

Vládce evropských metropolí

Honda SH je ve skútrovém světě pojmem. Projděte si jakékoli západoevropské větší město a zjistíte, že variátorová přibližovadla, která zde používají všichni od 15 do 100 let věku, se dělí z jedné poloviny na esháčka a z té druhé na vše ostatní. Letos přichází legenda v nové formě.

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

Těžko někoho v roce 1984, kdy byl představen první padík SH, napadlo, že se jeho následovníků prodá v Evropě přes milion kusů. V roce 2001 přišla stopětadvacítká, pak stopadesátka a komerční žně začaly nabírat na obrátkách. Letošní model je další z revolucí v řadě SH a nebojím se říci, že konkurenty zase odkázal do patřičných mezí.

Helma pod sedlo
Že se jedná o esháčko, poznáte na první pohled. Pokud nemáte v hlavě nahraný loňský katalog, ani byste neřekli, že je nové. Maximálně vám přijde, že je skútr takový vyhezkáný, anebo že se podobá Visionu, což je vlastně malý (14" kola a 110 motor) sourozenec.

Posaz je pořád stejný, prostě „záchodový“. Uzoučká stavba, díky níž se protáhnete všude, dostatek místa pro nohy, jen to sedátko – je docela tvrdé a hlavně, proč je o 14 milimetrů výš? Odpověď nacházím po jeho odklo-

pení: konečně prostor na uložení integrálky! Tohle mě na esháčkách vždycky hrozně štvalo a vlastně mě to štvě na všech skútrech se 16" koly, že do nich nedostanu helmu. Nové SH tento axiom mění. Jelikož mi ale na helmě z boku překáží kecafon a jsem líný ho pořád sundávat, tak ji nakonec celou dobu testování dávám do elegantního kufru, který má esháčko v ceně. Z původního „nic moc“ úložného prostoru tady najednou mám skútr, který má spoustu místa jak pod sedlem, tak disponuje i kuffíkem a malou přihrádkou pod řídítky. Tato forma pokroku mi vyhovuje.

S ábéeskem
Na konstrukci rámu a moto-

ru prý bylo podáno 20 patentových přihlášek. Podvozek má jinou geometrii, rozvor je delší, úhel řízení strmější, hmotnost šla o dvě kila dolů i díky novému rámu či lehkým ráfkům. Testované provedení je lehčí „jen“ o jedno kilo, to druhé totiž padlo na příplatkové ABS, na které u stopětadvacítek často nenarazíte. Brzdy nejsou žádné jedovky, ale stroj zastavují spolehlivě.

Ovladatelnost a manévrovatelnost je až absurdně jednoduchá, rejď je „kolem dokola“, lehoučký skútr vodíte městským provozem pouhým pohledem. Osobně mám rád na skútrech malá kolečka, ale kdo jednou absolvoval pražskou Štvanici a ještě ve dvou, ten ví své... Šestnáctky jsou prostě šestnáctky. Zadní tlumiče jsou štelovatelné hned do pěti poloh a skútr uveze až 180 kilo, takže optimální nastavení najde každý.

Za dva litry
Honda použila nový motor eSP, který se od loňska montuje do modelu PCX. Oficiálně to sice nepřiznává, nicméně když porovnáte fotky v řezu, nenajde-



Na oko pořád stejné (nebo hodně podobné), při jízdě dost jiné – nové SH

te rozdíl. Negativem je snížení výkonu skoro o dva koně proti předchozí generaci SH, ovšem krouťák šel dolů jen o půl ňůtnmetříku a maxima jsou dosahována při nižších otáčkách. A hlavně, tohle je moderně konstruovaný agregát s přesazeným válcem (není v ose nad klikou), vačkami na ložiskách a vůbec velkým důrazem na snížení tření a počtu dílů, kterých je o pětinu méně. Upravené je i chlazení, chladič se přestěhoval na bok motoru.

Motor je příjemný, jak jen moderní malý skútrový agregát může být. Startování přes alternátor je tiché a rychlé, funkce Id-

ling Stop (při zastavení na světlech motor zdechne, startuje na otočení plynem) zlepšuje uživatelský komfort. Jednoválec běží kultivovaně a bez vibrací či mechanických hluků, a navzdory výkonovému deficitu „na papíře“ od nás dostal nálepku statečného bojovníka, když i ve dvou byl do táhlých stoupání schopen obdivuhodných výkonů. Podle techničáku leží maximálka mírně pod stovkou, tachometr dotlačíte v pohodě do třiciferných hodnot.

Když jsme u tachometru, poťazmo přehledné přístrojové desky, znervózňoval mě palivoměr. Ručička se ne a ne pohnout. Podle Hondy totiž nový motor žere o půllitr na sto méně, konkrétně 2,1, a v tomhle tiskové oddělení rozhodně nepřehání.

Super cena
Za co nemůže konkurence Hondě přijít na jméno, je cena. Nová esháčka se totiž prodávají za stejné peníze, co stály na konci minulého roku staré modely, základ je stokorunu pod 70ti-

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Honda SH125i	
Objem	125 cm³
Výkon	8,7 kW/11,8 k@8500
Točivý moment	11 Nm@6500
Hmotnost	135 kg (provozní)
Cena	74 900 Kč (69 900 Kč bez ABS)
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, OHC/2, vrtání × zdvih 52,4 × 57,9 mm, kompresní poměr 11:1, vstříkávání PGM-FI, elektrický startér, variátor	
Podvozek: ocelový trubkový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 33 mm, zdvih 89 mm, vzadu kyvná vidlice se dvěma tlumiči s nastavitelným předpětím, zdvih 83 mm, brzdy s ABS vpředu kotouč Ø 240 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu IRC vpředu 100/80-16, vzadu 120/80-16, lité ráfky 2,50" / 2,75"	
Parametry: délka 2030 mm, šířka 740 mm, výška 1150 mm, sedlo 799 mm, rozvor 1340 mm, úhel řízení 26°, stopa 85 mm, světla výška 145 mm, nádrž 7,5 l, olejová náplň 0,9 l, užitečná hmotnost 180 kg, max. rychlost 97 km/h, udávaná spotřeba 2,1 l/100 km (s funkcí Idling Stop, jinak 2,2)	

VERDIKT	
Honda SH125i	
Motor	7/10
Podvozek	7/10
Brzdy	6/10
Praktičnost	8/10
Výkon/Cena	8/10

sícovou hranicí! Za ábéesko doplatíte rozumných pět tisíc, 15koňová stopadesátka dodávána standardně s ABS je za osmdesát. V poměru ceny a užité hodnoty nová esháčka jen tak něco neporazí.

Skútr do testu zapůjčila firma Honda Motor Europe ČR.

SPOUSTA NADUPANÝCH MODELŮ NYNÍ V NAŠLAPANÉ AKCI.

Pořídte si motocykl Honda s akčním bonusem a vaše sny už nic nezastaví.



VFR1200F
~~369 900~~ **339 900 Kč**
travel sada zdarma



Honda Finance

PŘIJĎTE SI JE VYZKOUŠET!



*Akční nabídka - originální horní kufr HONDA v ceně skútru.
**Akční bonus nebo vybrané příslušenství platné při nákupu vybraných modelů do 30. 6. 2013.
Platí do uvedeného data nebo vyprodání skladu. O aktuální dostupnosti modelů a barevných variant se informujte u svého autorizovaného dealera HONDA. Změna cen vyhrazena bez předchozího upozornění. Bližší informace u autorizovaných dealerů HONDA nebo na www.honda.cz

HONDA
The Power of Dreams

SUPERSPORT		Doporučená cena v Kč včetně DPH	
CBR600RR 2012	akční bonus**	284 900	234 900 Kč
CBR600RR ABS 2012	akční bonus**	309 900	259 900 Kč
SPORT TOURING		Doporučená cena v Kč včetně DPH	
VFR1200F	Travel sada + akční bonus**	369 900	339 900 Kč
VFR1200F DCT	Travel sada + akční bonus**	394 900	364 900 Kč
TOURING		Doporučená cena v Kč včetně DPH	
GL1800 GOLD WING Deluxe	originální příslušenství v ceně 50 000 Kč**	759 900	759 900 Kč
GL1800 GOLD WING Comfort	originální příslušenství v ceně 50 000 Kč**	679 900	679 900 Kč
NAKED		Doporučená cena v Kč včetně DPH	
CB1000R 2012	akční bonus**	259 900	249 900 Kč
CB1000R trikolóra, matná šedá 2012	akční bonus**	264 900	254 900 Kč
CB1000R ABS 2012	akční bonus**	274 900	264 900 Kč
CB1000R ABS trikolóra, matná šedá 2012	akční bonus**	279 900	269 900 Kč
CB600F HORNET 2012	akční bonus**	184 900	174 900 Kč
CB600F HORNET ABS 2012	akční bonus**	199 900	189 900 Kč
CBF1000F ABS 2012	akční bonus**	259 900	249 900 Kč
CBF600S ABS	akční bonus**	184 900	174 900 Kč
OFF – ROAD		Doporučená cena v Kč včetně DPH	
CRF450R	akční bonus**	199 900	184 900 Kč
CRF250R	akční bonus**	184 900	174 900 Kč
BIG SCOOTER		Doporučená cena v Kč včetně DPH	
SH300i ABS City* 2012	akční bonus**	125 000	119 900 Kč
50 SCOOTER		Doporučená cena v Kč včetně DPH	
Vision 50	akční bonus**	41 900	34 900 Kč

Více informací na www.honda.cz