

Bestseller prošel posilovnou



Úspěch stopětadvacítky PCX nejspíš překvapil i samotnou Hondu. Jenom za rok 2011 se těchto skútrů v Česku prodalo koncovým zákazníkům přes 350 kusů, tedy více, než mnozí slovní konkurenti zaznamenali všech motorek dohromady, a loňské číslo je prostě fascinující – 516! V druhé půlce loňského roku přišlo na trh silnější stopáďo, které tyto počty ještě zvedlo.

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

Pécíkso Honda začala v Evropě prodávat o prázdninách 2010 a tehdy ho prezentovala jako první globální model značky. Co si pod tím představit? Normálně velcí výrobci dělají na každý trh jiné

modely (samozřejmě že ne na český a na slovenský, ale třeba na evropský a na indický), PCX se však vyrábí v Thajsku a prodává se po celém světě. Někde jako prémiový, jinde jako entry model, ale prodává se. Produkce v obrovských počtech plus relativně levná thajská pracovní síla znamená pro zákazníka cenu, již je

těžké odolat. Loni inovovaná stopětadvacítká s předělaným motorem je o chloupek dražší než původní verze, ale i tak se vejde do šedesáti tisíc, a za silnější stopadesátku dáte necelých třiašedesát. Za tohle nemůže Hondě konkurence přijít na jméno a třeba letos se mi začínalo zdát, že těch PCX jez-dí snad víc než Jaw...

Úplně nový motor

A to ještě nebyla v nabídce ta stopadesátka. Původní stopětadvacítká totiž byla hrozně fajn, ale přímo trhač asfaltu to nebyl. Mišáka jsem sice jednou na semaforech málem ztratil, ovšem vyzvat na souboj v akceleraci do kopce nějaké BMW se zatmavenými skly, to zaváňelo velkou groteskou. Tachometrově jste jeli lehce přes kilo (jenže on je to velký optimista), což na provoz mezi kamiony po dálnici stačilo, ale to už motor skýtal v omezovači a stejně vás sem tam nějaká rozparádná FH12 smázla. Takže pokud vám to papíry dovolí, můžu jen doporučit právě PCX150.

Motor nevznikl pouhým převrtáním staré stopětadvacítky, nýbrž se celkem překvapivě celý agregát totálně překopal a vznikla jak nová 125, tak hlavně silnější 150. Hodně se řešilo snížení tření, takže v motoru najdete ventilová vahadla s válečky uložená na jehlových ložiscích, je tady jiná vačka, lehčí píst, motor má přesazený válec atd. Proti staré dváři se výkon vyvíhl nahoru o více než dva koně, kroužák zaznamenal ještě trochu větší nárůst, je tady sice pět kilo živé váhy navíc, ale spotřeba se zvedla o necelou půldecku (u nové stopětadvacítky naopak klesla o deci na 2,1 litru na sto).

Rychlost nahoru, spotřeba dolů

A ten rozdíl je vážně znát. Ani ve stopádu není PCX sice pořád žádná raketa, dynamika je spíše na úrovni výkonných stopětadvacítek a akceleraci z místa jsem tak úplně oslněn nebyl, ale – je to v pohodě a jede to citelně víc než stará 125. Výrazně se zvedla i maximálka a hlavně běžná cestovní rychlost. Maximální rychlost šla papírově nahoru o sedm na 101 km/h, tachometr se při dobré konstelaci hvězd dá přetočit až skoro ke 120, a to je jiná káva.

Cestovní rychlost se totiž vyšplhala ke kilíčku s dostatečnou dynamickou rezervou, takže už na okreskách jedete hezky „s davem“, na dálnici se nemusíte pořád ohlížet do zrcátek na kamáče a hlavně motor není ještě ve smrti. Já jsem kromě běžného městského popojíždění absolvoval na PCX150 úplně stejnou trasu jako před dvěma lety na stopětadvacítku, tedy po dálnici a prvotřídkách téměř 200 km domů na východ, průměrná rychlost pravděpodobně byla ještě o chlup vyšší, ovšem spotřeba z rovných tří na staré 125 klesla pod 2,5. Vyhnete se rychlostním komunikacím, pohybujte se akorát po městě, a jste na tudy i pod těmi Hondou udávanými dvěma a čtvrt litry.

Technické unikáty

Ve městě také konečně pořádně užijete zajímavý Start-Stop, resp. v nářečí Hondy nazvaný Idle Stop systém. Zastavíte na křižovatce a během chvilky běhu na volnoběh motor plánovaně zdechne. Přidáte plyn – a on se vcukuletu nastartuje a vyrazí vstříc novým dobrodružstvím.

Tahle fičura dokáže spotřebu ještě trochu zdupat dolů, ačkoli žádné litry od toho nečekejte, čel jsem před časem nějaký francouzský srovnávací test dvou identických PCX, jedno se zapnutým Idle Stopem, druhé s vypnutým (tedy motor stále běžel, mód si volíte normálně na pravém řídku přepínače, který jinde slouží jako chčipák), a naměřený rozdíl byl něco kolem decky na sto. Přínos je hlavně v komfortu. Nevěřili byste totiž, jak je příjemné stát na křižovatce/před barákem/u přejezdu/prostě kdekoli v tichu. Já bych tomu taky nevěřil, kdybych to už několi-krát neměl možnost zkusit. A to má PCX enormně klidný a tichý běh motoru.

Zmíněné briskní startování má také svůj důvod. Na rozdíl od běžné praxe totiž PCX nemá star-

tér jako takový, nýbrž oživování jeho motoru má na starost alternátor, jak to umělo kdysi třeba naše Prase. Když motor běží, vyrábí proud, když neběží a je potřeba startovat, pustí se z druhé strany elektrina z akumulátoru a altík se roztočí, čímž nastartuje motor. Jak prostě, milý Watstone, a hlavně jak rychlé a tiché. Žádné škrklání a čekání, byť půlveřinové, vy prostě jen zmáčknete startér a motor z klidu přejde do běhu bez mezipauzy.

Praktický život

PCX se už od svých počátků pohybuje světem na 14" kolech

TECHNICKÉ ÚDAJE

Honda PCX150	
Objem	153 cm³
Výkon	10 kW/13,6 k@8500
Točivý moment	14 Nm@5250
Hmotnost	129 kg (provozní)
Cena	62 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, OHC/2, vrtání × zdvih 58 × 57,9 mm, kompresní poměr 10,6:1, vstřikování PGM-FI Ø 26 mm, systém Start-Stop, elektrický startér, variátor

Podvozek: ocelový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 31 mm, zdvih 100 mm, vzadu kyvná vidlice se dvěma tlumiči, zdvih 75 mm, propojené brzdy vpředu kotouč Ø 220 mm, třípístkový třmen, vzadu buben Ø 130 mm, pneu vpředu 90/90-14, vzadu 100/90-14, lité ráfky 1,85"/2,15"

Parametry: délka 1915 mm, šířka 740 mm, výška 1090 mm, sedlo 760 mm, rozvor 1315 mm, úhel řízení 27°, stopa 85 mm, světla výška 130 mm, nádrž 5,9 l, olejová náplň 0,9 l, udávaná spotřeba 2,24 l/100 km, max. rychlost 101 km/h, užitečná hmotnost 180 kg

VERDIKT

Honda PCX150	
Motor	7/10
Podvozek	6/10
Brzdy	6/10
Ovladatelnost	8/10
Praktičnost	7/10
Výkon/Cena	7/10

► PŘESTAVBA

Výroční kafáč od Louise

Představovat vám německou obchodní síť Louis je asi zbytečné. Každopádně tento nejúspěšnější obchodník s motocyklovým sortimentem v celé Evropě, který si stále drží svou pevnou pozici, slaví 75 let, a k tomuto výročí chtěl přijít s něčím zajímavým.

David M. Bodlák, david@cmn.cz
foto: Louis

Proto velení z Hamburgu oslovilo známého úpravce a stavitele Marcuse Walze a požádalo ho o stavbu motorky, která by v sobě kombinovala tradici a budoucnost. A protože společnost Louis ví, jak důležití jsou pro ni věr-

ní zákazníci, dala jim šanci podílet se na výsledném konceptu svými návrhy. To proběhlo v pěti etapách na Facebooku, z čehož vznikl základní koncept, u kterého bylo definováno použití kol, řídek, přístrojů atd. Zbytek už byl na staviteli.

Původem litrová Dukna

Jako základní stavební kámen

výročního stroje posloužila Ducati Sport 1000. Nádrž, sedák, zadní kapotka, to vše je vyrobeno ručně z hliníku a kompletně přepracovaný je celý podsedlák. Dokonce i kryt palivového čerpadla je vyrobený na zakázku a hlavně integrovaný do nádrže. Z Ducati 999R dostal louisovský kafáč zlaté vidlice Öhlins, zadní výškově nastavitelná jednotka téže značky nahradila původní Sachs, a do krásných vlnovitých kotoučů Lucas se nyní zakusují ostře monobloky Brembo. Řídky a páčky nesou značku LSL, přední světlomet pochází z vlastní řady společnosti Louis, přepáček vyrobený z hliníku umožňuje nastavení ve všech směrech a nádherná vyplétaná kola jsou obuta do Metzelerů Racetec K3.

Dieta dvacet kilo

Vnitřnosti motoru jsou nedotčené, tedy až na lehký spojkový koš z ergalu a spojku SBK a za nárůst osmi koní je přímo odpovědný titanový výfukový systém Akrapovič. Původní olejové vedení, které nevkusně zakrývalo kryt řemene, nahradilo decentnější z Ducati Hypermotard a dalšími dílčími úpravami ztratila Sportka účtyhodných 20 kg ze své váhy. Při lakování byla použita speciální barva „Anniversario Rosso“, kterou Ducati používá výhradně na výroční a prezentační modely, a finální matný lak je prý Marcusovým tajným koktejlem.

Pokud byste si výroční kafáč chtěli prohlédnout in natura, vezte, že brzy vyjede na své turné



po všech obchodech Louis, a pokud byste ho snad chtěli mít ve své sbírce, tak by to šlo také, jen

se budete muset úspěšně zúčastnit následné dražby, z níž půjde výtěžek na dobrou věc.



Nové taštičky na smartphone nebo navigaci s rychloupínacím systémem:



Všechny jsou vybaveny rychloupínákem k řídkům kruhového průřezu a pláštěnkou.

MOTO S&P s.r.o.
NA DRAŽKÁCH 173, 266 01 BEROUN
TEL.: 311 685 131, 311 685 254
E-MAIL INFO@MOTOSP.CZ
WEB: WWW.MOTOSP.CZ
VÝHRADNÍ DOVOZCE DO ČESKÉ REPUBLIKY

Z komerčního úspěchu PCX má konkurence amok. Drobný příplatek za stopadesátku se uživateli vyplatí



s uzoučkými pneumatikami, v čemž se Honda v poslední době začíná docela vyžívat, když je montuje i na model Vision. Tenhle rozměr vypadá jako skvělý kompromis mezi obratnými, ale málo stabilními dvanáctkami a velkánskými a agilitu plus podsedlák mírně omezujícími šestnáctkami. Samotný skútr není zrovna tintítko, taková příjemná střední postava, ale díky těm úzkým ani malým, ani velkým koulím se vodí neuvěřitelně lehounce. Podvozek je odpovídající, brzdová soustava s propojenou funkcí taktéž, i když slovíčko „jedovatá“ v jejím repertoáru nehledejte.

Po stránce praktičnosti (a že tuhle stránku v knize zvané Skútr hledají čtenáři nejčastěji) je na tom PCX také velice dobře. Životní prostor najdou i ne zrovna asijsky vzrostlí jedinci, dokonce si můžete trochu natáhnout nohy. Spolujezdec má také docela příjemné sezení, sedlo je užší, ale madla velikánská a výklopné stupáčky parádní. Nechybí boční stojan a digitální palivoměr (naopak zamrzí absence hodin), spínací skříňka má zabezpečova-

cí západku, aby se vám v ní nikdo nepovolaný neštoual, kryt nádrže i podsedlák se otevírají čudlíkem... Co se úložných prostor týče, je to vysloveně paráda. Pod řídítky najdete malou uzavíratelnou schránku na doklady, a pod sedlo jsem s trochou přemýšlením nacpal integrální helmu, tlusté rukavice, dvoudílnou dešťovku a ještě nějakých pár menších kousků oblečení.

Jasná volba

Touhle objemovou variantou posunula Honda model PCX na vyšší level a domnívám se, že budou padat další prodejní rekordy. Hlavně by se mohla probrat Itálie, kde dosavadní stopětdvacítka neměla příliš šancí na úspěch, neboť tam se nesmí na dálnici se skútrelem vybaveným motorem o objemu menším než právě oněch 150 kubíků. U nás je to potom jasná volba pro všechny, kdo mají odpovídající řidičák, ten legrační třítisícový příplatek za to určitě stojí. ■

Skútr do testu zapůjčila firma Honda ČR.

HUBNĚTE S HUBÍKY

Svléci se před cizími lidmi, nechat se veřejně převážet a přeměřit – to vyžaduje kus odvahy. V tomto směru se dá dokonce najít paralela se soutěžími miss. A vlastně i ve výsledku – hledáme toho nej! Člověka, který nejvíc přemění svoji postavu, aby mu odměnou byla nová kombinéza od společnosti PSÍ Hubík.

Konec soutěže je 31. května a nás zajímalo, s jakou vervou se soutěžící pustili do svého hubnutí. Plámem většiny z vás je shodit kolem 10 kilogramů. Vzdělání televizním pořadem doktorky Kateřiny a pana Havlíčka všichni víme, že hubnout se má rozumně – nejlépe změnou jídelníčku a zvýšením pohybu. Ale někteří jsou do boje připraveni i psychicky velmi dobře. „Můj celkový cíl je zhubnout tolik, abych se stal vítězem, ale tím má snaha nekončit, jeli-

kož bych chtěl dále pokračovat a snížit svou dosavadní váhu alespoň o 50 kg,“ řekl nám **Martin K.** A **Dan** napsal: „Přesný cíl nemám, takže čím více zhubnu, tím lépe pro mě. Začal jsem hubnout ze 105,5 kg a k dnešku mám 98 kg. Obvod pasu vám bohužel nesdělím, protože nemohu najít doma metr a pravítkem se to měří těžko :-).“

Kombinéza skvělá motivace

Část soutěžících se do boje s přebytečnými kilogramy chystala již dříve, ale kombinéza od Hubíků vše urychlila. Je to prostě výzva, jak se svěřil **Michal**: „Shazování OTP (okrasného tukového prstence) jsem měl v plánu delší dobu, ale vždycky do toho něco přišlo. Kombinéza je taková motivace, že bych si vyčítal, kdybych se ji nepokusil vyhrát.“ U **Jakuba** to má zatím opačný efekt: „V za-

čátku hubnutí jsem byl namotivovaný vaší krásnou kombinézou, která je prostě famózní, nicméně z přemíry motivace jsem přibral 3 kila. Takto nabuzený a žhavý do prvních jarních kilometrů v nové kůži sportuji, ráno dělám kliky, dřepy, sklapovačky, ale bohužel jsem nabral po týdnu další kilo... Asi to bude zvýšeným příjmem potravy, které si moje tělo žádá následkem fyzického vypětí. Ale pevně věřím, že se mi jen zocelují svaly a brzy zhubnu do vaší parádní kombošky.“

Veselé historky?

Jste všichni skvělí. Nejen že jste se odvážili a šli veřejně do takové výzvy, ale ještě máte smysl pro humor, když se ptáme na veselé zážitky z prvních dní.

Tomáš: „Krom toho, že jsem už dva týdny suchary, jsem bílý jak stěna a nemám žádnou energii, je vše v pohodě. Ale co je fakt nejhorší, že lidi kolem mě žerou zákusky a já si mohu dát leda hov** :-).“

Jana: „U nás je veselý skoro každý večer, když dojde na přiděl večere. Přítel se večera cpal krásně vonící sýrovou pizzou a já jsem zoufale koukala od své misky rýže a tuňáka ve vlastní šťávě jeho směrem. A naše kočky zase zoufale koukaly na mého tuňáka. Takže pro nezasvěceného to musí být docela zajímavý pohled. :-) Aneb každému podle jeho zásluh.“

Pavel: „První návštěva hospody přinesla 2 kg navíc – trvalo mi tři

STATISTIKA

Do soutěže se v průběhu veletrhu Motosalon nakonec zaregistrovalo **125 mužů a 34 žen**. Průměrná hmotnost jednoho motorkáře činí **104,7 kg**, u žen je to **85,2 kg**. **Nejnižší** zaregistrovaná vstupní hmotnost je 60,3, **nejvyšší 166 kg**. V soutěži je i jeden manželský pár: „Pokud nás náhoda honí mlsná, vzájemně si škodolibě řekneme, jen si dej, kombinéza bude má. A hned máme po chuti...“

dny, než jsem to zase „napravil“. Jinak popichující narážky okolí už ani nevnímám.“

Tadeáš: „Historky jsou spíš smutné. Například když jsem v hospodě, všichni pijí pivo a já vodu.“

Josef: „Veselá historka není, jen smutné pohledy do ledničky.“

Michal: „Hned první hubnoucí týden přijela babička a upekla husu s domácími HK a zeli... no chodil jsem okolo jako mlsnej pes. Ale odolal jsem.“

Jana M.: „Doma i v práci si to užívají. Přijdou poprovokovat s něčím dobrým a pronesou – Ty vlastně nemůžeš, to by byl útok na kombinézu, že?“

„Veselou historku z prvních 14 dnů nemám, snad jen když mi špatně vážící váha ukázala o pět kilo více než při počátečním vážení,“ prožil šok **Ondřej**.

Další reakce najdete na icmn.cz a přístě se můžete těšit na anketační odpovědi hubnoucího šéfredaktora Iva Helikara. ■

Z odpovědí účastníků připravila **H. Lichtenbergová**



NOVÁ ŘADA
500
DOSTAŇ
ZE SVÉHO
ŘIDIČÁKU
MAXIMUM*

CB500X ABS
149 900 Kč
cena včetně DPH

CBR500R ABS
154 900 Kč
cena včetně DPH

CB500F od
129 900 Kč
cena včetně DPH



* PLATÍ PRO ŘIDIČSKÉ OPRAVNĚNÍ SK. A2 (DO 35 kW).



PŘIJĎTE SI JE VYZKOUŠET!

PRO VÍCE INFORMACÍ KONTAKTUJTE SVÉHO
AUTORIZOVANÉHO PRODEJCE MOTOCYKLŮ HONDA.

www.honda.cz