



Test: Yuki Jet 125

RUDÝ TRYSKÁČ

Čínští komunisté se trzně pustili do světa, a nejen, toho motocyklového. Je tu ale otázka, zda jim bude ležet u nohou a kdy to bude.

Text: Jakub Dvořáček, foto: Jan Dvořáček

Ve své tmavě rudé revoluční barvě se žlutými detaily blinkrů a odrazek mi skútr stojící přede mnou poněkud připomíná nástěnku naší ZDŠ, kde bylo žlutými písmeny na rudém pozadí napsáno „Se SSSR na věčné časy.“ Jinak ale na první pohled vypadá vcelku příjemně a použitelně. Motocykly a skútry s označením Yuki mají pověst poněkud, řekněme, nejasnou. V ČR se prodávají poměrně dobře a dlouhou dobu a někdo si nemůže vynachválit relativně dobré ceny, za které se nabízejí. Někdo naopak překypuje nedůvěrou k provedení, konstrukci a značce obecně...

Vzhledově je skútr „in“, má vše, co dnes letí, špičaté tvary s ostrými hranami kapotáže, podlouhlá světla s čirou optikou, dvoubarevná zrcátka. A kola s leštěnými

lemy ráfků také nevidíte na každém rohu. Již při tomto pohledu ale rozeznáte první vady na kráse. Nepasující plasty, nezačištěné hrany dílů, vzdouvající se protiskluzový kobereček pod nohama řidiče a zvlněný potah na sedle nedělají nejlepší dojem. Pro toho, kdo chce skútr jako užitečného pomocníka při cestě do prodejny na návsí nebo na ryby, jsou to nepodstatné detaily. Důležitá je služba, kterou poskytne, a ta se tu nabízí za přijatelnou cenu 44 990 Kč i když Yuki má stroje již od dvaceti tisíc. Pro srovnání japonskému producentovi nabízejí své stovpěťadvacítky v cenách zhruba od šedesáti tisíc korun, ale můžete se dostat i daleko za hranici 100 000 Kč. Vážnějším konkurentem by mohla být pouze Honda Lead, která ale disponuje objemem o 25 kubíků menším. Vážnější otázník se vznáší nad tím, zda podobným stylem není řešena

i technická stránka. Tam to již nejde dělat stylem jako u plastů – pár milimetrů sem, pár milimetrů tam. Ale pan Hošťálek, který na yuki dojel až do Číny, prohlašuje, že cestou žádné vážnější technické problémy neřešil. To by bylo pěkné. Jelikož jsme se svezli pouze v krátkém testu, neodvažuji se životnost a možné technické problémy hodnotit. Doporučuji o tom pohovořit s majitelem, který vlastní yuki již delší dobu.

Při provozu se tento tryskáč (jet) chová poměrně dobře. Startování jak elektrickým startérem, tak nožní pákou není problémem a akcelerace z místa je také slušná. Výkon jednoválcového čtyřtaktního motoru 6,2 kW je dostatečný pro danou kategorii a Jet hravě dosahuje proklamované maximální rychlosti 80 km/h. Dokonce i se spolujezdcem zůstává poměrně agilní, i v kopcích. Šestilitrová nádržka na palivo



YUKI JET 125

■ **Motor:** Vzduchem chlazený čtyřdobý jednoválec, vrtání x zdvih 52,4 x 57,8 mm, zdvihový objem 124,6 cm³, elektrický i nožní startér, odstředivá spojka, variátor.

Jmenovitý výkon 6,2 kW 7500 1/min
Max. točivý moment 8,2 Nm při 6500 1/min

■ **Podvozek:** Trubkový rám, vpředu teleskopická vidlice, vzadu kyvná vidlice s integrovaným převodem, dvojice pružicích a tlumicích jednotek, kotoučová brzda vpředu, bubnová vzadu, jednodílné ráfky z lehkých slitin
Pneumatiky 110/70 – 12; 110/70 – 12.

■ **Rozměry a hmotnosti:** Hmotnost s plnou nádrží 111 kg, délka/šířka/výška 1820/660/1125 mm, rozvor 1290 mm, objem nádrže 6 litrů.

Záruka dva roky
Barva červená
Cena 44 990 Kč



(nahore) Možnost výběru: startování nožní pákou i elektrickým startérem je bezproblémové, zato dvojice ukazatelů směru působí komickým dojmem, úložný prostor pojme jednu helmu typu jet.

(vlevo) Změna směru jízdy je prováděna jak signálem zvukovým, tak optickým na skromné palubní desce.

dovoluje při spotřebě kolem tří litrů i rozumný dojezd. Praktický podsedlový prostor je větší, než by člověk čekal a při vložené přilbě ještě zbývá místo. Cena také zahrnuje nosič zavazadel, což je příjemné a praktické. Poněkud slabší jsou výkony odpružení, které je hodně měkké, zejména vpředu. Působí trochu nevyváženě a přes pohodlné, měkké nastavení na horších cestách kope a nutí skútr vesele poskakovat. To má za následek okamžité rozhození zpětných zrcátek, která se prostě neudrží v dané poloze, jelikož mají příliš volné klouby. Brzdy jsou svým účinkem dostačující, i když zablokovat kola by jim asi dalo dost práce. Alespoň ušetříte za ABS. Co je na nich ale nepochopitelné, je odlišná vzdálenost pravé a levé páčky od rukojeti řídicí. Ta levá je prostě citelně blíže! Ostatně i v jiných oblastech se zdá, že konstruktér Jetu

ve škole chyběl zrovna na ty hodiny, kde probírali ergonomii řidičova pracoviště. Anebo neslyšel o tom, že mimo Čínu žijí ještě jiní, poněkud vyšší lidé. Jinak by nemohl umístit říditka tak blízko ke kolenům. S mými 183 cm nemohu otočit tuhle yuki nu v malém poloměru, protože říditka mi ihned narazí do kolene. Stejně tak vepředu má koleno pouze několik málo centimetrů, než se dostane do kontaktu s plastovým krytem. To, že v dešti jsou kolena hned mokrá, je pouze dalším následkem tohoto problému. Prostě tento skútr je spíše pro menší lidi. A to i vzadu. Když má spolujezdec standardní rozměry evropského muže, má kolena těsně za lokty řídicí. Můžete vozit menší ženušku nebo spolujezdce poučit o roztahování nohou – nicméně tohle už může být v určité situaci nebezpečné. Ostatně lehká nejistota

konstrukce je pozorovatelná i okem. Tam, kde si ostatní skútry již dlouhé roky vystačí s letmo uloženým kolem a jedním tlumičem, má yuki tlumiče dva a oboustranné uchycení s pomocným kyvným ramenem – ovšem toto je z plechu. I importér si přidal své, když standardní směrovky vpředu neprošly homologačním procesem, bylo nutno přidat druhý pár. Máme tu tedy vtipně vypadající čtveřici blikáčů.

Rozuzlení? Slovu ideální bych se ve webových prezentacích raději vyhnul, ale pokud jste uživatel, který chce něco jednoduchého a dostupného na dojíždění, netrváte na stylu a nevádí vám občas vzít do ruky šroubovák, máte tu za relativně nízkou cenu k dispozici funkční strojek. Rozhodně se na něm ale předem svezte a také se nezapomeňte seznámit s nabídkou konkurence. ■