

A je to doma!

Pro někoho je absolvování kontroly na STK rutinním úkonem. Moje XT bylo na estékáčku naposledy v roce 2005 a ještě večer před dnem D z něj bylo rozebrané torzo. Před maturitou jsem snad neměl větší nervy a úleva po ní se ani zdaleka neblížila té euforii, když mi technik po devíti letech nalepil novou známku. Jooo, mám hotovo!

Jan Rameš, honzis@cmn.cz
foto: K. Ramešová, autor

Kostlivcem ve skříni byl neodvratný boj s úředním šimlem. Chtěl jsem totiž jiné pneumatiky, než byly zapsané v techničáku (původně 90/90 vpředu a 4,60 vzadu, obojí dokonce v osmnáctipalcích, prostě hovadina). Takže jsem loni v létě požádal v Yamaze o pomoc, a přestože to u takhle staré motorky původně vypadalo na průšvih, nakonec mi vstřícný pan Burda našel původní homologační údaje včetně alternativních rozměrů pneumatik a napsal mi na hlavičkový papír, co všechno je třeba v TP opravit, protože tam bylo hloupostí víc než ve volebních programech.

Drahý špás na úřadě

Motorku mám hlášenou v Praze, a tak jsem na podzim vyrazil

na ústředí do Jungmannovy ulice, kde to jako na jediném z pěti pracovišť v hlavním městě nedělají. Prý Jarov, Stodůlky, Vysočany nebo Bohdalec, „a musíte si přivstat, jsou tam fronty už od šesti!“ Jelikož žiji ve východních Čechách, vypadalo to, že budu někde před úřadem muset nocovat ve spacáku a doufat, že na mě vyjde řada... Řešit jsem to začal znovu v březnu, vzal jsem starý dobrý telefon a asi na šestnácté přepojení zjistil, že přepis mi zařídí na Bohdalcích tam, kde dělají historická a sportovní vozidla, a že tam žádné fronty nejsou! A prý nevádí, že dovozce nyní sídlí ve Vídni místo v Čestlicích, které mám uvedené na onom dobrozdání z loňského roku.

„To máte na přepis celý techničák, víte, že vás každá položka bude stát 50 Kč?“ ptal se mě pracovník za přepážkou. Nic nepomohl protiargument, že mám v mejlu z ministerstva dopravy napsané, že špatně zadané údaje

jdou na vrub státu a já budu platit jen alternativní rozměry. „My jsme vám to nezkazili, TP byl vydán v Pardubicích, tak si to vyřídíte tam.“ Bezva. A šly by přepsat jen ty pneumatiky? Se špatně zadanými hmotnostmi a rozměry bych asi žít dokázal. „Ne, musíme udělat vše, co je tady uvedeno. Nebo si v Yamaze vyžádejte jen potvrzení na gumi.“ Tak jsem se zhluboka nadechl a do automatu nasázel 550 Kč za 11 položek, aspoň že ty gumi se braly jako jedna. A měl jsem to. Zbrusu nový TP, protože ten starý už přepsat nešel.

Originál plasty, tradiční problém

Před technickou jsem potřeboval ještě vyřešit uchycení registrační značky a odrazku. Originální plastový držák se výjimečně na můj typ 2KF dá pořídit nový, ale 2700 Kč za něj fakt nedám. Zasekl jsem proto na internet, a když zklamaly všechny české inzertní weby (jedny kompletní plasty z Náchoda mi utekly o pár dní), vlezl jsem na německou eBay a nestačil se divit. Věcí na 2KF dost, ale vše za ceny, které atakují pořizovací ceny nových! Zejména u bočních plastů, které se již nedají koupit, kdysi stály nové asi čtrnáct stovek a dnes je neseženete pod 40 eur, připočítejte poštovné... A držáky RZ ještě dražší.

Úplnou náhodou jsem vygoogloval jakýsi slovenský inzertní server a nechápavě zíral na dvojici bílých bočních plastů, sice žád-



Honzis děkuje všem momentálně dostupným božstvům, že ho v tom nenechala vymáchat ještě víc. Takhle to bohatě stačilo

ná krása, ale oba za 10 eček? Pár hovorů na Slovensko, pár mejlů s fotkami a za dva dny mi přišel balík, v kterém byl i nosič a držák značky i se světlem. Bohužel jak to v těchto situacích často bývá, držák je z Ténérky 1VJ/3TB a nosič ze 43F, takže je zase budu přeposílat dál, ale boční plasty byly správné. Před dlouhými léty jsem ztratil levý (typická bolest 2KF), ten nově pořízený byl bílý a ohavně nastříkaný. V prodejně barev mi doporučili barvožrouta, plnič a černý sprej, vše za cca 700 Kč, což mi vzhledem k pořizovací ceně samotného plastu přišlo humorné, zejména když od něj chci

jen to, aby bíle nezářil do daleka. Mám to na enduro, ne na výstavní Ferrari. Takže jsem vzal sprej za 180 Kč, celý plast důkladně oškral balíkem (Kytí se mi smála, že vypadám, jako bych škubal slepici, seděl jsem na židličce uprostřed bílých chomáčů seškrábané barvy), třikrát to stříknu v malých vrstvách a hotovo. Účel světlí prostředky.

Maturita z blbosti

Držák RZ jsem tedy musel vyrobit. Našel jsem dva hliníkové plechy různých délek, úzké tak akorát, aby šly dobře přišroubovat do odpovídajících děr. I když

jsem tušil, že to bude chyba, vzal jsem ten kratší, abych nemusel ničit ten delší následným stříháním, čímž jsem si způsobil spoustu práce navíc. Ale tak je to se mnou vždycky, šetření na nepravém místě.

Po pár hodinách neustálého vyměřování ohýbání, vrtání a zabrušování byl držák na světě, kratší přesně o tu část, o kterou byl druhý plech delší. Sahá totiž jen do půlky značky, kterou bylo třeba přišroubovat ještě dole, aby se mi nehýbala do stran, a také už nebylo k čemu přišroubovat odrazku. Takže k tomu vyrobit a přišroubovat další menší

► TEST | Honda SH Mode 125



Atraktivní blondýny zrovna došly, tak jsem musel zapózovat já

RŮŽOFKA

Honda pro letošek připravila o trochu nižší a levnější variantu ke svému mega oblíbenému SH125i. A aby bylo jasné, že je verze Mode určená hlavně pro dívky, podpořila to jedovatou růžovou barvou. Tak nechtěným středem pozornosti jsem už dlouho nebyl!

Jan Rameš, honzis@cmn.cz
foto: David M. Bodlák

smysl pro humor, si mohou pořídit ještě černou nebo bílou.

Zpočátku jsme si s Davidem střihali, kdo na Modu NE pojede. Hláška „aspoň bude p*del“ měla poněkud děsivý podtext. A ve městě David radši ani nezvedal tmavé plexi na helmě, on se svou hmotnou postavou vypadal na Růžofce obzvláště povedeně. Ale pak už jsme to brali jako dobrou recesi. Ti, co nemají

Nižší, ale tvrdší

Standardní esháčko je na mých 174 cm tak akorát, ale dokáží si představit, že na drobnou dívku je to už dost velký skůtr. Jak holky máchají nožičkami ve vzduchu a nedosáhnou na zem, tak je problém, který řeší 3,5 centimetrů, o něž je Mode nižší.

Jak toho v Hondě docílili? Jednoduše, vzadu vyměnili velké 16" kolo za menší čtrnáctku, sedlu ubrali trochu polstrování a bylo vyřízeno. Sezení je teď opravdu výrazně nižší, jenže taky méně pohodlné – jinak pěkně hnědé sedátko je citelně tvrdší, a protože ani zadní péro (jeho nachromování si konstruktéři mohli odpustit, vypadá tam dost čínsky) není zrovna nejměkčí, má člověk po delší době naklepanou sedinku. Ale co, TV shoppingy jsou plné vibračních bazmeků na hubnutí, takže to holky můžou brát, že jim to dělá pevnější zadeček. Daleko důležitější mi přijde, že pod sedlem bylo zachováno místo na plnohodnotnou inte-

CHCETE JISTÝ START?

1. PRAVIDLO = PEČUJTE O BATERII

Alternátor motocyklu většinou není schopen dobít baterii na maximální kapacitu, což je pro ni velmi škodlivé. Především v případech kdy jezdíte méně často či pouze krátké trasy je potřeba pravidelně dobíjet kvalitní nabíječkou baterií a to i v průběhu sezóny!








www.nabijeckyctek.cz

držáček, všechno nalakovat, všude naplácat oboustranku, ať mi to vžadunedrnčí, a už zbývala jen ta odrazka. Tu jsem nakonec sebral ve stodole z nějakého nepoužívaného bicyklu. A dal jsem i nové skříčko na zadní světlo místo původního prasklého, nové v Yamaze něco přes pětikilo, já sehnal za necelé dvě stovky od Vicmy.

Na úplný závěr jsem absolvoval maturitu z blbosti s výborným prospěchem. Když už motorka neměla, co by na mě nastražila, pomohl jsem jí. Poté, co jsem vše slavnostně smontoval, otočil jsem klíčkem, zapnul světla a – pojistka v háji. Byla tam odnepaměti, určité únava materiálu. Spálil jsem dvě další, než mi došlo, že je někde chyba. Bože, ty víš, že elektrice nerozumím, tak proč zas já?! Místo triumfálního odjezdu na technickou jsem strávil pět hodin hledáním zkratu. Sundal jsem přední masku, přední světlo, nádrž, sedlo, boční plasty, rozmotal a znovu zaizoloval komplet celý kabelový svazek, než mi to došlo. Nevím, na co jsem myslel, když jsem montoval zadní světlo, ale já jsem tam nezaizoloval jediný z těch tří kontaktů a všechno se mi tam elegantně zkratovalo dohromady! Taková dávka blbosti mezi ušima mě samotného zaskočila, z toho se moje ego bude vzpamatovávat dlouho.

Velký okamžik

Přišel den D. Motorku, doklady,

Vyhrál jsem i boj s úředním šimlem, ale těch peněz...

zase legální motorku! Žádnou testovačku na týden, s kterou se nesmí nic stát, ale svoji vlastní motorku, se kterou můžu zvesela mlátit o zem, až začnu konečně trénovat ten offroad. Už jsem se nahlásil k Lisákovi na kurz. Hurááá!

Možná, že právě takhle měl celý projekt Zen a umění resuscitace XT skončit – závěrečným vztekáním, nadáváním, výhrůžkami a nervozitou, než se to celé překloupilo na druhou stranu. Ta potvora železná mi nedala vážně nic zadarmo a vymýšlela si na mě všechno možné, jen aby mě otestovala, jestli to nevzdám a zbaběle ji neodvezu do servisu. A já ji v tom svou blbostí kolikrát ještě vehementně podporoval. Ale teď už mám XT oficiálně provozuschopné a sám jsem zenovější než holohlavý tibetský mnich. Tedy dokud na mě zase někde něco nevybafne, což u 27 let staré motorky je více pravidlem než výjimkou. Jak jsme říkali na základce, mir... do příští války! ■

zase legální motorku! Žádnou testovačku na týden, s kterou se nesmí nic stát, ale svoji vlastní motorku, se kterou můžu zvesela mlátit o zem, až začnu konečně trénovat ten offroad. Už jsem se nahlásil k Lisákovi na kurz. Hurááá!

Možná, že právě takhle měl celý projekt Zen a umění resuscitace XT skončit – závěrečným vztekáním, nadáváním, výhrůžkami a nervozitou, než se to celé překloupilo na druhou stranu. Ta potvora železná mi nedala vážně nic zadarmo a vymýšlela si na mě všechno možné, jen aby mě otestovala, jestli to nevzdám a zbaběle ji neodvezu do servisu. A já ji v tom svou blbostí kolikrát ještě vehementně podporoval. Ale teď už mám XT oficiálně provozuschopné a sám jsem zenovější než holohlavý tibetský mnich. Tedy dokud na mě zase někde něco nevybafne, což u 27 let staré motorky je více pravidlem než výjimkou. Jak jsme říkali na základce, mir... do příští války! ■

PS: V prvním díle jsem nadhodil, kolik asi vyplácám Septonexu a náplastí, než XT zprovozním. Za celý rok žádné zranění, až předposlední den jsem se konečně škrábl do prstu při tom elektrikaření, a po návratu z STK a odvazování motorky v autě jsem si další „červenou“ způsobil na koleni. Ale na Septonex to nebylo...

Partneři projektu:



grální helmu, které standardní esháčko dostalo loni.

Živý a obratný

Tvrdší odpružení má svá pozitiva, Mode je na skútrové poměry příjemně přesný a čitelný, najeli jsme dost kilometrů mimo město v zatáčkovitých úsecích, David jel na velké motorce a v cíli se mě ptal, kam s tím z kopce tak letím. Čím víc se silnice kroutí, tím víc vás to baví. Konstrukteři nejenže Modu zmenšili průměr zadního kola, oni také zúžili obě pneumatiky, místo kombinace 100/120 tady najdeme uzoúčké užovky 80/100, a jelikož propojená brzdová soustava (byť vřadu „jen“ s bubnem) dělá svou práci velmi dobře, dokážete se pohybovat dost svižně.

Samozřejmě nesmí přijít nějaký krutý prďák, přeci jen je to stopětadvacítko a každé (vaše) kilo navíc je znát, ale se mnou to upalovalo celkem slušně i do kopce a mám dojem, že osmdesát by to frčelo i po příkré skále vzhůru. Maximálka je lehce přes 90, tachometr dotlačíte za stovku, takže ani krátkodobé přejezdy po dálnici nejsou problém. Ultra úsporný motor eSP je sice o půl koně slabší než ve standardním SH, ale má taky o jednoho new-

VERDIKT	
Honda SH Mode 125	
Motor	7/10
Podvozek	6/10
Brzdy	7/10
Ovladatelnost	8/10
Praktičnost	7/10
Výkon/Cena	6/10

tonmetříka víc a dokonce v nižších točkách, no a samotný Mode váží o nepochopitelných 18 kg méně, takže po stránce dynamiky je to vlastně výhra. V motoru zůstal zachován systém Idling Stop, který vám při stání delším než tři vteřiny vypíná motor (potom startujete pouhým otočením plynové rukojeti) a který si čeští zákazníci obzvláště oblíbili.

Plnohodnotná alternativa

Má se standardní SH125i bát o své pozice? Mode mu určitě pár zákazníků ukradne, ale přestože jsem si před testem říkal, jestli je možné, aby tyhle dva modely existovaly vedle sebe, dnes už vím, že bez problémů. Normální esháčko možná není tak agilní, ovšem je bez debat komfortnější, stojí pouze o tři tisíce víc, dá se pořídit i s ábéeskem a já osobně bych mu dal přednost. Mode zase boduje svou obratností

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Honda SH Mode 125	
Objem	125 cm ³
Výkon	8,4 kW/11,4 k@8500
Točivý moment	12 Nm@5000
Hmotnost	116 kg (provozní)
Cena	69 900 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, OHC/2, vrtání × zdvih 52,4 × 57,9 mm, kompresní poměr 11:1, vstřikování PGM-FI, systém Idling Stop, elektrické startování alternátorem, variátor	
Podvozek: ocelový rám, vpředu teleskopická vidlice, zdvih 89 mm, vřadu kyvná vidlice s jedním tlumičem s nastavitelným předpětím, zdvih 75 mm, propojené brzdy CBS vpředu kotouč Ø 220 mm, vřadu buben Ø 130 mm, pneu vpředu 80/90-16, vřadu 100/90-14, lité ráfky 2,15"/2,75"	
Parametry: délka 1930 mm, šířka 665 mm, výška 1105 mm, sedlo 765 mm, rozvor 1305 mm, úhel řízení 27°, stopa 68 mm, světlá výška 145 mm, nádrž 5,5 l, olejová náplň 0,9 l, udávaná spotřeba 2,1 l/100 km (se systémem Idling Stop 2,0 l), max. rychlost 93 km/h, užitečná hmotnost 176 kg	

a nízkým sezením, což bude fajn pro holky. A pak taky, je přeci růžový...

Skútr do testu zapůjčila firma Honda Motor Europe CZ.



Pod sedlo dostanete integrálku



Co není růžové, to se třpytí chromem



ZÁŽITEK S KAŽDÝM KILOMETREM.

Necestujeme jen abychom dojeli do cíle, ale pro zážitek z jízdy. S modelem R 1200 RT si z každého kilometru odnesete krásnou vzpomínku. Nový motor typu boxer s nízkou spotřebou miluje dlouhé trasy, na kterých budete mít plný přehled díky palubnímu počítači. A můžete se nechat hýčkat volitelnými doplňky, jako je rychlořazení či centrální zamykání. Klid v duši vám zajistí bezpečnostní funkce jako volitelný asistenční systém Dynamic ESA či reflektory pro denní svícení. Dynamický design tohoto modelu zvyrazňují tři elegantní barevné kombinace – modrý metalický lak Quartz, šedý matový metalický lak Callisto a metalický lak Ebony. To vše dohromady udělá z každého výletu nezapomenutelný zážitek: i když ztratíte přehled o najetých kilometrech, vždy se můžete spolehnout na maximální radost z jízdy. Další informace viz bmw-motorrad.com/r1200rt.



NOVÉ BMW R 1200 RT. DOKONALÝ CESTÁK.

Brno
Renocar
renocar.com

České Budějovice
ACR auto
bmwacrauto.cz

Hradec Králové
Stratos auto
bmwhk.cz

Ostrava
Cartec
bmwcartec.cz

Praha
Invelt
invelt.com

Praha
Stratos auto
bmwproseck.cz

inzerce



XV950R
www.yamaha-motor.cz

