



Yuki SM 125

Máte řidičák pouze na 125 ccm? Chcete se odlišit a rádi jezdíte jak na šotolině tak na asfaltě? Tak si přečtěte tuhle recenzi ;-)

Úvod

Dnešní trh stopěťadvacítek se rozrůstá jak houby po dešti takže každému co mu libo. U italských krasavic můžeme vídat ceny nad hranici sto tisíc, což pro někoho znamená limitující faktor. Naštěstí na našem trhu lze zpozorovat takové motocykly, které Vám nezruinují bankovní účet a navíc Vás potěší každý ujetý kilometr v sedle. Od Japonců ku příkladu Honda se svojí cebrou a varanem, Yamaha s ybeerem nebo žhavou novinkou YZF -

R 125. Když se podíváme na oblečení nebo elektroniku, na všem je napsaný původ Made in China. Tak proč ne motorky z Číny? Jak se jim to povedlo, uvidíme v následujícím testu. Do rukou ďáblova se dostala Yuki SM 125.

Co to vůbec je?

Hned na začátku si ujasníme, že se nejedná o žádnou crossku. Při prvním pohledu si řeknete, že s motorkou byste klidně riskli i nějaký ten těžší terén, ale když narazíte na bahnitou stezku, první co Vás zradí jsou pneumatiky. Nabalí se na ně bahno a věřte, že s esemkem nepohnete. Mě se to povedlo ne jednou a jediné řešení je zasednou a ručně motorku vytahovat. Sečteno a podtrženo, jedná se o cestovní funbike s kterým můžete vyrazit beze strachu na polňačku i do lesa.

Už od prvního pohledu se mě esemnko líbilo. Je to úplně něco jiného, nového, neokoukaného, designově zvláštního, prostě nic takového předtím nebylo. A to je právě to, nic takového nebylo, takže mi v hlavě vrtá červotoč a ptá se neustále dokola? Bude se to prodávat? A když ano, ujedu na tom aspoň 15 tisíc kilometrů bez toho aby byl motor zralý na garančku? Je to přeci Čína...

Abych pravdu řekl, můj kolega testoval Yuki CSR 125, RS 125 a po 14 dnech by asi vrazil do oprav pár stovek korun. To není zrovna obvyklé a tak červotoč neustále hlodal.



Technika, motor, převodovka



Po nasednutí zjistíte, že oproti ostatním stopětadvacítkám sedíte hodně vysoko, nohy máte předsunuté dopředu a tělo vzpřímené. Nemyslete si ale, že se s touhle motorkou nedají klopit zatáčky. Zprvu jsem si to taky myslel, ale po dvou hodinách ježdění byl můj milný úsudek тутam.

Jasně, není to sport abyste brousily stupačku, nicméně klopit se dá až nadmíru lehce.

Podvozek bych označil za velmi povedený, konstruován tak aby se nezahanbil na silnici ani v terénu.

Další věc, která mě mile překvapila byly brzdy. Jsou dobře dávkovatelné, stačí jemně stisknout brzdovou páčku a účinek je hned znát. Řídil jsem i ostatní 125 ccm od Yuki a esemko mělo ze všech nejlepší brzdový účinek. Co jsem na žádných 125 ccm neviděl jsou pancéřové brzdové hadičky. A hle na esemku jsou. To byste u Yuki nečekali, že? Já též ne :-D

SM si zatím vede dobře, na řadu přišla převodovka a motor. I když má motor jen papírových 8,4 kw v 9000 tis/ot dá se s motorkou jet vcelku slušně. Můj názor je ten, že by se v esemku hodila šestistupňová převodovka namísto pětistupňové. Využila by se hlavně při jízdě po dálnici, kde by klesly otáčky motoru a motor by nebyl v tak velkém zatížení.



Ale na okráskách se stádo jedenácti kobyl probouzí a občasnými střelami z koncovky výfuku sune vpřed. Vytočení motoru na hranici červeného pole znamená jedno, kolemjdoucí si budou myslet, že někdo spustil střelbu z kulometu na nebohé občány. Ručička váhy ukazuje přesných 126 kg, což je v kategorii 125ccm číslo, se kterým se setkáváme hodně často. Při jemném naznačení tělem a vysunutí kolena je signálem pro motorku, která se lehce položí do zatáčky. Takže nemusíte vystrkovat prdel a celé tělo jen proto, že chcete motorku více naklopit. Tady to jde lehce.

Pro ty, kteří milují čísla a fascinuje je stav ujetých kilometrů od posledního natankování, mám jeden poznatek. Trasu z Havířova do Prahy při rychlosti 90km/h jsem zajel za 350Kč, ale mě to vůbec nebere, jelikož se řídím tím, že když jezdím na motorce, tak mě nezajímá kolik to sežere, ale jak si jízdou užiju!

Závěr, zhodnocení

Nakonec jsem červotoče umlčel a byl spokojený za vyzkoušení něčeho nového, neotřelého.

Zpracování se povedlo Yuki na jedničku, až na nějaké menší mechanické vady jako je vypadávání šroubků. Poučení bylo takové, že před každou jízdou jsem zkontroloval volnost šroubů a dotáhl.

SM je pro ty kteří nepotřebují svištět 130 km/h, ale radši si vyjedou na horské silničky, kde jim motorka vynahradí všechny své neduhy, kterých je opravdu velmi málo, ale když je zdolávání pahorků přestane bavit, sjedou ze silnice a s klidným srdcem budou užívat volnost kterou jim tahle motorka umožňuje.



Na otázku, proč určité modely od Yuki jsou v některých případech poruchovější než ostatní mi prodejce odpověděl takto, cituji: "Každý model je vyráběn v jiné divizi továrny, nebo v továrně úplně jiné. Proto se může stát, že určitý typ bude náchylnější třeba k volným šroubům."

Vývoj jde kupředu a nové modely budou zase o něco vykrystalizovanější než ty první co razily cestu vpřed.

+ Plusy

design
brzdy
ukazatel zařazené rychlosti

- Mínusy

obutí
chybí šestý rychlostní stupeň
menší výkon

Trocha čísel	
Délka:	2120 mm
Šířka:	830 mm
Výška:	1140 mm
Rozvor:	1405 mm
Výška sedla:	neudána
Suchá hmotnost:	126 kg

Co v ní tiská	
Motor:	čtyřdobý jednoválec OHC chlazený vzduchem
Zdvihový objem:	125 ccm
Ventilový rozvod:	OHC
Vrtání & zdvih:	56,5 x 48,8 mm
Převodovka:	pětistupňová manuální

Výkon v realitě	
Výkon:	8,4 kW při 9000 ot/min
Točivý moment:	9,3 Nm při 8500 ot/min
Zrychlení z 0 – 100 km/h:	-
Maximální rychlost:	90 km/h
Objem palivové nádrže:	7,9 litrů

Cena	
Základní cena v ČR:	54 990 Kč

HODNOCENÍ - 7/10

Vašek Daniš – Redaktor portálu RSMoto