

Bleskové překvapení

V japonštině slovíčko Inazuma znamená prý „blesk, který udeří z nebe“. V případě Suzuki Inazuma je to spíše blesk, který udeří z motorky, od níž jste toho zrovna moc neočekávali.

Jan Rameš, honzis@cmn.cz
foto: autor

Chtělo by se napsat, že s touhle dvěstěpadesátkou Suzuki proniká do segmentu motocyklů pro mladé osmnácti- a víceleté držitele řidičáků A2. Jenže – neproniká. Důvod je vidět na první pohled, v designu se sice můžeme snažit najít prvky GSR či B-Kinga, jenže... Na tomhle prostě mladšasové jezdit nebudou. Některé designové prvky vypadají vyložené čínsky, což mimochodem není překlep, neboť Inazuma má na svém výrobním štítku vyraženo Made in China. To zase příliš nekoresponduje s cenou, za stejné peníze pořídíte Hondu CBR250R vyráběnou v Thajsku (o dva tisíce levněji) nebo KTM 200 Duke z Indie (o dva tisíce draž), obojí s ABS a designem o neporovnatelně přitažlivějším, cebro bez ABS je oficiálně dokonce pod sto tisíci.

Proč vám to píšu a neobudu celou věc alibistickým „vzhled



Hodně kilo na váze, dosti konzervativní geometrie, a přesto se Inazuma vodí tak lehce!

je otázkou názoru a subjektivního hodnocení“? Protože mi to, jak se k vnějšimu vzhledu tvůrci postavili, přijde strašně nespravedlivé vzhledem k tomu, jak Inazuma funguje. Srdce mi krvácí, když si představím, kolik mladých tuhle motorku odepíše v prvním čtení, ani jí nedají šanci, a přitom by to mohla být královna všech začátečnických motorek. „Proč něco takového nebylo, když jsem začínala?“ vzdychala moje Kytí po projížďce. Nasedala s despektem, slézala s výrazem překvapení, stejně jako já.

Příjemná? Velmi...
Inazuma 250 je malá motorka, tak akorát pro holky či menší postavy. Začínáte a potřebujete cítit pevnou půdu pod nohama? Tohle je vaše motorka. Sedlo je příjemných 780 mm nad zemí, měkké a příjemné, akorát při delší cestě zjistíte, že dělá trochu ěolíček a nechce vás pouštět do jiných poloh. Pozice stupaček i řídítek je intuitivní a vhodná jak pro odpolední projížďky po okresech, tak pro městské hrátky, já na Inazumě absolvoval dokonce skoro sto kilometrů po dál-

Mnohem schopnější motorka, než její vzhled napovídá...

nici a i když to samozřejmě nebylo nic úchvatného, dalo se to přežít v naprosté pohodě.



Přístrojovka umí i zařazený kvalt a palivoměr

Motorka potěší kvalitně působícími detaily, zpracování je navzdory zemi původu velice pěkné, veškeré ovládací prvky klasika Suzuki, nechybí dokonce nastavitelná brzdová páčka. Slova uznání musí padnout na vrub přístrojového panelu, který je elegantní, čitelný a dostatečně vybavený, když nabízí také palivoměr a ukazatel zařazené rychlosti.

Pro nepřátele řazení
Kapalinou chlazený čtyřtakt je oproti výše jmenovaným konkurenčním strojům zásadně odlišný – je to totiž dvouválec a navíc ještě dvouventilový. A nejenže dobře vypadá, on také skvěle funguje. Nejde o maximální výkony, s 24 koníky je na tom opět stejně jako konkurence, nýbrž o chování v celém otáčkovém spektru. Dva výfuky tlumí zvuk na hranici slyšitelnosti, motůrek si jen tak bufá a vůbec působí nesmírně klidně, jak už to u strojů japonských značek se vstříkováním bývá.

Jednoválec možná mají silnější záťah, Inazuma však konstruuje kultivovaností. Je vlastně úplně jedno, jakou máte zařazenou rychlost a kolik otáček, od motoru se nikdy nedočkáte projevu nelibosti. Pro začátečníky, kteří ještě občas zapome-

TECHNICKÉ ÚDAJE

Suzuki Inazuma 250

Objem	248 cm ³
Výkon	18 kW/24 k@8500
Točivý moment	22 Nm@6500
Hmotnost	182 kg (provozní)
Cena	111 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec, OHC/2, vrtání × zdvih 53,5 × 55,2 mm, kompresní poměr 11,5:1, vstříkování SDTV Ø 26 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový dvojítrám, vpředu nenastavitelná teleskopická vidlice Ø 37 mm, zdvih 120 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s jedním tlumičem s nastavitelným předpětím, zdvih 120 mm, brzdy vpředu kotouč Ø 290 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu IRC vpředu 110/80-17, vzadu 140/70-17, lité ráfky 3,00"/4,00"

Parametry: délka 2145 mm, šířka 760 mm, výška 1075 mm, sedlo 780 mm, rozvor 1430 mm, úhel řízení 26°, stopa 105 mm, světlá výška 165 mm, nádrž 13,3 l, užitečná hmotnost 183 kg, max. rychlost 135 km/h

VERDIKT

Suzuki Inazuma 250

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

nou řadit, nebo pro lenochy, kteří si nechtějí kazit den nějakým otravným mačkáním a šlapáním, je tohle naprosto ideální jádro. Šestku klidně můžete nechat spadnout na 35 km/h, potom dáte plyn a motor se bez protestů rozeběhne. Samozřejmě s dychtivostí očekávatelnou u dvouválcové dvěstěpadesátky, kdo

bude chtít výkon, ten musí prohnat převodovku, mimochodem přesnou, jemnou a s krátkým chodem.

Motor můžete používat dvěma způsoby: buď „město a meziměsto“, kdy se budete pohybovat v rozmezí 4000 až 7500 otáček (na šestku rovně kilíčko), anebo „jedu, co to dá“, a to musíte otáčky držet zhruba od sedmi do červeného v jedenácti. Dvouválcí je překvapivě jedno, jak se s ním jede, baví ho oboje a na silnici nejste navzdory psané maximálce 135 km/h žádnou brzdou. Já jsem šestku dotlačil na dálnici do červeného pole, tachometr ukazoval téměř 150, pohodová cestovka byla kolem 110–120. Naprosto famózní je spotřeba, která při svižné jízdě činila pouhých 3,6 litru na sto!

Lehčí, než ve skutečnosti je

Velkým překvapením pro mě byl i podvozek, resp. jeho ovladatelnost. Motorka není lehká, se 182 kilogramy je o 20 kg těžší než Honda a o 40 než KTM. To jsou velká čísla. Když si ji potřebujete na místě trochu poodhodit, docela se zapotíte. Geometrie je také hodně konzervativní...

Tak jak je možné, že se Inazuma tak neuvěřitelně snadno ovládá? Fakt, síla potřebná ke sklopení motorky do vinglu odpovídá mnohem lehčím strojům, a navíc vše působí tak čitelně a důvěryhodně. Kytí při třetím průjezdu zatáčkou při focení téměř škrtala slidem o zem. Máte pocit, že byste s Inazumou mohli jezdit po minibikové trati a nepřipadali byste si nepatřičně. Ta lehkost je až zarážející, nicméně příjemná. Přitom odpružení není sportovně drncavé, nýbrž na-

opak naladěné na komfortní notu. Je jen málo strojů, které mi na prvních motokrosovéch kilometrech hradecké dálnice nepřerovnály páteř, a Inazuma je jedním z nich.

Škoda jen průměrných brzd, které začátečníka nevyděsí, ale zkušeného nenadchnou, jinak bych k Inazumě po technické stránce neměl výhrad. Tohle je vážně mnohem schopnější motorka, než její vzhled napovídá. ■

Motocykl do testu zapůjčila firma Suzuki Motor Czech.

Poněkud čínský vzhled zbytečně sráží Inazumě body



► V PŘÍŠTÍCH ČMN

Bez čeho opravdu nejde jezdit na motorce? Samozřejmě že by se nemělo bez helmy už podle zákona, ale bez čeho to skutečně nejde, jsou boty. Naboso nezařadíte. Podle čeho jste si vybírali svou motoobuv?

Pište na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz



Dvouválec dotlačí motorku ke 150 km/h a řekne si o necelé čtyři litry



Známe vítěze

Soutěž Hubněte s Hubíky byla vyhlášena na březnovém veletrhu Motosalon, kde se zaregistrovalo 159 soutěžících. Jejich cílem bylo za tři měsíce shodit největší procento ze své původní hmotnosti. Po kontrolním měření, k němuž došlo v průběhu minulého týdne na pěti pobočkách Psí, je zřejmé, že o hlavní cenu mohlo bojovat 55 soutěžících. Dva namísto úbytku přibrali a zbytek se z nejruznějších důvodů nedostavil. 18 lidí zhublo nad 10 % své původní hmotnosti, tři lidé jsou v kategorii nad 20 %. Průměrně to pak bylo 9,96 kg na

soutěžícího. Vítězem a majitelem na míru ušité kombinézy od společnosti Psí Hubík se stal ... tramtadadá... pan Vít Peřina ze Stružnice. Právě ten Vítek, který začátkem května hlásil, že hubnutí probíhá podle jeho představ. Celkem zhubnul 30,1 kg a zůžil pas o celých 37 cm, což znamená úbytek na váze 25,62 % a 31,09 % úbytek na obvodu pasu. Blahopřejeme!

Blahopřejeme také všem, kteří se rozhodli. Podle reakcí se účel akce zdařil a mezi motorkáři



Vlastimil, ačkoliv zhubnul, na přeměření se nemohl dostavit – plnil si v té době svůj sen a cestoval po Route 66

a motorkáři je mnoho spokojenějších lidí. Kromě vítězství nad sebou sama navíc získali od Psí poukázku na dvacetiprocentní slevu na novou kombinézu.

A jak je na tom šéfredaktor ČMN, který se k soutěžícím veřejně přidal? Jsme na něj opravdu pyšní. Ivo Helikar shodil 8,3 kg (úbytek 8,28 %) a 8 cm v pase. ■

Helena Lichtenbergová

► DOPIS OD VÍTĚZE

O snížení hmotnosti jsem uvažoval už delší dobu, ale soutěž pro mě byl ten nejlepší impuls k tomu začít. S prvními shovenými kily ve mně začala růst jistota, že zhubnout se dá a čím více kilo šlo dolů, tím jsem si byl jistější, že to nevzdám. Přesto jsem si po celou dobu redukce váhy nepřipouštěl, že bych mohl kombinézu vyhrát. Nejsilnější byla touha vidět na váze stále nižší a nižší hodnoty, to mě opravdu hnalo dopředu. Krátké představení. Je mi 23 let a pracuji jako příslušník Vězeňské služby ČR. Jezdím na Suzuki Bandit 600/S 97 (blbuvzdornej nesmrtnelnej stroj). Snažím se jezdit vždy, když je volná chvíle a počasi se umoudří, za sezonu to dá většinou do 5000 km.



S hubnutím mi nejvíce pomáhala má přítelkyně Káta a rodina, za což bych jim chtěl moc poděkovat, bez nich bych to nezvládl. Má odtučňovací kúra spočívala v pravidelném jídelníčku, jedl jsem 5x denně menší množství, nepil jsem slazené nápoje a PIVO, smažené nahradilo maso na vodě a určitě taky pomohl pravidelný běh, do kterého jsem se pustil s nejmenší radostí, jelikož tento druh pohybu mi moc nevoní. Dost mi také pomohli kamarádi z práce, protože jsem věděl, že pokud se mi nepodaří zhubnout, budu jejich terčem rýpání na ne krátkou dobu, což byla taky obrovská motivace. Posílám fotku (vpravo), kterou jsem si udělal těsně po finálním zvážení, foto vlevo je focené na Motosalonu 10. 3. 2013.

Vít Peřina

inzerce

I úplná husa ocení tu jízdu...



MOGUL MOTO nabízí viskozitu vhodnou pro motorky stejně jako pro čtyřkolky. A když už berete spoujezdce, dohlédněte, aby si vzal přílbu.

MOGUL

DOBŘE HUSTÝ.CZ



PNEU

Oficiální zastoupení



MICHELIN

AKCE – MOTOPNEU

Při nákupu sady silničních pneumatik Michelin Pilot POWER 3 získáte jako dárek ZDARMA

SILNIČNÍ

SCOOTER

ENDURO

MOTOCROSS



NOVINKA

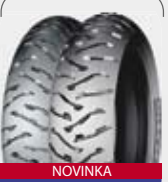
Pilot POWER 3



Pilot ROAD

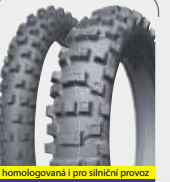


City GRIP



NOVINKA

ANAKEE 3



homologovaná i pro silniční provoz

AC 10

6 899,- Kč za sadu
120/70 R 17 +
160/60 R 17

4 999,- Kč za sadu
120/70 R 17 +
160/60 R 17

120/70 - 12 515
130/70 - 12 62P
110/90 - 13 56P

991,-
1 060,-
1 060,-

140/70 - 14 68P
150/70 - 14 66P
120/70 - 15 56S

1 317,-
1 410,-
1 188,-

120/80 - 16 60P
120/80 - 17 64S
130/80 R 17 65H
140/80 R 17 69H
100/90 - 19 57H

2 841,-
3 275,-
3 443,-
2 551,-
3 290,-
2 785,-
2 353,-

6 999,- Kč za sadu
120/70 R 17 +
180/55 R 17

4 999,- Kč za sadu
120/70 R 17 +
180/55 R 17

120/70 - 15 56S
120/80 - 16 60P

944,-

90/90 - 21 54H

100/100 - 18 59R
110/100 - 18 64R
120/90 - 18 65R
100/90 - 19 57R
110/90 - 19 62R
80/100 - 21 51R

1 287,-
1 310,-
1 430,-
1 287,-
1 310,-
1 033,-

Bližší info o prodeji pneumatik a motoservisech na
Ceny jsou VČETNÉ DPH a platí do 30. 6. 2013 nebo do vyprodání zásob.

www.chara.cz