

JUNIOR ZONE | Yamaha YZF-R125 vs. Derbi GPR 125 4T 4V

**Nejdůležitější
malorážkový verdikt**

Dva kousky nejostřejšího čtyřdobého malorážkového náradí proti sobě. Která z nich je sportovnější, která je přívětivější a která lépe projíždí zatáčky? Prostě nás zajímá, která je VICE?



Jakub „Hawk“ Dražan
hawk@cmn.cz
foto: Vilém Ságner

Dva roky zpět jsme postavili proti sobě Yamaha YZF-R125 a Honda CBR125R. Tyhle dvě motorky, byť obě sportovní, si však nebyly úplně rovné. Honda měla méně ventilů, menší výkon, menší rozměr, menší nádrž a i tak test prakticky vyhrála, protože jsme se rozhodovali vzhledem k užité hodnotě a ceně. Nyní má R125 proti sobě španělského soupeře ze stejné skořápky. Derbi GPR 125 4T 4V disponuje stejným počtem ventilů, stejným maximálním výkonem a jen o maličko vyšší pořizovací cenou.

Skoro jako okruhovka

Španělsko vs. Japonsko. V designu obou našich motocyklů jejich původ poznáte. Jedna má ostřejší řezané linky, druhá vypadá spíše střízlivěji. Mnohým se bude asi více líbit neotřelá španělská Derbi. Může to být ale způsobené i tím, že Yamaha začíná být, byť přes časté barevné inovace, již trochu okoukáná, na rozdíl od Derbi, která je v našich končinách v rukou majitelů i v showroomech opravdu ojedinělou záležitostí. GPR na mě přitom osobně dělá spíše cestovnější dojem, a to hlavně díky masce, která mi chtě nechtě připomíná původní cesták VFR od Hondy. Yamaha vypadá jednoznačně sportovněji. Po jízdě strážce je to ale přesně naopak.



Derbi je pomalejší, v zatáčkách budou ale vždy rozhodovat ruce



Brýle, lakování řídítek a další prvky kokpitu R125 působí trochu infantilním dojmem

Kokpit Derbi je doslova vymazlený, jenom masivní brýle nemusely spolykat tolik materiálu

Rozdíl v podvozku je patrný již na první pohled. Průměr vidlic 33 mm u Yamahy a 41 mm u Derbi je opravdu propastný



Která je VICE?

Oba motocykly svítí buďto jednou, nebo druhou půlkou světlometu (tlumené/dálkové), blinkry mají oba stroje totožné (doslova) a zadní svítilny obsluhují LED-diody. Pokud jedete za GPR, máte pocit, jakoby na vás svítila červená odrazka a ne koncová lampa. Nápaditou má Derbi i kratoučkou koncovku výfuku, vyvedenou na pravém boku před zadním kolem. Ta je navíc schovaná pod elegantním plastovým krytem. Yamaha má oproti tomu výfuk podstatně rozměrnější a člověk by skoro myslel, že s ním musí v zatáčce škrtat o zem. V Yamaze u kreslicích prken ale přemýšleli, a tak nejdřív uslyšíte hlásič náklonu na stupáče.

Výbava

Při pohledu na palubní přístroje nám Yamaha nabízí směsici ručičkového otáčkoměru a digitálních údajů (rychloměr atd.) a nechýbí ani informace o přesném

stavu paliva v nádrži. Tu bohužel silně postrádám u Derbi, která s jezdcem o stavu paliva komunikuje pouze prostřednictvím kontrolky rezervy, což se při nočním toulání po okrese, jehož čerpačky zavírají v osm večer, může pěkně vymstít. Tenhle Španěl ale vše dohání dalšími funkcemi, jako je maximální dosažený top-speed, dvě denní počítadla km, hodiny na pravém sdruženém ovladači jedním posuvným spínačem. Celkově je palubní přístroj Derbi asi 2x propracovanější než u Yamahy. Jediné, co mu chybí, je zmíněný palivoměr. Přístroj Yamahy obsluhujete jedním tlačítkem přímo na panelu.

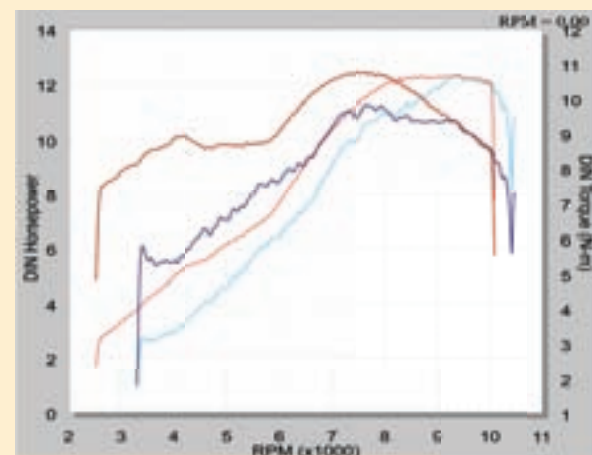
V ergonomii je rozdíl

Stejně jako když přeseďte z funkční motorky na čínskou, tak i mezi Japoncem a Španělem je rozdíl. Trojúhelník řídítko-sedlo-stupačka je tu prostě jinak. U Derbi mnohem ostřejší a nakopnutější, kdežto Yamažka vás drží spíše ve střízlivé, nekřečovitě poloze. Derbi má stupáčky více vzadu, takže máte nohy více a sportovněji zalomené, zároveň držíte více hmotnosti na rukou a pravdou je, že to i při rychlostech, kterými tato motorka jezdí, při delší cestě poměrně unavuje. O spolujezdci nemluvě. Ten stále sjíždí ze sedla na řídíče (pokud za sebou vezete slečnu, vám

to tolik vadit nebude). Od pasivní části ergonomie ale přejdeme k té aktivní. V podvozku totiž tkví jednoznačně největší rozdíl mezi oběma testovanými stroji. Na vše se dá zvyknout a po tisících kilometrech v sedle jedné z nich vám bude vše připadat v pořádku. Pokud mezi nimi ale přeseďte, spadne vám rozdíly brada na zem. Yamaha je měkká houpačka a s 5000 najetými kilometry se může zdát, že to podvozek má již za sebou. Jednoduché vidlice o malém průměru 33 mm odvádí práci na nerovnostech sice obstojně, avšak ne s moc sportovním a progresivním charakterem, takže se často dostanete i na doražy. Vzhledem k ostřejšímu nástupu přední brzd vidlice motorku okamžitě nechá dost nepříjemně potopit a opačně je tomu při akceleraci. Pokud tedy spočteme rozdíl mezi vyvýšením podvozku při akceleraci a potopením vidlice při brzdění, dostáváme se na hodnotu, která se může rovnat houpání přídě plachetnice na otevřeném moři. Oproti tomu přední USD vidlice Paioli, kterou používá Derbi, jednoznačně reprezentuje jméno superport. Na naše silnice je to zase skoro až moc supersportovní a pokud chytíte velkou díru, tak vás tahle motorka s malými zdvihy nekompromisně vytrestá pořádnou ránou. Sportovnější podvozek v téhle třídě nenajdete. Tady Derbi jednoznačně dominuje. A obdobně je tomu i u předního brzdového kompletu AJP s radiálním dvoupístkovým třmenem.

► MĚŘENÍ NA DYNOJETU

Proč je Yamaha o tolik silnější? Na to jsme se byli zeptat v Dynojetu u pražského DK Racingu. Měření jasně prokázalo, že obě motorky dosahují stejného maximálního výkonu, a to dokonce i ve stejných otáčkách. Průběh k této špičce je však rozdílný a v celém spektru otáček má Yamaha o jednu koňskou sílu navíc, což reprezentuje i maximum točivého momentu, které je u Yamahy o jeden Nm vyšší než u Derbi. Výkonové křivky se sejdou opravdu až na špičce grafu u jejich maxima, které je navíc u obou motorek trochu menší než výrobci udávaných 15 koní. Nezapomeňte, že naměřené hodnoty jsou na zadním kole. Přepočít ztráty je přibližně 12 %.



► NAMĚŘENÉ HODNOTY

Yamaha YZF-R125

Max. výkon
Max. točivý moment

12,3 koně (světle červená linka)
9,8 Nm (tmavě červená linka)

Derbi GPR 125 4T 4V

Max. výkon
Max. točivý moment

12,3 koně (světle modrá linka)
9,8 Nm (tmavě modrá linka)

Stejně, ale přesto jiné

V obou dřímá vodou chlazený čtyřventilový jednoválec o objemu 125 cm³. Oba agregáty používají čtyři ventily, ovšem plnění Yamahy zajišťuje vstříkovací jednotka. Plnění spalovacího prostoru Derbi naopak karburátor. Yamahy si díky stříkačce bere o něco méně paliva (3,0-3,3 l/100 km) než karburátorová Derbi (3,3-3,5 l/100 km), kterou je navíc potřeba při chladných ránech po nastartování trochu protočit, abyste brzo nemuseli sahat znovu po startéru. Obě motorky mají stejně odstupňovaných šest rychlostních stupňů. Derbi má přitom tvrdší a méně přesné řazení. Obě motorky se díky agregátům dostanou na 130 km/h. Yamaha ale mnohem snáz a rychleji, i bez krkolomného kr-

čení se za plexi ze všech sil. Proč? Protože má jednoduše větší sílu. Oproti GPR je to malý traktor, který tahá už od spodu a pocítit točivého momentu umocňuje ještě pohupující se podvozek. Derbi je oproti tomu zaškrncené štěňátko, které při třech tisících nedělá podobně jako dvoudobá Aprilia RS 125 vůbec nic a pak se sbírá. Oproti Aprilii ale Derbi nikam na osmi tisících otáčkách nevyrazí. Jenom naznačí, že už se jede, a zase zavadne. Na rovinu říkám, že začátečníkům budou rozjezdy na křižovatkách dělat problémy a z nouze se budou do kopce rozjíždět skoro na omezovač. Derbi je prostě potřeba pořádkem točit. I tak se ale valného výsledku nedočkáte. Emisní normy jsou zabíjak a jinak povedenému agregátu Derbi hod-

CESTOVÁNÍ

Co byste měli umět říct, když vyrazíte do ciziny

Motorkářský slovník na cesty

Dovolené jsou v plném proudu, a tak řada motorkářů vyráží za hranice naší země.

Přinášíme vám základní fráze, které by se vám mohly na cestách hodit.

poskládal Petr Pour
petr.pour@cmn.cz
foto: archiv

Předně bych chtěl poděkovat všem, kteří nám s překlady pomohli. Na následujících řádcích naleznete několik už-

tečných frází a dialogů, bez kterých se sice možná obejdete, ale rozhodně by vám mohly usnadnit cestování po nejžádanějších destinacích starého kontinentu. Použitím některých z nich navíc zvýšíte kulturní vnímání českého národa.

► RAKOUSKO

Neblahou pověst máme u našich jižních sousedů. Proto je dobré vědět, jak se v případech neoprávněného osočení bránit.

Ale já jsem to zboží opravdu zaplatil a neukradl.

Aber ich habe die Ware wirklich bezahlt, nicht gestohlen.

My zde nekempujeme, pouze sušíme spacáky a stany.

Wir kempieren hier nicht, sondern trocknen nur die Schlafsäcke und Zelte.

To není veterán, to je nová Jawa.

Das ist nicht ein Veteran, das ist die neue Jawa.

My jsme z Česka, Hašek, Jágr, Čech, Rosický, Jawa.

Wir sind aus Tschechien. Hasek, Jager, Cech, Rosicky, Jawa.

► ITÁLIE

Oblíbeným cílem bývá Itálie. Tamní provoz je ale ještě o chlp drsnější než ten náš. Ochutnat italské speciality by pak mělo patřit ke slušnému vychování.

Nemusíte na mě troubit, snažím se zorientovat.

Non dovete battere il clacson, sto cercando di orientarmi!

Jdi s tím skůtrem do p*dele!

Vaffanculo con quel motorino!

Dvakrát pizzu, a poctivou. Mohu srovnávat, máme pizzerii v ulici.

Due pizze, ma buone! Ce la faccio a paragonare, c'è una pizzeria sotto casa mia.

Prý vám tady vládne mafie?

Si dice che c'è la mafia qui che vi governa?

My jsme z Česka, Kožený, Pitr, Krejčíř...

Noi siamo di Repubblica Ceca! Kozeny, Pitr, Krejciř...

► FRANCIE

Francie někomu přijde zbytečně daleko, ale přesto stojí za to. Zejména Paříž a řiviera. Problém nastává, jelikož Francouzi neradi komunikují jinak než svým rodným jazykem. Pokud se pokusíte následující fráze použít, pozor na správnou výslovnost. Ani přepis neodhalí všechna úskalí tohoto jinak pěkného jazyka. Snad vám pomůže, když si vzpomenete, jak mluvil knížečan v Rumcajsovi a pokusíte se ho napodobit.

Promiňte, nerozumím francouzsky.

Excusez-moi, je ne comprends pas français. [Exkyzé-mua, ž n kompron pa fransé.]

Šneky si nedám, děkuji. Prosil bych dva big meky a hranolky.

Les escargots? Non, merci. Je voudrais deux Big Macs avec pommes frites. [Lez eskargo? Non, mersi. Ž vudré dé Big mak avek pomfrits.]

Můžete mi, prosím, ukázat rukou směr, kterým se dostanu do kempu?

S'il vous plaît, pourriez-vous me montrer la direction camping? [Sil vu plé, purié vú m montré la direksión kamping?]

Ta věž vypadá jako Petřínská rozhledna.

Cette tour ressemble à la tour Petřín. [Set túr resámbl a la túr Petřín.]

► HOLANDSKO

Holandsko nebývá častým cílem, přesto se najdou tací, kteří se vypraví obdivovat tamní krásy. Aby nedocházelo ke zbytečným nedorozuměním, přetiskujeme mimo jiné zřejmě nejčastější dialog s tamními strážci zákona. Co se týče výslovnosti, je to snad ještě horší než u Francouzů. Navíc mě nenapadá žádná postava, která by vám pomohla.

Dobrý den pane řidiči, chtěl bych vás jen upozornit, že vám vzadu nesvítí světlo.

Goede dag, heer bestuurder, ik wil u er graag op attent maken dat de lichten achteraan uw auto niet branden. [Chuje dach, he:r bestú:rdr, ik vil ú chra:ch op atent ma:kán dat de lichten achtra:n ú: autou nit brandan.]

Dobrý den, ale já žádné drogy nevezu.

Goede dag, ik vervoer echt geen drugs. [Chuje dach, ik fərvr:r echt chejn drúchs.]

Co je tohle?

Wat voor een zak is dit? [Vat vo:r ən zak is dit?]

Jo tohle. To mám pro babičku, ona si z toho dělá mastičku.

Oh ja, dit. Dat heb ik voor mijn oma, zij maakt er zalf van. [Ou ja:, dit. Dat heb ik vo:r mejn ouma, zej ma:kt er ən zalf fan.]

Je to opravdu eidam? Ten náš chutná úplně jinak.

Is dit een echte Edammer kaas? Die van ons smaakt namelijk helemaal anders. [Is dit ən echte edamr ka:s? Di: fan ons sma:kt na:malək hejlema:l andrs.]

My jsme z Česka, Hašek, Jágr, Čech, Rosický, Jawa, Lipno.

Wij komen uit Tsjechië: Hašek, Jäger, Čech, Rosický, Jawa, Lipno. [Wěj ko:mən aut Čehijeje...]



S Japoncem se ve Francii možná domluvíte snáz než s domorodcem

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Yamaha YZF-R125	
Objem	124,66 cm³
Výkon	11 kW/15k@9000
Točivý moment	12,24 Nm@8000
Hmotnost	138 kg (pohotovostní)
Cena	104 990 Kč (testovaný model 09 Race Replica 99 990 Kč)
Motor: kapalinou chlazený čtyřdobý jednoválec, SOHC/4 ventily, vrtání × zdvih 52,0 × 58,6 mm, kompresní poměr 11,2:1, vstříkovač jednotka, elektrický startér, šestistupňová převodovka	
Podvozek: ocelový Deltabox, vpředu teleskopická vidlice Ø 33 mm, zdvih 130 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s centrálním tlumičem a nastavitelným předpětím pružiny, zdvih 125 mm, přední brzda kotouč – Ø 292 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč – Ø 230 mm, přední pneu 100/80-17, zadní pneu 130/70-17	
Rozměry: délka 2015 mm, šířka 660 mm, výška 970 mm, rozvor 1355 mm, min. světlá výška 155 mm, výška sedla 818 mm	

ně uškodily. Oba motory mají ale velký potenciál ke zvyšování výkonu (v rádech koní). U Derbi budete mít tuto snahu jednodušší a levnější, díky použitému karburátoru. Práce se stříkačkou použitou na motoru Minarelli v Yamaze bude náročnější a nákladnější. Na oba motory lze navíc sehnat stoosmdesátkové kity od Atheny nebo Mallossi, a to v cenovém rozmezí od 10 000 do 20 000 Kč, dle obsahu kitu.

Chtělo by to lepší pneu

Víc než kdy jindy je tento souboj o pneumatikách. Společný rozměr 100/80-17 vpředu a 130/70 vzadu, rozdílní výrobci pryží a především jiný dezén. Právě díky pneumatikám a užšímu ráfku padá R125 do zatáček ochotněji, ale je v nich mnohem více nejistá. R125 za dobu svého účinkování vyměnila již dva typy sériově montovaných pneumatik. Ty aktuálně používané, Michelin Pilot Sporty, si ale už po tisíci a půl kilometrech najedou velice nepřijemnou hranu. S takovouto pneumatikou, v součtu s měkkým podvozkem, se vám pak může lehce stát, že pošlete motorku do zatáčky a ona se pod vámi doslova propadne, jako byste se sklouzli po ledě – pocit dost nepříjemný. Derbi přitom naopak do zatáčky musíte více pomáhat, hlavně kvůli nedostatečně hříbkovitému tvaru pneumatik. V zatáčce vás ale nepřekvapí ničím nepředvídaným. Snad jen, pokud půjdete do limitního náklonu motorky, který je vzhledem k pneumatikám ještě poměrně pár milimetrů před hlásiči náklonu na stupačkách. Na samotné hraně gumy pak ucítíte, jak se vám celá motorka začíná sunout a ztrácí adhezi.

Zkrátka, pneu na obou motocyklech mají jistý problém a nejsou z mého pohledu ideální pro motorky, na kterých bychom měli hledat první limity jak svoje, tak především svého stroje. Problém je ale pouze v profilu a vzorku. Ne

► ALTERNATIVA

APRILIA RS 125

Nevím, kam ten svět spěje, ale rozhodně k přesvědčení, že dvoudobé stroje jsou drahé na provoz a nespolehlivé. Přitom právě RS 125 by stříla obě naše testované konkurentky do kapsy. Na



výběr je z několika verzí: 11 kW pro řidičské oprávnění A1 nebo 18 kW pro A18 (maximum motoru je na 22 kW v sérii). Proč dříve všichni pořizovali tyhle stroje a nyní všichni utíkají k zakříknutým čtyřtáktům? Navíc novou Aprilii nyní pořídíte za bezkonkurenčních 99 900 Kč. Junioři, vzpamatujte se – Two-stroke POWER!

Hawk

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Derbi GPR 125 4T 4V	
Objem	124,2 cm³
Výkon	11 kW/15 k@9250
Točivý moment	neudán
Hmotnost	120 kg (bez náplní)
Cena	109 900 Kč
Motor: kapalinou chlazený čtyřdobý jednoválec, vrtání × zdvih 58,0 × 47,0 mm, kompresní poměr 12:1, karburátor Ø 30 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem	
Podvozek: dvojítlý hliníkový rám, vpředu nenastavitelná USD vidlice Paioli Ø 41 mm, zdvih 110 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním nenastavitelným tlumičem, zdvih 130 mm, brzdy vpředu kotouč Ø 300 mm, dvoupístkový radiální třmen, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 100/80-17, vzadu 130/70-17	
Rozměry: délka 2015 mm, šířka 720 mm, sedlo 810 mm, rozvor 1355 mm, nádrž 13 l	

ve směsi. Obě pneu totiž jinak při normálním ježdění fungují dobře na vodě i na suchu a postavít je pomocí fungující dvoupístkové přední brzdy u obou motocyklů na přední kolo není větší problém. U Yamahy k tomu dopomůže pumpa a brzdíč Brembo, u Derbi pak komplet AJP. Nutno dodat, že Derbi brzdí o třídu lépe. Má lepší nástup účinku i lepší dávkování. Takhle to má být – jednoznačně nejlepší brzdový systém na stopětdavacítce. A co se zadních jednopístkových brzd týká, zde pro změnu vede Yamaha, Derbi je v tomto směru trochu fádni a necitlivá. V otázce ostatních komponent je GPR i trochu hlučnější, a to především v oblasti sekundárního řetězu, který mlátí do vodítek hlava nehlava a nadstandardně rychle se vytahuje.

Vítěz?

Ještě nebyla řeč o ceně, která bude mít vliv na závěrečné rozhodnutí, která ze soupeřek je lepší. Derbi je jednoznačně VICE! Podvozek a posaz je sportovnější a po uživatelské stránce je komfortnější (ovládací prvky či dopínání řetězu). Yamaha je o 5 km/h rychlejší, papá méně paliva a především má znatelně silnější motor. Tak znatelně, že Derbi prakticky kdykoliv ujede a neudržíte se s ní za Yamahou ani ve větrném pytlí. No a co se cenovky týče, Yamaha je o 4910 Kč levnější (u testované RaceRepliky 2009 dokonce o celých 9910 Kč), a to bude zřejmě rozhodující. Jinak, použití minarellácký motor se stříkačkou z Yamahy v Derbi, dostali bychom dokonalý supersportovní komplet připravený na cestování i na okruh. Takhle je třeba konstatovat, že „více“ supersport je jednoznačně Derbi, ale vítězem srovnávku je Yamaha YZF-R125, za což vděčí lepšímu průběhu výkonu a také nižší pořizovací ceně. ■

Motocykl Derbi do testu zapůjčila firma Meteorsport s.r.o a motocykl Yamaha Pavel Jiránek. Měření provedla firma DK auto-moto s.r.o.

► IRSKO

Nádherný kraj, kde se hlavně hovoří světovým jazykem. Co víc si člověk může přát...

Prší tady často?

Does it rain here often?

Ne, jen tak třikrát do roka – na jaře, v létě a na podzim.

No, just three times a year – in spring, summer and autumn.

My jsme z Česka, Hašek, Jágr, Čech, Rosický, Jawa.

We are from Czech Republic, Hasek, Jager, Cech, Rosicky, Jawa.

► SKANDINÁVIE

Magický sever. Navštívit Skandinávii zatoužil alespoň jednou snad každý z nás. Severské státy mají sice každý svou vlastní řeč, ale díky vysoké vzdělanosti se zde bez problémů domluvíte dobře německy a anglicky. Velkým úskalím pro cestovatele bývá potřeba lodní přepravy, na kterou většinou narazí.

Vy Vikingové, my Kelti.

You Vikings, us Kelts.

Jedeme na Stavanger, Bergen a Nordkap.

We ride to Stavanger, Bergen and Nordkap.

Prosím vás, kde bychom mohli narazit na losy?

Excuse me, where can we meet elks?

Prší tady často?

Does it rain here often?

Ne, pouze jednou ročně.

No, just once a year.

Vaše mlýny jsou hezčí než ty holandské.

Your windmills are nicer than the Dutch ones.

Váš sýr je chutnější než holandský.

Your cheese is tastier than the Dutch one.

Chtěli bychom místo pro jeden malý stan, jeden malý motocykl a dva malé motorkáře.

We need a space for one small tent, one small motorbike and two small bikers.

V kolik hodin odplouvá trajekt?

What time does the ferry leave?

Kde bych se, prosím vás, mohl vyzvracet?

Excuse me, where can I throw up?

► RUSKO

Pokračujeme na východ, do Ruska a jeho bývalých republik, kde se často rusky domluvíte také. Tamní národy jsou zvyklé víc než kde jinde dodržovat pitný režim. Ovšem někdy méně je více. Rusové jsou Slované, takže se s nima dá líp domluvit, teda je myšlen jazyk. Následující fráze jsou přepisem originálů v azbuce.

Ne děkuji, vodu před snídaní nepiji.

Nět, spasiba, ne pju vódky pėred závtrakom.

Tak dobře, ale jen malou, abych neurazil.

Charašó, no tólka malėnkiju, štoby nėabidėť.

Půllitr?

Pol litra?

My jsme z Česka, Hašek, Jágr, Čech, Rosický, Jawa.

My z Čėchii, Hašek, Jäger, Čech, Rosický, Jawa.

Ne, náhradní díly na Jawu vám dát nemohu, sám je potřebuji.

Nět, zapásnych čáštėj dlja Jáwy ja nėmagú dať vam, mnė náda búdut.

► MAĎARSKO

Naše putování zakončíme v Maďarsku. Tato země nám má stále co nabídnout. A to zejména moře a kulinařské pochoutky.

Dobrý den, nevíte, kudy se dostaneme k Balatonu?

Jó napot, megmondaná, hogyan jutunk a Balatonhoz?

Ta čabajka je dobrá, ani moc nepálí.

Ez a kolbász finom, nem csípős.

Neměl byste krajíc chleba?

Van egy szelet kenyere?

Ne děkuji, už si nedám, bojím se jít na záchod.

Nem, köszönöm, már nem kérek, félek vécére menni.

My jsme z Česka, Hašek, Jágr, Čech, Rosický, Jawa.

Mi Csehországból vagyunk, Hasek, Jager, Cech, Rosicky, Jawa.

Doufáme, že vám náš slovníček pomůže při cestách a vylepší pověst českých turistů. Mimochoodem, že vám chybí Slovensko? Předpokládám, že našim bratrům stále rozumíme dobře. Tak snad jen jedno

upozornění. Až na srazu sbalíte nějaký sympatický protějšek, jakmile vysloví „musím grcat“, není to výzva pro vyhledání klidného zákoutí pro společné radovánky. Prostě se mu chce jenom zvracet. ■