

**Kdo říká, že městské silnice nejsou závodní drahou? S Yuki R50X jsme se těšili na každý semafor v očekávání startovního „výstřelu“.**

**N**a Yuki R50X se nemusíte obávat bodové dotace. Výkon 3,5 kW (4,8 koně) produkovaný z padesáti kubíků dvoudobého motoru nezavdává policistům ani důvod zapínat radar. K městskému rychlostnímu limitu se beztak nepřiblížíte (max. rychlost je dle požadavku legislativy omezena na 45 km/h).

Čiperný skútr však nahrazuje rychlostní deficit svižnou akcelerací z místa, takže na prvních metrech spolehlivě necháte „plechovky“ za sebou v namodralém dýmu dvoutaktu. Yuki R50X k tomu boduje lehkostí a obratností bicyklu.

Odlehčený agresivní vzhled čínského skútru charakterizují i ostře řezané rysy či žábry výdechů přední „minikapotáže“ pošilhávající po závodním polygonu. Zpětná zrcátka po vzoru supersportovních motocyklů se tváří, jako by byla z karbonu. Nenechte se zmást asijskými mimikry, ve skutečnosti se jedná o plast.

Tuningový vzhled podtrhuje zadní lampa ve stylu čiré optiky a zejména

# Závodnický potěr



madlo spolujezdce evokující přítlačné křídlo. Vksu uživatele teenagerského věku vyhovuje a přitom funkčnosti neodporuje, stejně není maloobjemový stroj určen pro dlouhé štreky ve dvou osobách.

Dvoudobý motor by mohl leckomu připadat jako anachronismus, městskému vozítku však poskytuje nesporné výhody. Především servisní nenáročnost umožňující provádět provozní seřízení či jednoduché opravy svépomocí. Zapomeňte na odměřování poměru oleje do paliva, o vše se postará automatický směšovač se samostatnou olejovou nádržkou. Na jeho případný nedostatek upozorní kontrolka na palubní desce. Množství benzínu Natural 95 v bezmála sedmiliterové nádrži indikuje digitální ukazatel pod počítadlem kilometrů. Vzhledem k průměrné spotřebě 1,8 až 2,2 litru paliva na 100 km beztak nepocítíte jeho úbytek, jak je měsíc dlouhý.

Elektrický spouštěč je dnes samozřejmostí, Yuki nabízí pro případ vybití akumulátoru ještě našlapovací páku. Nejspíše ji ale nebudete potřebovat, dvoutakt i studený zabuží na první zmáčknutí tlačítka startéru.

Jízdní komfort maličké padesátky je obdivuhodný. Dobře ovladatelný podvozek podpořený širokými pneumatikami (130/60-13 na obou kolech) na efektních litých discích by podle nás hravě snesl ještě silnější motor. Představujeme si nadupanou stopětadvacítku. A stávající kotoučové brzdy na obou kolech spolehlivě zkrátí závodnický rozlet mladého řidiče.

Vadu na Yuki R50X tvoří pouze cena, která je i přes nečekaně kvalitní výrobní zpracování až příliš blízko na dohled částkám za sportovně se tvářící skútry renomovaných značek (Yamaha Jog R cena 49 990 korun, Piaggio NRG 50 cena 55 900 Kč).

## Fabriku nehledejte

Továrnu s nápisem Yuki na bráně byste v Číně hledali marně. Pod tímto obchodním označením totiž najdete produkty hned patnácti čínských výrobců. Jejich jméno by Středoevropanovi nic neřeklo a pod jménem Yuki se v Česku a několika dalších evropských státech (např. Nizozemí, Slovensko aj.) prodává rozsáhlá řada levných motocyklů, skútrů, čtyřkolek, zahradní techniky a nafukovacích člunů.

## ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Motor	jednoválec
Chlazení	vzduchem
Rozvod/počet ventilů	rozvod pístem
Vrtání a zdvih	41 x 37,4 mm
Zdvihový objem	49,4 cm³
Největší výkon	3,5 kW při 7000 ot./min
Točivý moment	4,5 N.m při 6000 ot./min
Převodovka	variátor
Sekundární převod	klinovým řemenem
Brzda přední	kotoučová
Brzda zadní	kotoučová
Rozvor kol	1150 mm
Pohotovostní hmotnost	95 kg
Užitečná hmotnost	150 kg
Objem nádrže	6,8 l
Nejvyšší rychlost	45 km/h
Cena	49 990 Kč



**Madlo spolujezdce vypadá už od výrobce jako tuningový doplněk**



**Do podsedlové schránky se bez potíží vejde integrální přilba**



**Sportovní ambice skútru Yuki podporuje otáčkoměr dominující přístrojové desce**



**Obě kotoučové a dobře dávkovatelné brzdy by hravě zvládly i deceleraci z vyšších rychlostí**



**Kevlarová zrcátka jsou jen napodobeninou, skutečný materiál tvoří plast**