Italská kuchyně: dvě jídla podle jednoho receptu

Jako by to psali v každé italské motokuchařce. Vezmi silný motor V2, nejlépe dvanáctistovku, prolož sportovním rámem, přimixuj radiální brzdy a 17“ kola, ochuť vzpřímeným posazem a dobrou ochranou proti větru a podávej na restované elektronice. Hodí se ozdobit nápisem Aprilia nebo Ducati.

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

Rozepisovat, co bylo a kdy to začalo, už mi přijde zbytečné. Prostě žila byla jedna Multistrada, která prodělala pár plastických operací, a šup, máme tu model 2013. Pokud vám přijde normální sedět vzpřímeně jako na enduru a likvidovat zadní 190mm gumu atakováním 250kilometrové rychlosti na dálnici, je Ducati váš stroj.

Druhý příběh je dost podobný, akorát s dramatickou pauzou: žil byl jeden Caponord, co se tvářil jako cestovní enduro, pak nebyl a když se teď vrátil, tak už se na nějaké endurování vyprd' a vydal se na dráhu pohodlného silničního cesťáku. Jestli opisoval od Multistrady, těžko říct, každopádně ty motorky jsou si svým zaměřením i technikou velmi podobné. Obě továrny od sebe dělí pouze 140 km, asi tam mají stejný vzduch… Do testu jsme vzali od obou značek dražší modely vybavené novým semiaktivním odpružením, Multistradu ve verzi S a Caponorda s Travel Packem.

Velké a pohodlné

Multistrada 2013 vypadá podobně jako dřív, změny vidíte až při přímém porovnání, teda kromě těch hezkých LED světýlek vepředu, těch si všimnete hned. Já jsem napoprvé (jako Pája) rozluštil i jiné plexi, větší do všech stran a hlavně naprosto jednoduše ovladatelné jednou rukou i za jízdy. To je velké plus, jinak co se funkce týče, chrání pilota dobře, ale v téhle oblasti jsem s minulým modelem problémy neměl.

Posaz je pořád stejný, tuhé sedlo, řídítka ultra široká a máte je poměrně blízko, vážně jako na enduru. Zvláštní je, že ač se jedná o velkou motorku, na niž se v pohodě poskládá i dvoumetrový David a nenadává, nepřipadá mi nějak extra prostorná. A taky se mi zdá docela těžká, ale to bude tou velkou nádrží mezi nohama a vysokým sezením.

Caponord je také pěkná samice hovězího, ale tady naopak mám dojem, že je odpředu dozadu nekonečný. Posaz v měkkém sedle je velmi relaxovaný, plégo je poměrně nízké a rozhodně nefunguje tak skvěle jako na Stradě, ale pořád je dost dobré. Jen nejde seřizovat za jízdy (teda jde, ale blbě).

Co se vnějšího vzhledu týče, samozřejmě poznáte, že jde o nového Caponorda, starý před deseti lety vypadal úplně jinak. Bohužel podle mě daleko lépe, já tomuhle současnému trendu „čumák z RSV4 zdarma na všechny modely“ nepřicházím na chuť. Naopak se mi hodně líbila plně digitální přístrojovka, tedy než jsem zjistil, že nemá nic společného s těmi budíky s nekonečně obsáhlým menu, co Aprilia vždycky na své motorky dávala. Ani spotřebu se nedozvím, jenom zařazený kvalt, stav paliva, teplotu motoru, zvolený motorový mód, aktuální podvozkový mód… Ne, nepraštil jsem se do hlavy, to jen v téhle kategorii standard tolik vyskočil. Jako to ukazuje Multistrada, která mě zase znervózňuje ovládáním přes tlačítko blinkrů.

Odlišný přístup

Motory si jsou papírově hodně podobné, stejný objem, dvousvíčkové zapalko, elektronický plyn se třemi motorovými módy… ovšem při jízdě totálně odlišné. Na Aprilii jsem byl zvědavý, má to být vlastně kultivované Dorsoduro, v němž mě motor hodně baví, ale u Caponorda buď proběhlo příliš velké „obrušování hran“, nebo byl testovaný kousek stižený momentální indispozicí. Pomalá jízda a otáčky pod tři tisíce, to není jeho parketa, a hodně natěsno poskládaná převodovka se na cestovní motorku taky nehodí. Pak ale hvízdne přívěra (nebo si zapískali trpajzlíci v motoru, vykasali rukávy a šli na věc?) a už je to normální dvouválec s pěkným zátahem, i když že byste v tu chvíli rolovali asfalt, to zrovna ne. Pokud chcete výkon, musíte dvouválec točit, svižné předjetí v 80 km/h znamená podřadit na trojku. Na druhou stranu při středně dynamickém proplouvání krajinou dokáže být motor neuvěřitelně příjemný a díky svému gumovému charakteru, kdy nevisí ostře na plynu, jste vždycky rychlí víc, než jste čekali.

To Multistrada je jako rozzuřený medvěd, když jí v režimu Sport dáte full gas. Motor Testastretta se rozpomene, že pochází ze superbiku, a všechna ta chytrá elektronika se jen smutně dívá, jak na ni surový krouťák dělá dlouhý nos. Aprilia nemůže konkurovat. Ovšem kromě KTM 1190 Adventure nemůže v téhle třídě Multistradě při akceleraci konkurovat nic. (Akorát potom pozor při brzdění, Strada v téhle oblasti nikdy nebyla moc silná.) Šokovalo mě však, jakým způsobem konstruktéři vyhladili chod motoru v nízkých a středních otáčkách (dvousvíčkové zapalko, přesunuté vstřikovače). Hodně citelné je to hlavně na turistický režim, tohle se starým neotesancem vážně nemá co do činění.

Chytré odpružení

A co ty semiaktivní alias samonastavovací (za jízdy vám permoníci furt šroubují útlumy tam a zpátky) podvozky? Multistrada OK, ale upřímně říkám, že jsem se musel hodně soustředit, abych cítil

TECHNICKÉ ÚDAJE

Aprilia Caponord 1200 Travel Pack

Objem	**1197 cm³**
Výkon	**95,5 kW/130 k@8500**
Točivý moment	**116 Nm@6500**
Hmotnost	**265 kg**
Cena	**359 990 Kč**

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V90°, DOHC/4, vrtání × zdvih 106 × 67,8 mm, kompresní poměr 12:1, dvě svíčky na válec, vstřikování, elektronický plyn ride-by-wire se třemi palivovými mapami Sport/Touring/Rain, třístupňová vypínatelná kontrola trakce ATC, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: modulární trubkový ocelový rám s hliníkovými bočními díly, vpředu plně nastavitelná USD vidlice Sachs ∅ 43 mm, zdvih 167 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem Sachs, zdvih 155 mm, nastavitelné předpětí a odskok (Travel Pack: elektronicky nastavitelné odpružení ADD), brzdy Brembo s vypínatelným ABS Continental vpředu 2 kotouče ∅ 320 mm, radiální čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč ∅ 240 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, hliníkové ráfky 3,50“/6,00“

Parametry: délka 2240 mm, výška 1456 mm, výška sedla 840, rozvor 1565 mm, úhel řízení 27°, stopa 125 mm, nádrž 24 l (5 l rezerva), užitečná hmotnost 195 kg, max. rychlost 240 km/h

TECHNICKÉ ÚDAJE

Ducati Multistrada 1200 S Touring

Objem	**1198 cm³**
Výkon	**110 kW/150 k@9250**
Točivý moment	**124,5 Nm@7500**
Hmotnost	**244 kg** (provozní)
Cena	**18 890 Eur** (cca 520 000 Kč)

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený dvouválec V90° Testastretta 11°, DOHC/4 desmo, vrtání × zdvih 106 × 67,9 mm, kompresní poměr 11,5:1, dvojsvíčkové zapalování, vstřikování Mitsubishi s oválnými sacími hrdly Mikuni, elektronický plyn, kontrola trakce DTC, dynamické módy Sport/Touring/Urban/Enduro, bezklíčkové zapalování, elektrický startér, šestistupňová převodovka, antihoppingová mokrá spojka, sekundární převod řetězem

Podvozek: příhradový ocelový rám, elektronicky nastavitelné semiaktivní odpružení DSS, vpředu USD vidlice Sachs ∅ 48 mm, zdvih 170 mm, vzadu jednoramenná hliníková kyvná vidlice s tlumičem Sachs, zdvih 170 mm, brzdy Brembo s ABS Bosch 9ME vpředu 2 kotouče ∅ 320 mm, čtyřpístkové dvoudestičkové radiální třmeny Brembo, vzadu kotouč ∅ 245 mm, dvoupístkový třmen, pneu Pirelli Scorpion Trail vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17, lité ráfky 3,50“/6,00“

Parametry: délka 2200 mm, šířka 985 mm, výška 1420-1480 mm, sedlo 850 mm, rozvor 1530 mm, úhel řízení 25°, stopa 110 mm, nádrž 20 l, užitečná hmotnost 186 kg, max. rychlost 245 km/h

Caponord je velmi prostorný a hlavně má úchvatné odpružení

Multistrada 2013 je ještě vychytanější než dříve. A jede pořád maniakálně

TEST | Honda MSX125

Hračka

O nadpisu k tomuto testu jsem nemusel přemýšlet. Stačí jediný pohled na tuhle ééé věc, a víte, že to bude prča. Všichni, opravdu úplně všichni, co ji uviděli, se začali bezdůvodně usmívat. Je to motorka, pitbike nebo co vlastně? Tak především, je to hračka.

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

Není to poprvé, kdy Honda přišla s takovouhle úchylárnou, sama tiskovou zprávu začíná připomínkou, jak v roce 1963 uvedla na trh model Monkey na malých kolech a po něm Dax a Ape. Legrační malá prdítka, která měla i skládací řídítka. Dnes je to kult a najdete spoustu firem, které dodnes vyrábějí jejich klony, tuní se, Kaštanové na nich dělají rychlostní rekordy nebo jezdí dakarskou rallye… MSX má být pokračovatelem této tradice, v moderním provedení a s moderní technikou pod sukní.

S betonovou spolehlivostí

Ta technika není zas až tak moderní, pokud vás napadaly nějaké elektronické bezpečnostní fičury, ale spolehlivá a rozumně koncipovaná, to ano. Motor je vzduchem chlazený ležatý jednoválec, jako tomu u těchto motorek bylo vždycky, a tenhle konkrétní jednobuch má svůj původ ve „skútrocyklu“ Wave 125i, moderním nástupci Super Cubu, kterého se od uvedení na trh před deseti lety prodalo přes 930 tisíc kusů! Takže spolehlivost tady bude betonová. Oproti modelu Wave je tady ale jedna velká změna – spojka není automatická, nýbrž klasická motorková.

Znáte děti, jedna hračka jim nestačí…

VERDIKT

Honda MSX125

Motor	**6/10**
Podvozek	**7/10**
Brzdy	**6/10**
Ovladatelnost	**10/10**
Město	**8/10**
Cestování	**1/10**
Sport	**7/10**
Výkon/Cena	**5/10**

Podvozek používá ocelový rám i kyvku, vzadu je centrální tlumení, brzdy kotoučové a přední vidlice dokonce obrácená! Prostě žádné šidítko, ale moderně postavená motorka. Jenže normální motorka nemá 12palcová kolečka…

Řadičku nepotřebujete

Výška sedla je papírově 765 mm, ale MSX je tak mrňavé, že byste mohli klidně zezadu dojít až k nádrži a teprve tam si sednout. Přehazování nohy přes sedlo je zbytečná frajeřina. Sedátko je úzké a celkem tvrdé, ale řídítka příjemně umístěná, a i když MSX nenabízí místo jako cestovní ko-

rozdíl proti loňské verzi, která měla tlumiče s pevně danou charakteristikou. Na Sport je to pořád tvrďák, Touring ale už žehlí pěkně.

Ovšem Caponord mě rozsekal. Lidi, jak tohle odpružení funguje! Viděl jsem na silnici díry, a než jsem k nim dojel, tak je nějací nadzvukoví cestáři stačili zalít asfaltem, protože to vůbec nedrncalo. Říkám při plném vědomí, že Caponord má po stránce jízdního komfortu nejlepší podvozek, na kterém jsem kdy jel. Jen bych se nebál přitvrdit zadní pružinu, v sólo režimu mi zadek přišel až moc měkký. Dokonce si můžete zvolit i automatický režim, kdy si vás motorka sama zváží a upraví předpětí, to jsou vychytávky!

Prachy jsou prachy

Stejná kuchyň, stejný recept, odlišné pochutiny. Letošní Multistrada je menší rapl a větší turista, což jí rozhodně sluší víc, nový Caponord zase potěší neagresivním přístupem a božským podvozkem. Obě motorky jsou dostatečně praktické, centrální stojany a kufry najdete u obou (Ducati si je před focením zapomněla v garáži), je tady i nějaké místo pod sedlem, Multistrada nabídne dokonce bezklíčkové zapalování, Caponord zase tempomat.

V jedné věci se jinak podobné motorky rozcházejí zásadně. A to v ceně. Ještě to „vylepšily“ hrátky s kurzem, které předvedla centrální banka. Esková Multistrada teď vychází přes půl milionu, což je fakt dost, zatímco Caponord s Travel Packem se napřesrok bude prodávat za čtyři sta. To je podstatný rozdíl. Ovšem pozor, dovozce má na skladě ještě pár kousků letošního modelu, nakoupeného za starý kurz, a ten se doprodává za 360, a ještě dostanete topcase s opěrkou, tankbag a vyhřívané hefty zadáčo! Na to se Multistradě, navzdory jejím nezpochybnitelným kvalitám, bude hodně špatně hledat protizbraň. ■

Motocykly do testu zapůjčily firmy A Spirit a Moto Italia.

VERDIKT

Aprilia/Ducati

Motor	6/8
Podvozek	9/7
Brzdy	7/6
Ovladatelnost	7/6
Město	6/5
Cestování	8/7
Sport	6/7
Výkon/cena	6/3

Husa z nového hnízda

Sto desáté výročí svého založení oslavila švédská Husqvarna stylově – změnou majitele. Takové znovuzrození, opětovné založení. Víc než majetkové poměry nás ale zajímá, jak ty motorky budou fungovat. První test očekávaného tahouna nabídky FE 350 potvrdil, že dobře.

Vladimír Novotný, redakce@cmn.cz
foto: Husqvarna

Husqvarna se letos dostala pod křídla společnosti Pierer Industries AG. Věci nabraly rychlý spád a značka ještě letos na podzim představila kompletní offroadovou řadu pro rok 2014. Do té doby nebylo vůbec jasné, jak budou Husky nové generace vypadat a jak velký vliv na ně budou mít rakouští inženýři. Nakonec se ukázalo, že velký. Všechny Husqvarny jsou totiž Husabergy poslední generace, kterým v ocelovém rámu tikají motory KTM. Tímto definitivně končí značka Husaberg a Husqvarna začíná psát svou novou éru

Původně švédská značka, která to do Rakouska vzala přes Itálii a Německo, letos slaví své 110. narozeniny. Podle slov ředitele Husqvarny Olivera Goehringa můžeme do budoucna očekávat Husky, které se vydají svou vlastní cestou. Kromě offroadů můžeme počítat také s motardovým modelem, což v Miláně naznačil koncept Husqvarna 701. Po motorové stránce však budou Husky na stejné vlně jako KTM. To proto, že jejich motory jsou v současnosti technologicky tím nejlepším, co lze mít, a vývoj vlastních agregátů by byl velice nákladný.

Pouze do terénu

V tuto chvíli se Husqvarna stoprocentně zaměřila na offroadové mašiny a je fajn, že se kromě čtyřtaktů věnuje i dvoudobým modelům. Rozpětí variant je velké, od krosové juniorky TC 85 po endurovou těžkou vozbu FE 501, celkem čtrnáct verzí! Všechny dostaly čtyřkomorovou přední vidlici WP s uzavřenými cartridgemi a zadní centrální tlumič s přepákováním, a to i u endur, čímž se Husqvarny liší od KTM i předchozích Husabergů, s nimiž naopak přebírá polyamidovou podsedlovkou. Brýle jsou frézované, řídítka je možné nastavovat ve čtyřech polohách.

Endura dostala transparentní nádrž, dvoutakty poberou dokonce 11 litrů benzínu. Kromě dvoudobé 125 nastartujete kompletní enduro řadu elektrickým startérem, dvoutaktům navíc asistuje ještě klasický kick-start. Pouze na něj spoléhají všechny dvoudobé motokrosy. Čtyřtakty si pak musí vystačit pouze s tlačítkem elektrického startéru. Převodovka motokrosové čtyřipade určitě potěší všechny cross-country střelce, protože oproti KTM dostala pátý kvalt, enduro mašinám bez rozdílu naordinovali inženýři šest kvaltů.

Jen přebarvený Husaberg? Kdepak, vzadu je navíc přepákování

Motor tak akorát

Jako referenční model si na továrním testování ve švédské Uddevalle vybírám endurovou třistapadesátku, do níž modrožlutí vkládají největší naděje. Když jí sedám na hrb, mám pocit, že jsem už něco podobného zažil. Nejspíš to bude tím, že Husqvarna FE 350 vychází z Husabergu poslední generace. A ten měl zase měl hodně společného s oranžovými endury. Proto jsem moc zvědav, jaké to bude za pár chvil na trati.

Enduro okruh nabízí hodně rozmanitý terén, velké kameny, slizké kořeny i zapeklité výjezdy nebo trialové pasáže. Když k tomu připočteme několikadenní liják a chladné severské počasí, máme se na co těšit. Huska od začátku působí jako flegmatické enduro, které jezdce nevyděsí nepřiměřenou agresivitou a podvozkem tvrdým jako kámen. Právě naopak. Téměř celý okruh se jede v nízkých rychlostech a o slovo se nejčastěji hlásí první tři rychlostní stupně. Poměrně náročný terén si žádá plynulost a lehkou ovladatelnost, což je vlastně alfou a omegou všech soutěžáků.

Právě tohle třistapadesátce jde jedna radost. Díky lineárnímu průběhu čtyřdobého jednoválce se dá náročný terén projíždět téměř krokem. Když je ale potřeba prudce akcelerovat, nebo si vrknutím přizvednout přední kolo, není problém. Oproti čtyřdobé dvěpade poměrně velký rozdíl. Samozřejmě, že třipade není tak výbušná jako dvoudobé sestřičky. Dokáže ale v mžiku zareagovat na plynovou rukojeť a terénem proklouznout jako úhoř. Také divoké výjezdy strmých kopců zvládá s prstem v nosu a ani není potřeba zuřivě spojkovat. Mimochodem, hydraulická spojka funguje pěkně zlehka a jen podtrhuje celkovou charakteristiku motoru.

Poslušná, ale vysoká

Mašina působí velice gumově také na podvozku. Wépéčka jsou spíše měkčí a nebál bych se přitvrdit. Enduro trať v okolí legendární motokrosové trati nenabídla žádné rychlé průjezdy rozbitých rovinek, kdy by bylo možné točit motor do omezovače ve 12 tisících, a proto jen těžko můžu hodnotit přínos zadního pérování s přepákováním. Na dno si nesáhla ani čtyřkomorová vidlice. Nicméně všechny ty rozježděné výjezdy plné kamenů a pekelně slizkých kořenů pérování pofiltrovalo s grácií a do rukou neposlalo žádné kopance.

Čas od času se připomnělo poměrně vysoko položené sedlo a musím přiznat, že jsem si párkrát málem kecnul na krátkou nohu. Svou výškou 970 mm nad zemí je jedním z nejvýše položených v kategorii a nestyděl by se za něj lecjaký motokros. V utažených vinglech kolem nohy, ale i trialových pasážích jsem však ocenil příjemnou ovladatelnost a chuť Husky naslouchat všem podnětům jezdce. Pravda, na lehčí dvoutakty pochopitelně ztrácí, ale na čtyřtakt si vede velice slušně. Velikou pochvalu musím složit také brzdám Brembo a přesné a vhodně odstupňované převodovce.

Husqvarna FE 350 je velice příjemným a čitelným endurem, které staví na lineárním a neagresivním motoru, výborné stabilitě a parádní ovladatelnosti. Díky těmto vlastnostem jezdce hned nevyždíme ze všech sil, což je při náročných enduro závodech, několikahodinových cross-country nebo během celodenních enduro radovánek k nezaplacení. A na vše ostatní je tady přece MasterCard… ■

TECHNICKÉ ÚDAJE

Husqvarna FE 350

Objem	349,7 cm³
Výkon	přes 33 kW/45 k
Točivý moment	neudáno
Hmotnost	109,2 kg (bez paliva)
Cena	242 390 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 88 × 57,5 mm, vstřikování Keihin ∅ 42 mm, elektrický startér, vícelamelová spojka DDS s talířovou pružinou, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: chrommolybdenový trubkový rám, vpředu USD vidlice WP 4CS ∅ 48 mm, zdvih 300 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s přepákováním a tlumičem WP, zdvih 330 mm, obojí plně nastavitelné (vzadu komprese rychlá/pomalá), brzdy Brembo vpředu kotouč ∅ 260 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč ∅ 220 mm, jednopístkový třmen, pneu Michelin Enduro Competition

Parametry: sedlo 970 mm, rozvor 1482 +/- 10 mm, úhel řízení 26,5°, světlá výška 345 mm, nádrž 9,5 l

TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda MSX125

Objem	124,9 cm³
Výkon	7,2 kW/9,8 k@7000
Točivý moment	10,9 Nm@5500
Hmotnost	102 kg (provozní)
Cena	69 900 Kč

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený jednoválec, OHC/2, vrtání × zdvih 52,4 × 57,9 mm, kompresní poměr 9,3:1, vstřikování, elektrický startér, čtyřstupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový rám, vpředu nenastavitelná USD vidlice ∅ 31 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s jedním tlumičem, brzdy vpředu kotouč ∅ 220 mm, dvoupístkový třmen Nissin, vzadu kotouč ∅ 190 mm, jednopístkový třmen, pneu Vee Rubber vpředu 120/70-12, vzadu 130/70-12, lité ráfky 2,50“

Parametry: délka 1760 mm, šířka 755 mm, výška 1010 mm, sedlo 765 mm, rozvor 1200 mm, úhel řízení 25°, stopa 81 mm, světlá výška 160 mm, nádrž 5,5 l, olejová náplň 1,1 l, užitečná hmotnost 154 kg, max. rychlost 90 km/h

rábky, rozhodně se necítíte nějak extra stísněně (tedy pokud měříte do 175 cm jako já). Ovladače jsou klasické nové hondovské, s tím pitomě prohozeným klaksonem a blinkry, a přístrojovka také stejná, jakou dnes Honda dává všude. Přestože by vám u MSX bohatě stačil tachometr a pár kontrolek, máte tady dokonce i hodiny, palivoměr a otáčkoměr! Takový luxus…

Palivoměr i otáčkoměr jsou skoro zbytečné

Cvrnknutí do startéru a vstřikováním krmený jednoválec hned ožije – kromě daní a smrti je ještě třetí životní jistota, a sice startování Hond se stříkačkou. Mačkám lehkou spojku, cvakám jedničku, drkdrk, dvojku, trojku a čtyřku, a od té doby už převodovku nepotřebuji. Což je dobře, není totiž moc rychlá. Motůrek je klasický Wave – silný střed, vlažný vršek, čili nemá smysl podřazovat a drtit dvouventil do nesmyslu, ale využívat točivého momentu odspodu. Reakce na plyn je pěkně hbitá, vibrace mizivé a spotřeba podle očekávání nulová. Maximální rychlost stejná jako meziměstský limit v našich krajích je potěšující, aspoň se nemusíte bát vyrazit za ceduli hlásající konec Prahy.

Komfortnější, než čekáte

Motor znám dobře, a proto mě nepřekvapil – čekal jsem, že bude dobrý. Ale velký dojem na mě udělal podvozek, o němž jsem naopak dopředu neměl valné mínění. Kdysi jsem jel na jakémsi supermoto pitbiku, který měl normálně legální značku, a na silnici to bylo o malér. Tvrdý podvozek, pořád se to někam klátilo, maličká kola zakopávala, brrr, ještě teď je mi z toho šoufl.

Ovšem MSX je něco úplně jiného. Samozřejmě že od stroje s 1200mm rozvorem a malými

MSX překvapivě není žádný kostitřas, podvozek je velice příjemný

kolami nemůžete chtít stabilitu superbiku, jenže ani to není vůbec žádný problém, a navíc ten naprosto nečekaný komfort! Odpružení je velmi dobře udělané a progresivní, spíš připomíná dospělou motorku. Věřili byste, že jsem po chvíli schválně vymetal díry a kanály? Na mrňavé motorčičce na dvanáctkách kolech? Fakt, tlumiče jsou měkce nastavené, ale snesou i nějakou tu skopičinu přes obrubník, a že k tomu MSX vyloženě láká. Za chvíli se přistihnete, že jezdíte, jako by se vás žádné dopravní předpisy netýkaly. Brzdy nejsou jedovaté, což je v tomto případě jen pro dobro věci, svou práci ale dělají dobře.

Královna zábavy

Jestli mě Honda MSX125 bavila? To si pište. Vždyť to má v popisu práce, označení znamená Mini Street X-treme. Do města, do depa, na minibikovou dráhu či do skejtparku (no, tam už bude dost těžká), tam všude je maličká Honda královnou zábavy. A ještě mě v jejím sedle pořád napadala jedna funkce – první motoristické krůčky pro malé kluky. Živě si pamatuji ten stres, kdykoli jsem se měl rozjet na Pionýru. To jsem radši kroužil pořád dokola, jen abych nemusel zastavit a zase se rozjíždět. Na MSX záležitost pro batolata.

Jenom si nejsem jistý, jestli Honda dobře trefila zákaznickou skupinu. Prý to má být motorka pro mladé. Jenže já si spíš myslím, že MSX si budou kupovat dobře situovaní taťkové, kteří se neberou příliš vážně a hlavně mají oproti puberťákům dost peněz, cena je totiž jednoznačně zklamání. Ale co, Monkey taky nikdy nebyla levná. ■

Motocykl do testu zapůjčila firma Honda Motor Europe CZ.