

Styl až na prvním místě

Může si ji pořídit takřka každý, Yuki 125 Manxman nabízí styl za rozumnou cenu. Dostanete ovšem za svoje peníze i použitelné nářadí, nebo jen laciný „china-šmejď“?



Jakub „Hawk“ Dražan
hawk@cmn.cz

foto: Petr Pour

Ano, pouhých 29 990 Kč nyní dělí začínající fan-dy jedné stopy od jejich motorkářského snu. Yuki 125 Manxman, novinka roku 2012, osloví především vyznavače pohody a retro stylu, který já osobně moc nemusím. Právě proto jsem motorce pořádně zatápněl, abych zjistil, co vydrží a k čemu se hodí.

Oranžový mohykán

Vzhled Manxmanu musí zaujmout nejenom ty, kteří vědí, z jakého kraje motocykl pochází. Na dálku si ho laik celkem snadno splete se Sportsterem 883R od slavného Harley-Davidsonu. Je to maličká motorka, takřka užší než většina skútrů. Nápadité oranžové zbarvení podtrhuje některé linky, jako je stylové vypouklé sdržené sedlo nebo palivová nádrž s excentricky umístěným uzávěrem. Delší přední kovový blatník a matná černá dodávají stroji opravdovou štavu, stejně jako stylová zadní svítlna. Bádavější oko si všimne i zadní bubnové brzdy, která je zde jednak z rozpočtových důvodů, v neposlední řadě ale skvěle doplňuje celkový vzhled tohoto mini-retra.

Úzká stavba, do města jako dělaná

Nebojte se usednout za říditka. Mnoho nezasvěcených kolemdoucích Manxmana rozměrově přirovnává k Pionýru. A Manx-

Nápadité oranžové zbarvení, přední svítlna a chromované ráfky. To vše jsou detaily, které z Yuki 125 Manxman dělají opravdu hezkou motorku



Komplexní retro-dojem za říditky kazí pouze sedmissegmentovka ukazatele zařazeného rychlostního stupně

man je opravdu přfávý, což je naprosto skvělá vlastnost do města, kde se vám jede lépe než na skútru. Vysmátí budete především v kolonách, kde se protáhnete opravdu všude, a navzdory velkému přednímu kolu je i náhlá změna směru Manxmanu opravdovou hračkou.

Osvědčený a spolehlivý agregát, známý z modelů TR 125, poskytuje díky odlišně nastavenému sekundárním převodu dostatek pružnosti a zároveň i rychlosti pro pohodlné všedělání. Při delších přesunech ale začne být top speed na hranici

110 km/h (tachometrových) omezující. Nedostatek rychlosti ovšem vykompenzují jiné vlastnosti, které jsou při pořizovací ceně 29 900 Kč z říše snů.

Mluví především o odpružení, které je maximálně komfortní a dělalo mi po celou dobu testování opravdovou radost. Druhým nesporným kladem je potom spotřeba, která samozřejmě závisí na stylu jízdy, ale dostat se nad tři litry na 100 km je husarským kouskem. Naopak při běžném používání není problém jezdit za 2,3 litru. I slabý matematik snadno nahlédne, že se



Trochu café, trochu flattrack, především ale Yuki!

dostáváme pod jednu korunu českou za jeden kilometr i při dnešních cenách benzínu.

Vyprázdňte sklady!

V otázce brzdového sortimentu nemůžeme samozřejmě z rozpočtových důvodů čekat monoblokové zábraky. Proto vpředu nalezneme jednopístkový axiální brzdič. Ano, jednopístek opět dotváří celkový a stylový vzhled motorky a kupodivu odvádí účtyhodnou práci. Čínští výrobci konečně vyprázdnilo sklady od starých brzdových pump, kterých měli naskladně-

ny statisíce. Nyní nakoupili nové modernější pumpy, které fungují o 60% lépe.

Bohužel některé skladové díly stále v Qingqi nedošly, a tak i na Manxmanu nalezneme několik šroubů vojenské zelené barvy z předchozích modelů, které motorce jednoduše nesluší. Povedený retro design, podtržený chromovanými ráfky s výpletem, dále rozbíjí přístrojový budík, ve kterém je zakomponován sice praktický ukazatel zařazeného rychlostního stupně, ale bohužel maximálně nevkusný. Tento ukazatel z jiných modelů

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yuki 125 Manxman

| | |
|---------------|---------------------|
| Objem | 125 cm ³ |
| Výkon | 8,26 kW/11 k@10 000 |
| Točivý moment | 9 Nm@7750 |
| Hmotnost | 115 kg (provozní) |
| Cena | 29 990 Kč |

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený jednoválec, OHC/2, vrtání × zdvih 57 × 48,8 mm, karburátor Mikuni VM22, elektrický startér, vícelamelová spojka v olejové lázni, pětistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 32 mm, zdvih 125 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s dvojitými tlumiči, brzdy vpředu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, vzadu buben, pneu vpředu 90/90-18, vzadu 120/80-16

Parametry: délka 1950 mm, šířka 800 mm, výška 1100 mm, rozvor 1280 mm, sedlo 750 mm, nádrž 9 l

značky je zkonstruován ze sedmissegmentového LED displeje a ten ke stylu Manxman jednoduše nepasuje.

Zadní brzda je potom bubnová a ovládána táhlem od nožní páky. To má styl! Zde se sešel předpoklad zaměření motorky s rozpočtem. A z toho mám opravdu radost. Navíc zadní brzda brzdí velice dobře, prakticky na úrovni brzdy přední. Jediné, co chybí k dokonalosti, je startovací páka, kterou zde supluje elektrický startér.

Hbitý pomocník

Manxman mi udělal radost. Je hbitý, hubený a skromný. Představuje určitý kompromis, ale za tu cenu vás to úplně trápit nemusí, stejně jako zelené nevkusné šrouby v brýlích či sem tam vytékající rez z dobové koncovky výfuku. Čínské motorky se stále lepší a představují skvělou možnost ke svezení se za menší než rozumné peníze. Otázkou ale zůstává, jak bude za pár let Manxman vypadat. Nezbude z něho pouze hromádka železa? Jediné, co zatím víme, je, že motor z TR 125 je osvědčený a takřka nezníčitelný. Za necelých třicet tisíc korun bych ale Manxmanu pravděpodobně odpustil i předčasný duchod. ■

Motocykl do testu zapůjčila firma Pyramida Průhonice.