

Economy Run 2011

aneb Která žere nejméně



Vzali jsme tři naprosto odlišné motorky, které nám během letošních redakčních testů uvízly v paměti jako překvapivě úsporné, a zkusili jsme, za kolik s nimi dokážeme jet. Zlý sen všech pumpařů!



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: David M. Bodlák,
autor, výrobci

Motorku si člověk nekupuje kvůli spotřebě, že. Jistě, když jezdíte jednou za čas a ještě to máte blízko tam, kde si to můžete hezky užít. Ale pokud najíždíte ročně desítky tisíc kilometrů, pocítíte, jestli vám motorka bere pět, nebo osm litrů. Rozežraný starý werk vám dokáže pěkně prodrazit dovolenou po Evropě a trasu musíte plánovat podle benzínek. Máte-li motorku také na dojíždění do práce, tak tam rozhodně nehledáte každý den adrenalin. Zkrátka jsou chvíle, kdy se

opravdu hodí, že váš stroj umí jet i za málo (přepnuto na rezervu a čerpačka v nedohlednu). Jste-li založením Skoti, je to pro vás dokonce priorita. A potom byste měli sáhnout po jedné z našich tří motorek, protože ty umějí jet skutečně za hubičku.

Závod naruby

Tohle byl jeden z nejtěžších testů v dějinách ČMN. Soutěžilo se totiž v tom, na co nejsme zvyklí. Máme všichni své tempo, které se dá označit jako svižné, a když už se v něčem soutěží, je každý zvyklý spíše otáčet plynem nadoraz. Kdyby aspoň lilo, tak by člověk jel pomalu kvůli počasí, jenže ono prázilo slunko a silnice lákaly k pořádné projížďce. Kytí ještě jako na potvoru vymyslela krásnou trasu podél Vltavy a takové kolečko jižní-

mi Čechami, no a když se to před vámi vine z vinglu do vinglu, kolem širé rodné lány, a vy prostě nesmíte dát víc plynu, než je nutné pro udržení dopředného pohybu, je to na bednu. Normálně jsme po celém dni v ekonomickém módu byli víc vyštavení, než kdybychom řádili na okruhu. Psychicky, ne fyzicky, což je ještě horší.

Také se projevila zdravá rivalita a soutěživost všech tří pilotů, každý chtěl spotřebu zdupat ještě níž, než za kolik jel ten před ním. Davidovi tohle trochu pokazila druhá část trasy, kdy zvítězil závodnický duch a touha nedojet k benzínce jako poslední, já zase zbytečně tahal za plyn na začátku, kdy jsem měl strach, že po motání se po Praze nedorazím ve stanoveném limitu. Tohle prostě byl nejen souboj spotřeby, ale i taktiky.



Nádrže se plnily s maximální přesností

Třikrát sto kiláků

Start i cíl byl na benzínce u redakce v Praze ve Vrbové ulici a čekalo nás třikrát sto kilometrů. Vždy po stovce se natankovalo a proběhla výměna strojů, takže všichni jeli na všem. Každou motorku jsme natankovali do plna, já byl tankmaršál, takže jsem si hlídal, aby to bylo vždy stejně.

Na každou motorku jsme na nádrž (u géčka je to jen atrapa) přilepili průhledné desky s mapkou a stručným itinerářem první části trati, zkontrolovali velitelský čas a vyrazili. Úkol zněl: dojet pokaždé s co nejnížší spotřebou na checkpoint, kterým byla v prvních

dvou případech benzínka na začátku Milevska a v posledním benzínka ve Vrbové, ovšem průměrnou rychlostí vyšší než 60 km/h. To abychom se nevlákali čtyřicítkou někde na dvouproudové silnici, prostě to musela být bezpečná rychlost. Nezdá se to, ale průměr šedesát na zakroucených silničkách plných vesnic a měst není zrovna flákaná. Tuto podmínku jsme splnili vždy, i když nám to pokaždé něco zkomplikovalo (objížďka či špatné značení), a s žádnou velkou rezervou to nebylo.

Z Prahy do Milevska

Vyrazíme přes Barrandák po Strakonické na Zbraslav a odtud už to vlastně pořád bude po silnici číslo 102 po západním břehu Vltavy. Vyšlo na mě géčko, což mi vůbec nevadí, na pohodovou jízdu bude nejlepší. Jako by ho ani nepoháněl jednoválec, na pětiku snese klidně dva tisíce otáček, kdy jede padesátkou, za celou jízdu nepřekročím tři a půl tisíce, tedy nějakých devadesát. Vlastně těch devadesát jedu skoro pořád. Jsme roztahani po pár stech metrech, pořád na sebe vidíme a náramně se bavíme. Předjíždět na dlouhatánské rovině auto rychlostí o 3 km/h vyšší, to se mi je-

► MOTORKY:

BMW G 650 GS

Motor: 1válec, vodník DOHC/4, pětikvart
Parametry: 48 k@6500, 60 Nm@5000
Hmotnost: 192 kg (provozní)
Proč je tady: tyhle bavorské jednoválce jsou profíklé svou nulovou spotřebou. Staré modely jezdily za tři litry, letošní novinka na tom určitě nebude o nic hůř.



Ducati Monster 1100 ^{Evo}

Motor: V2, vzducháč OHC/2 desmo, šestikvart
Parametry: 100 k@7500, 105 Nm@6000
Hmotnost: 169 kg (bez náplní)
Proč je tady: těžký převod a spousta krouťáku šetrí palivo. Při prezentaci na Sicílii jsem jel za pět litrů při hodně dynamické jízdě, kam až se dostaneme s lehkou rukou?



Honda CBR600F

Motor: Ř4, vodník DOHC/4, šestikvart
Parametry: 102 k@12 000, 64 Nm@10 500
Hmotnost: 206 kg (provozní)
Proč je tady: při redakčním testu jsme výletním tempem na horských silničkách jeli za něco přes čtyři litry, i v dálničím nepředpisovém trupu to nebylo přes 6,5.



Před každým tankováním to byla vždy chvíle napětí



„Tak co myslíš, za kolik to bude teď?“

Test spotřeby

► PILOTI:

Květa „Kytí“ Ramešová

Typ: holka

Hmotnost: no dovolte?

Charakteristika: miluje svižnou jízdu a coby zaneprázdněná matka se snaží užít si každou těžce vybojovanou projížďku na své CBR600F Sport na maximum. Nerada přidává plyn a brzdí, ale v zatáčkách ji nechytíte. Odřené slidery při minimální spotřebě.



Jan „Honzis“ Rameš

Typ: kostičas

Hmotnost: 60 kg včetně helmy, oběda a 28 svazků Ottova slovníku naučného

Charakteristika: zastánsce hesla „co nejrychleji s co nejmenším úsilím“. Kolegové jeho elegantní okruhový styl považují za masku, on se jen snaží do toho motorce co nejméně kecat. Neagresivní, svižná a promyšlená jízda. Začíná dědkovatět, často se kochá.



David M. Bodlák

Typ: prostorově výrazný

Hmotnost: 100+, i sám jede pořad ve dvou

Charakteristika: závodník vždy a všude, agresivní na plyn i brzdy. „Radši mrtvý než druhý.“ Vzhledem k jeho sošné postavě je fascinující, k jakým časům dokáže dokopat svou okruhovou babičku GSX-R600. Kdo ho zná, neuvěří, že dokázal jezdit celý den pomalu (i když...).



Rozhodně nejhladovější byl Monster, ale pro boha, čtyři litry na sto s jedenáctistovkou...



ty přepočítat, ale tím vás nebudu zatěžovat.

Rychlé jihočeské kolečko

Joj, to jsem dobře udělal, že jsem si na druhou jízdu vzal Monstera! Je to tady samý rychlý přesun, nejprve po „devatenáctce“ přes Orlík, potom po „dvacítku“ z Blatné, po rychlostní R4 a nakonec po 121 do Milevska. Vlastně pomalých zatáčkovitých úseků je tady málo, což sice nahrává i mým soupeřům, kteří budou držet těch svých maximálních 85 km/h, ale já aspoň můžu frčet volně na šestku a nebudu se nudit. Jedu mezi devadesátkou a stovkou a už kousek za Milevskem je ztrácím v zrcátku. Nového EVOMonstera mám moc rád a i když nesmím přidávat plyn, jízdu si užívám. A odhaduji, že tentokrát bude mít spotřebu nejvyšší David – jestli jedou s Kytí pořád spolu, tak vzhledem k nejslabšímu krouťáku čtyřválcové vysokootáčkové šestistovky v nízkých točkách bude jeho „nadmetrák“ potřebovat výrazně víc špiritusu na rozpohybování se do stejné rychlosti než Kytí na jednoválcovém Bávu s delším převodem.

V Oseku přichází okamžik, kterého jsem se bál a zároveň ho trochu očekával. Ač mám oči na stopkách, mým odbočku na vedlejší silnici na Petrovici, která je značená akorát z protisměru. Tuším, že jedu špatně, ale otáčím se až za vesnicí. Celý můj slavný náskok je v háji. Kytí s Davidem potkávám uprostřed vesnice, také jedou špatně, a tak se musíme ptát a vracet. Těch pár kilometrů do Petrovic jedeme pospolu, zatáček je moc a asfalt strašný. Proti té protahovačce do Brlohu, která má šířku asi metr a půl, je to ale dállice. Na Brloh to pochopitelně také značené není, David se rozhoduje jet dál po hlavní, my to riskneme a správně odbočíme.

Na R4 se věším za nákladák, který jede necelých devadesát, takže Kytí ani moc neujiždím a do Milevska na ni najedu pouhopouhou minutu. Ovšem zírám, že zároveň s ní přijíždí i ztracený David! Ten se vrátil a začal stíhací jízdu, spotřeba nespoteřeba. To jsou ty závodnické pudy, hihi. Ani se pak nedivil, že to dal skoro za čtyři a půl...

Do Prahy na čas

Návrat do Prahy probíhá přes Sedlčany a po „stopětce“. Závídím Davidovi, že na něj vyšlo géčko, na tenhle povrch a do těchto zákrut je to ideální motorka, a naopak silně nezávídím Kytí Monstera. Váš si na něm také užila svoje a hanit ho přestala až po pohrůzce domácího násilí (a když zjistila, že na něm zajela nejnižší spotřebu).

Čekám, že na cebru pojedou společně s Davidem, ale ten se rozhodl napravit si reputa-

ci, podřizuje vše nejnižší možné spotřebě a prostě přes 80 nepojede. Já držím 83–86 km/h, takže mu po chvíli ujíždím. Zpočátku také chybují, zbytečně řadím do zatáček, až později se naučím nechávat i do vinglů šestku a pětku dávám až po několika desítkách kilometrů ve Všetecích, když už to ve 33 km/h do prudkého krpálu fakt odmítá jet.

Vtom mi zvoní telefon (používáme interkom Interphone F4) a tam Kytí: „V Kamenném přívodu je objížďka, po 105 na Jílové to nejde!“ Čeká u mostu, tak ji dojíždím, čekáme na Davida, tenhle prostoj potom zohledníme v celkovém čase. Volíme objíždnu trasu po 106 do Týnce a odtamtud už po staré benešovské přes Jesenici do redakce. Před Prahou začínám hysterčit, protože kousek na časomíru a zjišťuji, že to s tím průměrem 60 km/h bude napínavé. Nakonec to stíháme, ale po úpravě času to Davidovi vychází úplně přesně – rovných 100,0 km za 1:40 hodiny! Nebyt zdržení, byla by Kytí v cíli o pět minut dřív, já o dvě.

Absurdně nízké spotřeby

Za kolik jsme to jeli, vidíte v příložené tabulce, některé hodnoty šokovaly i nás. Cílem nebylo zjistit, která motorka bude brát absolutně nejméně, to jsme mohli jet rovnou jenom na Bavoráku, ale ukázat, že na absurdně nízkou spotřebu se dokáže dostat i velkoobjemový naháč nebo točivá sportovní cestovní šestistovka.

Nejcitlivější na způsob jízdy se ukázala Honda. Krátké kvality znamenají, že už v nízkých rychlostech máte zařazenou šestku a s rostoucí rychlostí/otáčkami akorát leze spotřeba. Opačně řečeno, je příjemné, že i stokoňová kapotovaná šestistovka dokáže jet za tři a půl litru. V zatáčkách se vyřáďte a při nudných přejezdech dokážete ušetřit spoustu paliva.

Monster je naopak strojem, u něhož je rozdíl mezi ekonomickou jízdou a střelbou na silnici nejmenší. Troufám si říct, že pod námi změřené čtyři litry už to moc nepůjde, jeli jsme na samém spodním limitu, kdy byl motor ochoten spolupracovat. A na rozdíl od ostatních dvou motorek to nebyla nuda. Na Sicílii jsme s ním litali jako bezmozci a bral rovných pět. U motorky se 100 Nm impozantní údaj. Když uvážíte ten krouťák a rychlost, vychází Monster jako neefektivnější hospodář se svěřeným palivem.

Absolutním králem se stalo „nečekaně“ G 650 GS, dlužno podotknout, že průměr pod tři litry zarazil i zkušené bavoráčníky. Tahle motorka nebyla zkonstruována na dynamickou jízdu, takže běžní cestovní enduristé s ním dle mého názoru málokdy překročí průměr pěti

► JAK TO VIDĚL DMB

Na tenhle test jsem se hrozně těšil. Taky mě to stálo úsilí, když Honzis hodil do placu, kdo by se chtěl zúčastnit, a já se přihlásil jako první. O mně je totiž známo, že spotřebu mívám zaručeně největší, ať je to skútr, nebo supersport, a přesně to Honzis nepotřeboval. Jenže tohle byla docela jiná situace. Jezdit na spotřebu mě normálně nebaví, to si raději výlet odpustím, ale cíleně jet tak, aby to žralo co nejmenší a bylo co porovnávat, to už smysl má. A pokud mají být výsledky relevantní, měl by být zastoupen také někdo z těch normálně rostlých, kdo nemá i s botami 50 kg. Po pár výhružných maillech jsem tedy byl třetí do party já coby nezanedbatelná položka ovlivňující konečný výsledek.

Prvního jsem nafasoval Monstera. Věčkový dvouválcův pomalu nerad, jakmile otáčky klesly pod 3000, měl jsem dojem, že motor vyskočí z rámu. Další tisíc otáček už bylo použitelných víceméně po celou cestu. Ale přestože EVO je hodně příjemná motorka (kam se hrabe předešlá verze), byl to záhl. Vibrace, které odeznívají při vyšších točkách, jsou právě v tomto režimu největší, a tak jsem měl pocit, jako bych celou cestu držel místo řídítek sbíječku. Ovšem jakmile přišly zákruty, úplně jsem na to zapomněl a překvapivě si i na těch pár otáček jízdu slušně užil a ještě před oběma nahnal slušný náskok. Efektivní Honzička je takový sametový mazal. Sotva se rozjede, odřádně na šestku a na tu frčíte skoro celou cestu. Tady jsem věřil, že udržím spotřebu na uzdě. Zatímco Honzis ulítnul s Monsterem hned po pár kilometrech, já si držel svých 85 km/h, na které jsem se musel ale hodně hlídat. To jsou prostě kapoty. Bohužel mi to vydrželo jen do přesunu po rychlostní silnici, kde už mi plížení osmdesátkou přišlo nebezpečné. Círu 110 km/h jsem podržel na tachy jen tam, ale dost kiláků jsem pak urazil rychlostí kolem kilíčka, a ta spotřeba...

Na závěr géčko – vzprímená pozice, slabý motor a pěkná okreska nenutící ke spěchu. Během chvíle mi všichni ujeli, ale vůbec mi to nevadilo. Celou cestu jsem si vystačil s motorem roztoceným do třech tisíc, jednou jsem tam viděl tři a půl, to když jsem do ukrotného krpálu potřeboval předjet smradlavou dodávku. Podobně jako na Monsteru se musí i tady řídit, zvláště když začínáte tušit, ve které poloze se nachází píst, jinak si ale motor brblá tu svoji a vy si v klídku přemýšlíte. Třeba o tom, za kolik to bude. A bylo to za málo!



► JAK TO VIDĚLA KYTÍ

Honzis tradičně v práci nestíhal, tudíž mi připadl krásný úkol napláňovat trasu. Vzhledem k letošnímu rozmarnému létu jsem pro jistotu napláňovala dvě varianty – sever proti jihu, a počkala, jak se boj o počasí vyvrbí. Navzdory historii u nás vyhrál jih. Musím podotknout, že jsem cestu plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila jsem ji tak, abychom se co nejméně pletli kvalitujícím autům a mohli držet optimální rychlost pro každý motocykl. A tak jsme klikovali po malých silničkách a snažili se vyhnout rychlostním komunikacím (ačkoliv alespoň kousek jsme v rámci testu okusit museli). Trasu jsem nazvala Povltavským pacifikem, což myslím vypovídá o všem.

Na první stovku kilometrů jsem drapla cebru. Dobře ho znám, ale musím říct, že maximálně úsporně jsem s ním ještě nikdy nejela. Dle mého to byla nepohodlnější jízda. Výhodou bylo krátké řazení, takže plánovala pouze podle mapy a prakticky znala jen 30 km začátku a 50 km konce trasy. Zvolila