



Lisää kuvia
koeajosta.



■ Pohjoisespanjalaiset pikkutiet
ovat kuin tehtyjä Honda CB 500 F:lle.

Numerot valehtelevat

HONDA CB 500 F & CBR 500 R

Hondan 500-kuutioiset twinit ovat toistaiseksi melko yksinäisiä jo alun perin A2-luokkaan suunniteltujen moottoripyörien joukossa. Ovatko ne vain pakollinen välivaihe matkalla kohti täysitehoista pyörää?

TEKSTI PETRI SUURONEN KUVAT HONDA

HAUSKUUS. SE ON sana, joka toistuu Hondan CBR 500 R:n ja CB 500 F:n koeajoa edeltävässä pressitilaisuudessa. Hondan uusien A2-luokan pyörien suunnittelussa kuulemma keskityttiin tekemään niistä hauskoja ajaa. Paperilla ei vaikuta kovin hyvältä. Alle 50 hevosvoimaa ja parisen sataa ajovalmistaa kiloa. Tehoahan pitäisi olla vähintään kolminkertaisesti ja painoakin parikymmentä kiloa vähemmän, eikö vaan?

Honda on ainoa valmistaja, jonka mallistosta löytyy nimenomaan A2-luokkaan kehitettyjä pyöriä. Itse asiassa malleja on kolme, ne kaikki jakavat saman moottorin ja perusrakenteen. CB 500 F muistuttaa voimakkaasti CB 1000 R:ää, CBR 500 R puolestaan vaihtaa pesussa kutistuneelta Firebladelta ja CB 500 X on pienempi vedos Crosstourerista. Näistä kahta ensimmäistä saatiin koeajaa Katalonian auringon alla.

Malleista löytyy sama 2-sylinterinen, 471-kuutioinen rivimoottori. Täysin uuden moottorin kehitystyön lähtökohtana oli 35 kilowatin teho, joka puolestaan määrittäisi moottorin muut ominaisuudet sylinterimitoista alkaen. Moottori jäykistää teräsputkirunkoa kiinnittymällä siihen tavanomaisesta poiketen neljästä kohtaa. Moottorin ulkonäköön kerrotaan kiinnitetyn huomiota ja se on jätetty myös katetussa versiossa näkyville. Voimanlähteen ulkomuodon on tarkoitus muistuttaa sukulaisuudesta Firebladeen, samoin kuin kauniiden Y-puolaisten vanteiden.

Sanonta ”yksinkertainen on kaunista” pätee pikku-Hondien alustaan ja jarruihin. Edessä sekä jarrukalusto että haarukka ovat perinteistä mallia. Ensin mainitun virka on suotu yhdelle 320-millille levyille ja 2-mäntäiselle satulalle, jälkimmäinen on puolestaan mitaltaan 41-millia. Takapäässä ei pyö-

rää keksitä uudelleen, palkkihaarukan liikkeitä vaimentaa monoiskari pro-linkin välityksellä ja 240-millistä levyä puristaa yksimäntäinen jarrusatula. Ainoa säätö on takapään esijännitys. Simppeliyden rikkoo ainoastaan viimeistä huutoa oleva ABS-järjestelmä, jonka kerrotaan kasvattavan pyörän painoa vain kahden kilon verran.

MAANTIELLE SIIRRYTTÄESSÄ SAAN aluksi käskytettäväkseni leveällä ja suoralla tangolla varustetun F-mallin. Matkalla vuoristoteille ajamme hetken kaupungissa, missä F vakuuttaa ket-

terytydellään. Pyörä on 192 kilon massastaan huolimatta uskomattoman kevyen tuntuinen sekä painoltaan että liikkeiltään. Pari kiloa painavampi CBR ei sekään ole suinkaan raskas tai kankea, mutta F tuntuu höyhenenkevyeltä.

Kapean pyörän 790-millin istuinkorkeuden ansiosta suurin osa kuljettajista yltänee vaivatta maahan. Toisaalta polvikulma saattaa muodostua tiukaksi pidemmille kuljettajille. F:n ajoasento on ryhdikäs ja leveä tanko tekee pyörän hallinnasta lastenleikkiä. R on varustettu korkeilla clip-oneilla, jotka

Kaikki alkoi CB-twineistä

HONDALTA MAINITAAN YHTENÄ CB(R) 500 -mallien tavoitteena pienempien twinien luokan herättämisen uuteen kukoistukseen. Hondan mallistoon kuului 60- ja 70-luvuilla useita rivi-2-moottorisia sporttisia pyöriä, jotka ovat jääneet hieman legendaarisen Tuutin, CB 750 Fourin, varjoon.

Itse asiassa japanilaisten sporttipyörien historia alkaa CB-sarjan twineistä. Vuonna 1954 Soichiro Honda pyysi työntekijöitään keskittämään osaamisensa siihen, että merkki voittaisi Mansaaren TT-ajot.

Hondan varsin menestyksellä debyytti Mansaarelle tapahtui vuonna 1959. Honda-sanin tavoite saavutettiin kolmannella yrittämällä, jolloin Honda suorastaan pyyhki muilla pöytä. Britti Mike Hailwood voitti sekä 125- että 250-kuutioisten luokat ja Hondan twinit täyttivät molempien luokien tulostilan viisi parasta sijoitusta.

GP-pyörien kehitystyön sivutuotteena syntyivät 60-luvun taiteen molemmin puolin CB 72 ja CB 77, joiden aikansa

japaseiksi tehokkaat ja kookkaat (247 & 305 cm³) twinit oli nullistavasti pultattu putkirunkoon, minkä ansiosta ajettavuus oli japanilaisten suosimiin peltirunkoisiin verrattuna täysin eri luokkaa.

Olכוןkin, että Tuuttia kumarretaan ensimmäisenä superbikena, ansaitsee Honda CB 72 ensimmäisenä lukuna japanilaisten sporttipyörien tarinassa vähintään yhtä suuren kunnioituksen.



■ Ympyrä on sulkeutunut. CB 72 aloitti japanilaisien sporttien tarinan. Tänä päivänä CB-twineihin haetaan vaikutteita Hondan superbikeistä.



PIENITEHOINEN EI VÄLTÄMÄTTÄ OLE SYNONYymi TYLSÄLLE.

tuovat kuljettajaa hieman eteen ja alas, mutta mistään todellisesta kyykystä ei voida puhua. Kompakti pyörä tuntuu kuitenkin katuajossa ahtaalta allekirjoittaneen 185-senttiselle varrelle.

HALLINTALAITTEET OVAT TARKOITUKSENMUKAISET ja laadukkaat. Täysin digitaalinen mittaristo on yllättävänkin selkeä, mutta valitettavasti valikkoa ei voi ohjata tangosta. Jarru- ja kyt-kinvivusta puuttuu etäisyyssäätö. Katettu R-malli antaa luonnollisesti paremman suojan moottorinopeuksissa, mutta myös F:n tuuliohjain on toimiva.

Kaksimukinen moottori on luonteikas ja antaa pyörälle mukavan suorituskyvyn laillisissa katuopeuksissa. Tasapainoakseli hoitaa hommansa hyvin ja häiritseviä värinöitä ei oikeastaan ilmene. Myös polttoaineensyöttö on pääosin tehtäviensä tasalla, ainoa kauneusvirhe on matalammilla kierroksilla tapahtuva nykäisy siirryttäessä moottorijarrutukselta vedolle. Erityismaininnan ansaitsee pituudeltaan järkevä kaasukahvan liike. Vaihteisto toimii hondamaisen hyvin ja välitykset ovat toimivat.

MUTKATEILLÄ MOLEMMAT PYÖRÄT ovat suorastaan hysteerisen hauskoja, eivätkä riittävän syheröisellä pätkällä juurikaan hävinne supersporteille. R-mallia päästiin kokeilemaan myös ParcMotor Castellónin radalla, ja siellä nopeutta rajotti eniten ensisennusrenkaiden (Metzeler Roadtec) heikko pito ja tuntu- ma. Alustat toimivat vaihtelevassa ajossa vaihtelevalla tienpinnalla hyvin ja tasapai-

noisesti, eikä säätöjä jää kaipaamaan. Jarrut vakuuttavat sekä tehollaan että erityisesti tuntumallaan. Myös ABS:n toiminta välittyy kuljettajalle hyvin.

Hondan 500-kuutioiset ovat erittäin miellyttäviä tuttavuuksia, ja ne osoittavat, että pienitehoinen ei välttämättä ole synonyymi tylsälle. Vaikka pyörät ovat hyvin samanlaisia, ovat ne selvästi eriluonteisia ja molemmat hauskoja omalla tavallaan. Ajo-ominaisuudet ovat viihdyttävät ja suorituskykyä on riittävästi kuljettajan hauskuuttamiseen. Kun yhtälöön lisätään edullinen ostohinta ja matalat käyttökustannukset, en olisi lainkaan yllättynyt, jos pyörät löytäisivät kuljettajia myös ison A-kortin omistajien joukosta.

Vihaan sydämestäni käsitettä ”järkipyörä”, mutta nyt ei voi mitään. Näissä pyörissä on järkeä. **BIKE**

PETRI SUURONEN
CB 500 F & CBR 500 R

A2-korttilaisten lisäksi molemmat pyörät ovat muilekin varteenoitettavia vaihtoehtoja, jos ajo on pääasiassa mutkapätkillä maustettua kaupunkipyöritystä. Ketterämpi F-malli puhuttelee enemmän.



+ Hauskuus. Riittävä suorituskyky, hyvä ajettavuus ja helppo käsiteltävyys. Mainio hinta/laatu.



- Nykivä polttoaineensyöttö. Ahtaita kookkaammille kuljettajille. Ei pitkille moottoritesiiirtymille.



■ Ajotietokoneella varustettu täysin digitaalinen mittaristo, joka näkyy myös auringonvalossa. Mainiota!



■ Komeat vanteet vievät ajatukset Firebladeen. ABS on vakiona.



Honda CB 500 F & CBR 500 R

Hinta	7 490 / 7 990 euroa
Maahantuoja	Oy Brandt Ab Puh: 020 775 7200 www.hondabikes.fi
Takuu	4 vuoden takuu
Huoltoväli	12 000 kilometriä
Värit	Valk, musta, pun (F), hop (R)
Moottori	R2, 4-tahti, nestejääh.
Venttiilit	4 vent/syl, DOHC
Iskutilavuus	471 cm³
Poraus/isku	67/66,8 mm
Puristus	10,7:1
Teho	48 hv/8 500 rpm
Vääntö	43 Nm/7 000 rpm
Polttoaineensyöttö	PGM FI
Kytin	Märkä, monilevyinen
Vaihteet	6
Toisioveto	Ketju
Runko	Teräsputki
Akseliväli	1 410 mm
Ohjaukskulma	25,5 astetta
Etujättö	102,6 / 101,9 mm
Etujousitus	41 mm teleskooppi
Takajousitus	Monovaimennin, sääd esij.
Istuinkorkeus	790 mm
Etujarru	320 mm, 2-mänt.
Takajarru	240 mm, 1-mänt.
Eturengas	120/17-17, 3,5 tuumaa
Takarengas	160/60-17, 4,5 tuumaa
Paino	192 / 194 kg
Tankki	15,7 litraa

MOLEMPIIN MALLIEN LISÄVARUSTELISTALTA löytyy olennaisimmat varusteet. Tarjolla on laukkusarjaa, suo-jaavampaa katelasia/ilmanohjainta, lämpökahvaa ynnä muita tarpeellista.