

# Jeden nebo dva?

**U**ž jsme si několikrát položili otázku, kolik vlastně potřebujeme k radosti válců. Chcete výkon? Pak si jich přejte co nejvíc. Chcete nízkou hmotnost? Rychlé reakce? Potom uberte. Při pohledu na naši čínskou dvojici je zřejmé, že je těžko lze mít za konkurenty. Je to vzorek, ze kterého je možné si udělat obrázek o stavu čínské „konstrukce“, a také o rozdílnosti v kvalitě jednotlivých modelů Yuki. Český dovozce totiž skládá svou nabídku z výrobků sedmi motocyklových továren velké země.

## **Vstříkování „made in China“**

Cestovní model CSR 250 je pro nás zajímavý především tím, že je jednou z prvních,

**Česká značka Yuki, dovážející čínské výrobky, se v poslední době hodně věnuje kubatuře 250 cm<sup>3</sup>. Její nabídka je dneska na pohled hodně lákavá, ale ve čtvrtlitrech už je také slušná tlačeniice. Vzali jsme si na zkoušku modely CSR a SM, abychom nejdříve posoudili, co za své peníze můžete čekat, a pak také abychom to porovnali s nabídkou renomovaných výrobců.** Pavel Suchý, foto Ivo Helikar





ne-li přímo první čínskou vlaštkou krmenou vstřikováním namísto karburátorů. Bude to velké překvapení, ale nepředbíhejme. Kapalinou chlazený dvouválec je přímým konkurentem nakedbiků jako je Honda CB250 nebo Yamaha YBR 250, které jsou obě poháněné vzduchem chlazenými jednoválci. Design CSR není špatný, dokonce si troufnu tvrdit, že je modernější než u YBR. Musíte si ale držet odstup. A protože to za jízdy nejde, nemůžete si nevšimnout některých zoufale odvedených detailů. Tak například umístění skříňky zapalování na pravé straně hlavy rámu. Samo o sobě nic zvláštního, jen nesmíte mít na klíčku žádný jiný přívěšek nebo klíč. Ten pak totiž zasahuje přímo do

málo kryté vrtulky chladicího ventilátoru. Další na řadě je sdružený prepínač na levé straně řídítek se symbolem sytiče, který ovšem hledáte marně. Tahle stříkačka už jej nepotřebuje a prepínač je patrně z jiného typu. Diodové kontrolky v rychloměru jsou na přímém slunečním světle málo viditelné. Posledním a snad nejhorším prohřeškem jsou svary na výfukové soustavě – že by všichni dobří svářeči Číny byli na stavbách olympijských sportovišť?

Zbytek CSR je jednoduchý, ale elegantní. Musíte se smířit s klasickým zadním odpružením i přední vidlicí. Zajímavým prvkem je design kol a brzdových kotoučů. Ke kladům patří pohodlné sedlo a příjem-

ný posez na něm za příjemně širokými řídítky.

### **Motard Lifan**

Čtvrtlitrový jednoválec SM vypadá oproti CSR mnohem laciněji, ale nenajdete na něm žádné velké kontrasty. Jednoduše řečeno – čínská klasika. Kapalinou chlazený motor má karburátor a k němu patří sytič. Soudruzi v zemi za zdí ovšem asi špatně opisovali, protože symboly vyznačující pohyb páčky jsou obráceny. Detail.

Tady už je i centrální odpružení (dost měkké) a přední obrácená vidlice (která má potíže s udržením oleje) a k tomu design plastů, který je „in“. Škoda lacině působícího





probarvení – „es emko“ je pak takové nějaké vyšisované. Zájemce nebude kdovíjak nadšen ani z archaických přepínačů světel a blikáčů (s neodbytným akustickým doprovodem a naprosto nejasnou střední polohou), stejně jako ze vzhledu přístrojového panelu.

Hledat pro SM 250 konkurenci v řadách velkých světových výrobců jde jen ztěžka. Yamaha má sice letos nový kapalinou chlazený čtvrtlitrový motard/enduro WR 250R/X, ale výkonově se to vůbec nedá stavět vedle sebe.

## Co je ve hře?

Když jsme u toho výkonu, narazíme právě na největší handicap těchhle čínských čtvrtlitřů – jejich potence odpovídá povedené sto-pěťadvacítce japonského výrobce. Pro někoho to nemusí znamenat pohromu, ale výkon je každopádně vizitkou technické úrovně malého objemu.

Měkce odpružené SM má příjemný lineární záťah a jeho jednoválec není kdovíjak náročný na otáčky. Podvozek je neutrální a brzdy celkem dobré. V součtu to vyhoví příjemnému cestování a projíždkám, na skutečný motardový zážitek ovšem SM 250 sotva dosáhne.

CSR 250 překvapí hned na začátku. Splet hadiček a plastů pod nádrží na sacích hrdlech jen málo připomíná soustavy vstříkovaní dospělých motocyklů, ale směs odměřuje s takovou přesností, že vás reakce dvouválců až zaskočí – žádné propady, žádné cukání. Dvouválec okamžitě z volnoběhu zabere a plynule se rozjíždí. K dosažení opravdového výkonu samozřejmě potřebuje více otáček než jednoválec SM a CSR je s ním mírně






rychlejší. Nejvyšší výkon je ale u obou Yuki srovnatelný. Ve vyšších otáčkách se u CSR objeví trochu vibrací, ale nejde o nic vážného. I podvozek naháče je celkem neutrální, ale vážným nedostatkem je přespříliš dlouhý chod páčky přední brzdy a její nevýrazná účinnost.

## Rozpaky nad koncem







Čínský tygr je zase o kousek dál. Ukázal už dávno, že umí bleskurychle reagovat na nejmodernější designové trendy. Definitivně už také opustil vody mikrokubatur a dvěstěpadesátka už je pro jakéhokoliv dovozce čínských samohybů běžným objemem. A konečně v případě našich dvou Yuki se může blýsknout celkem moderně stavěnými motory, o vstříkování (které navíc dobře funguje) ani nemluvě. Jsou tu ale detaily a prohřešky na zpracování, jež brání definitivní pochvalě. Že jsme si je navykli omlouvat cenou? Jenže pozor! Čína už zdaleka není tak levná jako dříve. Renomovaní výrobci, respektive jejich dovozci, šli s cenami dolů, a tak si může zájemce posloužit lépe zpracovaným a ve většině případů i výkonnějším motocyklem za nepatrně vyšší cenu. Že bychom se tak dočkali ještě levnějších čínských motocyklů?

## HODNOCENÍ

### 250 CSR

-  design
-  funkce vstříkovaní
-  ovladatelnost
-  dávkovatelnost brzd
-  zpracování detailů

### 250 SM

-  vzhled
-  charakter motoru
-  cena
-  zpracování detailů
-  plasty
-  výbava





**Přístrojový panel SM má i displej se signalizací zařazeného převodu, ale rychloměr je nepřesný a kmitá. Diody kontrolky CSR zase nejsou za dne příliš čitelné.**

**Brzdy CSR (spodní obrázky) lépe vypadají než fungují. Jejich zubaté kotouče působí efektně, ale krok páčky na řídítkách je nepříjemně dlouhý.**

**250 SM sází na klasiku a v rámci cenové kategorie odvádějí jeho brzdy odpovídající práci.**



	YUKI 250 SM	YUKI 250 CSR
<b>ÚDAJE VÝROBCE</b>		
<b>MOTOR</b>		
Typ	čtyřdobý jednoválec	čtyřdobý dvouválec
Chlazení		kapalinové
Rozvod, počet ventilů	OHC, 2	OHC, 2
Zdvihový objem	249 cm <sup>3</sup>	234 cm <sup>3</sup>
Vrtání x zdvih	72 x 61,2 mm	53 x 53 mm
Kompresní poměr	10,3 : 1	10,3 : 1
Největší výkon na motoru	12,5 kW (17 k)/7500 1/min	12,6 kW (17,2 k)/8250 1/min
Točivý moment na motoru	18,2 Nm/5500 1/min	16,9 Nm/5500 1/min
Plnění motoru	karburátor	el. vstříkování
Zapalování		elektronické
Spouštění		elektrické
<b>PŘEVODY</b>		
Převodovka		pětistupňová
Spojka		vícemelová v oleji
Sekundární převod		řetězem
<b>PODVOZEK</b>		
Rám		uzavřený z ocelových trubek
Přední odpružení	USD	tel. vidlice
Zadní odpružení	centrální	dvojice pružicích a tlumicích jednotek
Přední brzda		kotoučová
Zadní brzda		kotoučová
Přední pneumatika	110/70-17	90/90-18
Zadní pneumatika	130/70-17	130/90-15
<b>ROZMĚRY A HMOTNOSTI</b>		
Rozvor	1440 mm	1480 mm
Hmotnost bez náplní	145 kg	168 kg
Palivová nádrž	11l	18,5l
<b>CENA</b>		
	69 990 Kč	74 990 Kč



**YUKI 250 SM 69 990 Kč**

přímá platba od 10 %, např. 10 % 6 999 Kč  
 výše úvěru 62 991 Kč  
 délka splácení v měs. 12-72  
 splátka měsíčně od 1 173 Kč  
 hav. pojistné měsíčně od 367 Kč  
 RPSN od 10,45 %

S MOTOÚVĚREM jste majitelem motocyklu ← hav. pojištění povinné až při úvěru nad 300 000 Kč (mimo ČR) ← automatické pojištění proti následkům úrazu (mimo ČR) ← možnost sezónní pojistky ← zařídíte si kompletně a snadno u vašeho prodejce ← více také na [www.motover.cz](http://www.motover.cz), [automoto@cetelem.cz](mailto:automoto@cetelem.cz)

**YUKI 250 CSR 74 990 Kč**

přímá platba od 10 %, např. 10 % 7 499 Kč  
 výše úvěru 67 491 Kč  
 délka splácení v měs. 12-72  
 splátka měsíčně od 1 256 Kč  
 hav. pojistné měsíčně od 394 Kč  
 RPSN od 10,44 %

S MOTOÚVĚREM jste majitelem motocyklu ← hav. pojištění povinné až při úvěru nad 300 000 Kč (mimo ČR) ← automatické pojištění proti následkům úrazu (mimo ČR) ← možnost sezónní pojistky ← zařídíte si kompletně a snadno u vašeho prodejce ← více také na [www.motover.cz](http://www.motover.cz), [automoto@cetelem.cz](mailto:automoto@cetelem.cz)