část

VERDIKT	
Honda CB600F Hornet	
Motor	6/10
Podvozek	7/10
Brzdy	7/10
Ovladatelnost	8/10
Město	7/10
Cestování	5/10
Sport	7/10
Výkon/Cena	7/10

z jistých úhlů a při určitém nasvícení vlastně docela líbí. Navíc je teď přes zimu za hodně zajímavé akční peníze.

Na závěr si dovolím malou, čístě soukromou a ničím nepodloženou úvahu. Úvahu o tom, jestli tohle náhodou není vůbec poslední inkarnace Hondy CB600F Hornet, a záměrně uvádím celé označení. Že by Honda nechala padnout jméno Hornet jako synonymum pro sportovní roadster střední třídy, to se mi nezdá. Ale uvědomme si, jak to vypadá v této kategorii? Kawa jede od začátku objem 750 cm³, Yamaha ve vši tichosti výrobu FZ6 ukončila a místo ní je tu FZ8 a Suzuki loni s velkou slávou přišla s GSR750. Šestistovka se sice pořád prodává, ovšem něco mi říká, že už tady dlouho nebude. Jak před léty v supersportech šestistovky vytlačily sedmsetpadesátky, tak nyní tříčtvrtělitrový objem vrací úder v kategorii naháčů. A bylo by přinejmenším podivné, kdyby si Honda nechala ujet vlak. Takže jestli se vám nový Hornet líbí, raději bych, být vámi, s koupí moc neotálel...

Motocykl do testu zapůjčila firma Honda ČR.

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Honda CB600F Hornet	
Objem	599 cm³
Výkon	75 kW/102 k@12 000
Točivý moment	63,5 Nm@10 500
Hmotnost	200,4 kg (provozní)
Cena	189 900 Kč (174 900 Kč bez ABS)
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 67 × 42,5 mm, kompresní poměr 12:1, vstříkování PGM-FI Ø 36 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem	
Podvozek: hliníkový páteřový rám, vpředu USD vidlice Ø 41 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 128 mm, obojí nastavitelné předpětí a odskok, brzdy Nissin propojené s ABS vpředu 2 kotouče Ø 296 mm, třípístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráky 3,50"/5,50"	
Rozměry: délka 2150 mm, šířka 740 mm, výška 1075 mm, sedlo 800 mm, rozvor 1435 mm, úhel řízení 25°, stopa 99 mm, světlá výška 135 mm, nádrž 19 l (4 l rezerva), olejová náplň 3,5 l, užitečná hmotnost 188 kg	



Jiný zadek, jiný čumák,
úplně jiná motorka!