



Mr. Univerzál, verze 2.0

Honda pro letošek posílila svou úspěšnou řadu NC/Integra. Ze sedmistovek se staly sedm set padesátky s výkonem vyšším o téměř 15 %. Jestli je to znát? To jsou ale hloupé otázky...

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

Z téhle řady je námi testovaný model NC-X mým nejoblíbenějším, oproti naháči S či motorkoskútru Integra je prostě největším univerzálem. Taková holka pro všechno, pokud si pod tím „všechno“ nepředstavujete motokrosovou trať nebo závodní silniční okruh. Ačkoli, letošní premiérový ročník Geocachingrally vyhrál právě kluk na iksku, pouze obutím do špuntů, takže jak vidno, nebojí se vůbec ničeho.

Ještě úspornější
Já osobně jsem s předchozí sedmistovkou a jejím výkonem 48 koní neměl vůbec problém. Jenže praxe ukázala, že mladé piloty s řidičáky A2 tyhle stroje poněkud mívají, osmnáctiletí raději sahají po točivých půllitrech CB se stejným výkonem a příznivější cenovou politikou. Encéčka si naopak kupují spíše vyzrálí jezdcí, kteří nejsou legistativou nikterak limitováni, tak proč jim nenabídnout trochu toho objemu a hlavně síly navíc? O sedm koní a osm newtonmetrů nahoru, to vážně není špatný výsledek, kterého konstruktéři dosáhli převr-

táním válců o 4 mm a tím pádem zvýšením objemu o 75 cm³. Ruku v ruce se zvýšením objemu i výkonu paradoxně klesla o decku průměrná spotřeba, za což může prodloužení sekundárního převodu o 6 %, na šestku teď při třech tisících jede přes kilo, při čtyřech potom 135 km/h. I při těchto rychlostech zůstává spotřeba naprosto směšná, na dálnici při konstantních 140 po rovině ukazoval budík, který nově umí zobrazovat i spotřebu, aktuální průměr 4,3 litru, já jsem to měl kombinovaně i s okreskami nakonec za 3,8, a to jsem se vážně nelou dal. Pouze okresky a rychlost kolem 110 m/h potom znamenala famózních 3,3 l/100 km, při průjezdu Pardubicemi chvíli po natankování to bylo dokonce 3,0. A to se prosím nebudíme o malém městském skútru, nýbrž o téměř 220 kilo těžké sedmsetpadesátce!

Motorka pro reálný život
Novinkou je přidání druhého vyvažováku, prý na zdůraznění těch „správných“ vibrací, ovšem zrovna v tomhle ohledu mi stará sedmistovka, resp. řadový dvou-



Encéčko je velmi racionální motorka. Ale i praktické věci mohou být hezké



Nejllepší vychytávkou je úložný prostor místo nádrže, který pojme i jednoho mikročlověka

► TEST | Yuki 125 City Rozhodující bude cena

Ivo Helikar, ivo@cmn.cz
foto: autor

Jistě, u značky Yuki jde o čínské výrobky v nejnižší cenové kategorii. Právě cena zůstává největším lákadlem a ať se nám to líbí, nebo ne, stáváme se za poslední léta svědky podobného kvalitativního přerodu čínských výrobků – LED diody v zadním světle a všech blikáčích, rovná podlaha, průměrný prostor pod sedlem, hlavní i postranní stojánek, vše vyhovující standard. I to dříve tolik odsuzované dílenské zpracování se rok od roku zlepšuje. Čínské skútry se postupně stávají čím dál tím použitelnějšími. Určitě tomu pomáhá i skutečnost, že se znač-

ka Yuki rozhodla spolupracovat jen se dvěma vybranými čínskými výrobci, v minulosti jich bylo až deset. Dá se tak nejen lépe pokusovat na kvalitativní problémy, ale i rychlost dovozu náhradních dílů se zlepšila.

City je vylepšená Fairy
Yuki 125 City je tak trochu vylepšenou verzí modelu 125 Fairy. Je sice o 3000 Kč dražší (27 990 oproti 24 990 Kč za 125 Fairy), ale může se chlubit bohatší výbavou. Oba modely pohání stejný čtyřdobý motor, City používá na rozdíl od Fairyho zadní kotoučovou brzdou a má třináctipalcová kola, Fairy jen dvanáctipalcová.

Na modelu City jsem během několika desítek najetých kilometrů nic zásadně negativního neobjevil. Dříve špatně fungující tlumiče, kterými bývaly mnohé modely čínských motocyklů



Větší kola a lepší zadní tlumiče vidíte na první pohled

a skútrů vybaveny, se tu o hodně zlepšily. Zadek teď opravdu funguje, už to není jen hopsající koza. Tahle vlastnost se dá prověřit hned na první zpomalovací překážce, jen pár metrů od prodejny Yuki v pražských Průhoncích. Dva zadní tlumiče s přídatnými nádobkami (další změna proti Fairy) překonaly překážku s přehledem. Rezervu ale stále ještě mají přední tlumi-



Prostor pod sedlem není nijak ošizený

če, s čím se musí při prejezdu podobných nerovností počítat.

Ostudu neudělá
Čtyřtakt pracuje bezproblémově,

válec tehdy o objemu 670 cm³ a s přesazením ojničních čepů o 270°, přišla lepší. Nový motor je takový hrubší. Ale taky odpovídajícím způsobem silnější. Nárůst výkonu cítíte v celém otáčkovém spektru, a to navzdory zmiňovanému delšímu převodu. Není to samozřejmě pořád žádný superbike, ale pro reálný život naprosto skvělý kompromis mezi výkonem a servisní nenáročností, která je u tohoto motoru legendární. Jelikož je to takový autárský půlmotor s maximálními točkami kousek za šestitisícovou hranicí, musíte si zvyknout na úplně jiný otáčkový rozsah než u ostatních motorek. Od dvou tisíc plná použitelnost, ve třech tisících už velmi pěkný záťah, na pětce si potom říkáte, že to fakt nejede zle, a najednou vás chytne omezovač. To je tradiční bolístka tohoto jádra, prostě si musíte hlídat otáčkoměr, jinak neděláte nic jiného, než kuckáte v omezovači.

Pro mě to byla premiéra, protože to bylo poprvé od roku 2012, co byla řada NC uvedena na trh, kdy se mi poštěstilo svěřt se na verzi s běžným nožním řazením. Doposud jsem testoval pouze dvouspojkové automaty DCT, které vás do omezovače jen tak nepustí. A musím říct, že já bych si tuhle motorku koupil raději právě ve verzi DCT. Ten automat totiž dokáže neuvěřitelně dobře vydolovat z NC všechny výkon tím neefektivnějším způsobem, já jsem často cítil, že dvouvláček buď zbytečně přetáčím, nebo naopak nedotáčím. Prostě že mu v mnoha případech nejsem schopen porozumět tak dobře, jako elektronický mozek naprogramovaný přímo v Hondě.

Nákupní taška místo nádrže
Na podvozku je jediná změna, ta skvělá hondí propojená brzdová soustava C-ABS s třípístky vpředu byla nahrazena lehčí (a výrobně bezesporu levnější) dvouokružovou oddělenou variantou, která sice nebrzdí o nic hůř, ale já ten duál prostě měl radši. Naopak skvělou zprávou je, že řidič má konečně k dispozici nastavitelnou brzdovou páčku, encéčko už nevypadá tak sociálně jako dřív.

Na téhle motorce vyložené žeru úložný prostor v místě, kde mají jiné motorky nádrž (NC ji má pod sedlem). To považuji za vynález století. Co by naopak z mého pohledu chtělo vylepšit, je přední štítek, jehož výška

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Honda NC750X	
Objem	745 cm ³
Výkon	40,3 kW/54,8 k @6250
Točivý moment	68 Nm@4750
Hmotnost	219 kg (provozní)
Cena	179 900 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouvláček, OHC/4, vrtání × zdvih 77 × 80 mm, kompresní poměr 10,7:1, vstříkávání PGM-FI Ø 36 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem	
Podvozek: ocelový trubkový rám, vpředu nenastavitelná teleskopická vidlice Ø 41 mm, zdvih 153,5 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s nenastavitelným tlumičem a prepákováním Pro-Link, zdvih 150 mm, brzdy s ABS vpředu kotouč Ø 320 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu Dunlop Trailmax vpředu 120/70ZR17, vzadu 160/60ZR17, lité ráfky 3,50"/4,50"	
Parametry: délka 2210 mm, šířka 840 mm, výška 1285 mm, sedlo 830 mm, rozvor 1540 mm, statické rozložení hmotnosti 48/52 %, úhel řízení 27°, stopa 110 mm, světlá výška 165 mm, nádrž pod sedlem 14,1 l, olejová náplň 3,7 l, užitečná hmotnost 209 kg, udávaná spotřeba 3,46 l/100 km	

VERDIKT	
Honda NC750X	
Motor	7/10
Podvozek	5/10
Brzdy	6/10
Ovladatelnost	6/10
Město	7/10
Cestování	7/10
Sport	6/10
Výkon/Cena	7/10

je sice v pořádku, ovšem na šířku je hodně úzký a žene mi vítr i na má útlá ramínka. Možná to je důvod, proč potkávám tolik ikssek s doplňkovými většími plexi. Má zhyčkaná zadinka by snesla i pohodlnější sedátko, a kdyby si odpružení dokázalo lépe poradit s ostrými příčnými nerovnostmi, taky bych se nezlobil, takhle je to vždycky poměrně bolestivá rána.

Jinak proti chování podvozku nemůžu říci půl křivého slova. NC je kus motorky, což mám rád, ale díky své konstrukci (téměř ležatý motor, rám s bočními tahy jen těsně nad motorem) má většinu z těch svých 219 kg dole a vodí se jednoduše parádně. Ve městě, na okreskách, na dálnici, kdekoli. Už jsem říkal, že je to skvělý univerzál? A tahle verze 2.0, řečeno počítačovou terminologií, je zase o chlup lepší. ■

Motocykl do testu zapůjčila Honda Motor Europe CZ.

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Yuki 125 City	
Objem	124,6 cm ³
Výkon	6,0 kW / 8,2 k @8000
Točivý momen	8,4 Nm@5500
Hmotnost	117 kg (provozní)
Cena	27 990 Kč
Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený jednoválec, vrtání × zdvih 52,4 × 57,8 mm, kompresní poměr 9,2:1, variátor	
Podvozek: ocelový rám, vepředu teleskopická vidlice, vzadu kyvná vidlice se dvěma tlumiči, brzdy kotoučové, pneu vpředu i vzadu 130/70–13, jednodílný hliníkový ráfek	
Parametry: délka 1890 mm, šířka 710 mm, výška 1170, rozvor 1334 mm, nádrž 4,8 l, udávaná spotřeba 3,5–4 l/100 km	

VERDIKT	
Yuki 125 City	
Motor	5/10
Podvozek	5/10
Brzdy	7/10
Ovladatelnost	6/10
Praktičnost	6/10
Výkon/Cena	8/10

Skútr do testu zapůjčila firma Pyramida Průhonice s.r.o.