

# KOE AJO

TEKSTI JANNE HUHTALA

KUVAT ZEP GORI JA FRANCESC MONTERO





**HONDA** CB650R NEO  
SPORTS CAFÉ JA CBR650R

# TERÄVYYTTÄ MUOTOIHIN JA SUORITUSKYKYYN

Honda CB650R Neo Sports Café osoittautui hintaansa nähden todella hauskaksi, suorituskykyiseksi ja monipuoliseksi nakyöräksi. Ja mikä yllättävintä, sporttinen sisarmalli CBR650R tuntui jopa vieläkin paremmalta. Valinta mallien välillä onkin vaikea.

**H**ondan vuonna 2014 esiteltyt CB650F ja CBR650F kokivat ensimmäiset uudistuksensa kaudeksi 2017, kun ne saivat lisää tehoa ja terävämmän muotoilun. Nyt mallit uudistuvat radikaalimmin ja mallien urheilullisemman luonteen seurauksena myös mallimerkintöjen F-kirjainten tilalle tulee R eli mallimerkinnyt muuttuvat muotoihin CB650R Neo Sports Café ja CBR650R. Terävämmän ulkonäön ohella tekniikka ja rakenteet on käyty suunnitteluosastolla läpi japanilaisella täsmällisyydellä. Muutokset eivät ole suuria mutta käytännössä kiveäkään ei ole jätetty kääntämättä, kaikkea on muokattu vähän paremmaksi.

Hondan CB-mallisarja on nyt kattava. Se alkaa 125-kuutioisesta kevytmoottoripyörästä ja jatkuu CB300-mallilla (jota ei tuoda Suomeen). Uusi CB650R on tasan 70-kilowattinen, eli sen voi kuristaa A2-luokan 35 kilowatin tehoon. Malliston täydentää viime vuonna esitelty CB1000R Neo Sports Café. Mallisto on hyvin samantyyppinen kuin Yamahan MT-mallisto, joka on yksi Euroopan myydyimpiä moottoripyörämallistoja. Honda on tehnyt tilastoja minkälaiset motoristit ajavat heidän eri malleillaan. CB650F:n ostajaprofiili jakautuu tasaisesti 20 ikävuodesta 60:een. Koeajon perusteella tätä ei ole vaikea uskoa, niin monipuolinen, hauska ja ominaisuuksiltaan tasainen tuote on kyseessä.

**Uusien 650-mallien kohderyhmä on laaja, sillä nelisynterisen korkealle laulavan rivinelosen voima riittää**



**CB650R:n ulkonäkö on lainattu suoraan CB1000R Neo Sports Cafésta.**

**muokata 35-kilowattinen A2-versio.** Toisaalta nelisynteristen kilpailijoiden määrä tässä koko- ja hintaluokassa on vähäinen, lähimpänä lienee Suzuki GSX-S750, joka sekin on vähän tehokkaampi ja vähän kalliimpi.

Nakumalli CB650R Neo Sports Café ja kyykky CBR650R jakavat saman tekniikan niin tarkasti, että teknisten tietojen taulukossa eroa on vain painossa ja hinnassa. Erot ajoasennossa, katteissa ja renkaissa tekevät kuitenkin sen, että kyseessä on kaksi identiteettiään hyvin erilaista pyörää.

### CB650R Neo Sports Café

Hondalle tyypilliseen tapaan kaikki tuntuu tutulta heti kun istuu uuden Neo Sports Cafén satulaan. Hallintalaitteet ovat käteensopivat ja jopa tyylikkää. Uusi lcd-mittaristo on lainattu suoraan isovelji CB1000R Neo Sports Cafésta ja samoin ulkonäkö on kopioitu siitä mahdollisimman tarkkaan. Muotoilu, ajovalo, mittaristo, värimaailma ja paljon pieniä yksityiskohtia on otettu suoraan 1000-kuutioisesta sisarmallista, eikä taakuulla sattumalta.

Moottorin murahtaessa käyntiin ääni on iskutilavuus huomioiden suorastaan miehekäs. Muutos äänissä selittyi sillä, että pakoputken ulostulo on käännetty 35

halkaisijaa on kasvatettu kolmella millillä paremman virtauksen saavuttamiseksi.

Moottori vetää kakistelematta tyhjäkäyntikierröksiltä lähtien. Voimaa ei tämänkokoisessa moottorissa alakierröksillä ole ylettömästi, mutta sitä löytyy tasaisesti lisää kierrosten kasvaessa. Mitä enemmän kierroksia, sen hauskemmalta moottori tuntuu. Ja sitä hauskuutta riittää 12 000 kierroksen punarajalle asti, jossa myös saadaan maksimiteho ulos moottorista. Muutoksia on tehty mm. venttiilijoihtukseen, nostettu puristuksia 0,2:lla ja suunniteltu pakoputki avarammaksi. Kun kierroslukumittarin lukema nousee yli 7000:n, tuntee kuljettaja myös selvästi moottorin värinät. Yläkierröksille mennään lähinnä kiihdytyksissä, joten värinöiden tuntemukset ovat hetkellisiä. Kulutukseksi luvataan 4,9 litraa sadalla, mikä tarkoittaa että 15,4 litran tankillinen riittää noin 300 kilometrin matkalle.

**Jarrut on mitoitettu tähän teho- ja painoluokkaan jopa vähän yläkanttiin, sillä kaksi 310-millistä levyä ja nelimäntäiset radiaalisatulat pysäyttävät Hondan tehokkaasti.** Kaksi sormeaa jarrukahvalla riittää kaikissa tilanteissa, myös koeajossa Mojácarin alueen vuoristoteiden jyrkillä alamäkiosuuksilla. ABS-järjestelmä on pe-



rintainen, eli se ei huomioi pyörän sivuttaiskallistusta.

Showan perusjousitus ei ole aina ansainnut pelkkiä kehuja, mutta nyt tämä 80-vuotias japanilaisyrittys on muuttanut filosofiaansa jousituksen suunnittelussa. Enää ei käytetä löysää joustia ja säädettä vaimennuksia tiukalle, vaan nyt jouston alkuliike on selvästi herkempi ja progressiivisuus tulee mukaan joustoliikkeen edetessä pidemmälle. Vaimennukset ovat hie-man löysät, mutta se on oikea valinta kun kyseessä on katu- ja maantiekäyttöön tarkoitettu pyörä, ei ratapyörä. Erityisesti löysyyden huomaa kovemmissa vauheissa mutkateillä. Jos kuljettaja alkaa kaarteisiin mennessä roikkua sisäkaarteiden puolella, silloin jousituksen tuntee humpuvaan selvästi. Jousituksessa ainoa säätömahdollisuus on takajousen esijännitys, jolle on seitsemänpykäläinen säätö.

**Koeajopyöriin on asennettu lisävarusteena saatava quickshifter-vaihdeavustin, joka mahdollistaa isomalle vaihtamisen ilman kytkintä.** Varuste, josta ei halua enää luopua kun sitä on päässyt kokeilemaan. Ehdottomasti lisähinnan arvoinen varuste. Toinen mutkatieajossa auttava varuste on luistokytkin, jolloin takarengas ei ala pompottaa eikä menetä pitoa pienemmälle vaihteelle vaihdettaessa. Mutkateillä saakin vaihteita polkea ahkerasti ylös- ja alaspäin, jos haluaa pysyä ryhmää vetävän Steve Platerin kyydissä mukana. 46-vuotias britti Plater ehti kilpailu-urallaan voittaa Mansaaren katuratakisan kahdesti, ottaa North West 200 -kisasta uskomattomat kahdeksan voittoa ja pokata kolmesti voittopystin Macao GP:stä.

Kun monesti prätkäsuunnittelussa pyritään kapeaan linjaan rungon ja tankin osalta, niin Honda päinvastoin korostaa tankin olevan nyt leveämpi luoden tuntumaa isosta moottoripyörästä. Samalla ajovalo on edeltävään malliin verrattuna peräti 97 millillä taaempänä ja takarunkoa on lyhennetty 60 millillä. Kun takarunko vielä on selkeästi suoraviivaisemmin muotoiltu, niin sivuprofiilin muutokset ovat huomattavia. Istuinkorkeus on keskimääräiset 810 millillä, jolloin vielä 170-senttiset kuljettajatkin kehuivat jalkansa yltävän kohtuullisen hyvin maahan. Lyhyemmän takarungon seurauksena satulakin on aiempaa kompaktimpi mitoitukseltaan, mutta ainakin kuljettajalle riittää joka suuntaan hyvin tilaa. Koeajossa ei ollut mahdollisuutta kokeilla ajaa matkustajan kanssa.

Suorakaiteen muotoisen lcd-mittariston vaihde- ja nopeusnäyttö ovat suurikokoisia ja selkeitä. Sen sijaan kierroslukunäyttö on pienikokoinen ja kun vielä punaraja on merkitty hennolla punaisella viivalla, niin mittarin luettavuus vauhdissa ei ole paras mahdollinen. Onneksi vaihtovalo on säädettävissä 250 kierroksen porrastuksella haluttuun kierroslukuun, mikä paikkaa punarajan heikkoa näkyvyyttä. Mittarin erikoisuus on se, että luettavuus on selkeimmillään kun aurinko paistaa suoraan mittariin. Jos aurinko paistaa edestä, niin kontrasti ei riitä ja luettavuus on hankalampaa. Kytkintä on muutettu niin että kytkinkahvan sormivoiman tarve on 12 prosenttia pienempi. Pienestä voimantarpeesta huolimatta kahva on miellyttävän tunnukas. Koeajopyöriin oli asennettu kahvanlämmi-

timet, joissa riitti mainiosti tehoa kylmillekin keleille. Käyttökytkin sen sijaan on tunnoton ja merkkivalo epäselvä, näihin kaipaisi parannusta.

**Ensiasennusrenkaina alla pyörivät Metzeler RoadTec 01:t, joiden yksi erikoisuus on se että etu- ja takarengas ovat kuvioinniltaan täysin erilaiset eikä niitä ulkōnöltään tunnista samaksi rengasmalliksi.** Metzelerillä on onnistuttu renkaan suunnittelussa hyvin, sillä rengas pitää jo kylmänä hyvin, ja lämpimänä pito tietysti vielä paranee. Tuntumaltaan se on sport-touring-renkaaksi suhteellisen urheilullinen, pyörä kääntyy kevyesti ja helposti mutkiin. Runkoa ja takahaarukan kiinnitystä on muokattu tavoitteena, että pyörä antaisi palautetta paremmin kuljettajalle. Muutos vaikuttaa onnistuneelta, sillä koeajon aikana pyörän käyttäytymiseen syntyy nopeasti täysi luotto, mikä tekee ajamisesta samalla paljon rennompaa. Kun Honda on käynyt kuuden kilon laihdutuskuurilla ja tehoa on samalla vähän kasvatettu, on tehopainosuhte parantunut kahdeksan prosenttia. Parannuksen tuntee selvästi persdynolla.

Perinteisestä teräsrungosta johtuen pyörän paino ei silti ole erityisen alhainen, tankattuna 202 kiloa. 650-kuutioisen moottorin pyörivät massat ja siten hyrävoimatkin ovat kuitenkin pieniä, mikä tekee kääntävyydestä ja suunnanmuutoksista kevyitä.

Ajoasentoa on muokattu enemmän eteen nojaavaksi. Ohjaustankoa on siirretty 13 millillä eteenpäin ja laskeutu kahdeksan millillä alemmas. Samalla jalkatappeja on viety kolme millillä taakse ja kuusi ylös. Vaikka millimäärät ovat pieniä, huomaa nojaavamman asennon selvästi. Erityisesti urheilullisessa ajossa ja suurissa nopeuksissa tuntuma on nyt parempi. Ajosennon muutos siirtää myös painoa enemmän eturenkaalle, mikä parantaa ajotuntumaa.

Saatavilla on myös 35-kilowattinen versio, jonka suunnittelussa on hondamaiseen tapaan vältetty helpointa toteutustapaa. Tehonalennusta ei ole tehty ohjelmallisesti, vaan kuristamalla imusuppiloita, jolloin moottorin tehontuotto on saatu pysymään lineaarisena. 35 kilowatin huipputeho saavutetaan 10 500 kierroksella.

**Koeajon jälkeen Hondan suunnitteluosaston insinöörit tenttasivat lehdistön edustajia ominaisuus kerrallaan pyörän eri yksityiskohdista.** Heidän kohtuullisen vaatimaton englanninkielen taitonsa pakotti kiteyttämään ominaisuudet mahdollisimman yksinkertaiseen muotoon, mikä oikeastaan selkeytti samalla omia ajatuksia pyörästä. Viimeinen kysymys osoittautui silti lähes mahdottomaksi vastata. Se nimittäin kuului: "koska haluamme jatkuvasti parantaa tuotteitamme, niin mitä ominaisuuksia näissä Hondan malleissa pitäisi mielestesi kehittää?". Kun otetaan huomioon 35-kilowattisen version vaatimus, eli huipputeho saa olla korkeintaan tupla siihen nähden eli 70 kilowattia, niin mitä muuta pyörässä voisi parantaa. Ajoasento on todella hyvä. Jarrut ovat tehokkaat. Jousitus on pehmeäkö mutta pyörän luonteeseen sopiva. Mittariston luettavuus voisi olla parempi, mutta muuten Hondaan on vaikea keksiä parannuksia. ■

## Honda CB650R Neo Sports Cafe (CBR650R)

### Moottori

nestejäähdytteinen, nelisyliinterinen rivimoottori, 4 venttiiliä/sylinteri, märkä monilevyinen kytkin, 6 vaihdetta, ketjuveto

Poraus x isku 67 x 46 mm  
Iskutilavuus 649 cm<sup>3</sup>  
Puristussuhde 11,6:1

**Suurin teho** 70 kW (95 hv) / 12 000 r/min

**Suurin vääntö** 64 Nm / 8500 r/min

### Runko ja jousitus

Teräsputkirunko, edessä USD-teleskooppihaarukka 41 mm, takana monojousitus, esijännityksen säätö, edessä 2 x 310 mm jarrulevyt, nelimäntäiset radiaalijarrusatulat, takana 240 mm jarrulevy, yksimäntäinen jarrusatula, ABS-järjestelmä.

**Renkaat** 120/70ZR17 / 180/55ZR17

### Mitat ja paino

Akseliväli 1450 mm, caster 25,5°, jättö 101 mm, joustoliike edessä/takana 120/127 mm, istuinkorkeus 810 mm, paino tankattuna 202 (207) kg, polttoainesäiliö 15,4 litraa.

**Takuu** 4 vuotta

**Hinta** 11 190 € (11 980 €)



**LCD-mittari sopii hyvin nakumalliin mutta CBR650R kaipaisi perinteistä isoa kierroslukumittaria.**



## CBR650R

Edeltävä CBR650F tuntui ajoasennoltaan nakupyörältä, johon on vain lisätty katteet. Nyt uuden CBR650R:n ajoasentoa on muokattu selvästi urheilullisemmaksi. Ohjaustankoa on siirretty peräti kolmekymmentä millimetriä eteenpäin ja saman verran alemmas. Jalkatappeja on siirretty samoin kuin nakumallissa, kolme millimetriä taakse ja kuusi ylös. Ajoasento on selvästi eteen nojaava ja urheilullinen, mutta ei kuitenkaan vielä samalla tavalla makaava kuin CBR1000RR Firebladessa. Mutkatiellä tai moottoriradalla pystyy siirtämään painoa ja roikkumaan sisäkaarteiden puolella niin, että kyyrärpää ottaa tukea tankista.

**Nelisylinterinen 95-hevosvoimainen kierrosherkkä moottori sopii CBR:ään kuin nakutettu.** Sen suorituskyvystä pystyy nauttimaan kääntämällä kaasun pohjaan asti, jolloin kiihtyvyyttä on mainiosti mutta ajaminen ei vielä ole samanlaista painimista kuin tuhatkuutioisen kyydyn kanssa. Korkealle sijoittuvien huiputehon ja -väännön kierroslukujen ansiosta moottoria tulee kierrätettyä punarajalle asti, kuten tällaisen pyörän luonteelle sopiikin. Ripeä eteneminen vaatii tiheää vaihtamista ylös ja alas, mikä shifterin ja luistokytkimen ansiosta on vain hauskaa. Vaihteiston välitys on sopivan tiheä, kuutosvaihteella 130 mittarinopeudessa kierroksia on tasan 6000.

Mittaristo on sama lcd-näyttö kuin CB650R:ssä, mutta sporttimalli kaipaisi isokokoisemman - ja mielellään analogisen sekä valkopohjaisen - kierroslukumittarin. Etukate ja tuulilasi suojaavat kuljettajaa hy-

vin ajoviimalta. Sirot ja kapeat sivukatteen puolestaan ovat lähinnä ulkonäön takia, sillä jalat jäävät puoliksi ajoviimaan. Ulkonäköön on haettu selvästi vaikutteita Firebladesta, ja kaiken lisäksi erittäin onnistuneesti. Nelisylinterisen moottorin murina on paljon uskottavampaa kuin jos moottori olisi esimerkiksi rivikakonen.

**Ajaminen on kaikissa olosuhteissa erittäin helppoa.** Ajoasento sopii jopa kaupunkiajoon kohtuullisen hyvin. Parhaimmillaan CBR650R on mutkateillä. Radallekin sitä voi mennä ulkoiluttamaan, mutta kilpailuun tähtäävään harjoitteluun sitä ei ole suunniteltu. Sen kertoo jo pehmeähkö jousitus, eikä vaimennuksissa ole säätömahdollisuuksia.

CBR650R on harvoja - ehkäpä jopa markkinoiden ensimmäinen - sporttimalli, joka on jopa järkevämpi ja käytännöllisempi kuin naku sisarmalli. Ainoa heikkous on oikeastaan Dunlop Sportmax D214 -ensiasennusrenkaat, jotka ovat kylmänä kammottavan liukkaat. Ajoasento ei ole liian nojaava eikä paino ole ranteiden varassa. Viileässä säässä, jota Suomen ajokaudella riittää, kate suojaa kuljettajaa tehokkaasti ajoviimalta. Nakupyörää parempi ilmanvastus myös pienentää kulutusta aavistuksen ja suorituskykyäkin on samalla enemmän. Vaikka nakumalli CB650R Neo Sports Café on äärimmäisen hauska ajettava, niin itse päätyisin todennäköisesti ajoasennon ja katteiden takia sporttisempaan CBR650R:ään. Erityisesti, kun se ei ole kuin 790 euroa kalliimpi. ■