

Prostě maxsymální

Tenhle skútr je ze všech skútrů značky Sym největší. Je také nejsilnější a nabitý různými vychytávkami, které byste nečekali kolikrát ani u renomovaných evropských a japonských značek. Sym na maximum. Prostě Maxsym.

Jan Rameš, honzis@cmn.cz
foto: Michal řádek, autor

Co se tchajwanských strojů týče, měl jsem doposud zkušenosti převážně se značkou Kymco. Dlužno říci, že se jednalo o zkušenosti pozitivní. Po svezení na Maxsymu od další velké značky z tohoto ostrova poblíž Čínské lidové republiky se mi jen potvrdilo, co o tchajwanských skútrech říkám už dávno, a sice že s čínskými nemají pranic společného a drží se na dostřel těch japonských. Možná i proto mi Maxsym poměrně hodně připomínal Burgmana...

Prostoru dostatek

Maxsym je skutečný maxiskútr a ruku v ruce s jeho rozměry a hmotností jde i prostor pro posádku. Už dlouho se mi nestalo, že bych si tak pohodlně natáhl nohy, a ty mají opravdu velký manévrovací prostor na optimálně dimenzovaných plošinách. Ze sedla jsem měl nejdřív trochu obavu, jeho hranatější tvarování dávalo tušit otlačené hrany po

delší jízdě, ovšem ani po 180 km v kuse jsem si nemohl stěžovat. Není ultra komfortní, ale ani nepohodlné. To samé platí pro spolujezdce, který má k dispozici dokonce opěrku, a skvělou vychytávkou jsou výklopné stupečky – šlápnutím na jejich čep zrušíte aretaci a pružina je sama vyklopí, žádné špinavé ruce.

K sedlu se vážou hned dvě zajímavé vychytávky. Zaprvé, kromě klasického otevření klíčkem ze spínací skříňky ho můžete odjistit také čudlíkem z levého řídítka, čili nemusíte chcípát motor, když potřebujete ještě něco hodit dovnitř. Že je podsedlák osvětlený a sedlo se zvedá dvěma plynovými vzpěrami, to jen podtrhuje luxusní charakter skútru. A zadruhé, vedle úložného prostoru, jenž pojme dokonce dvě integrální helmy, najdete žlutý knoflík, který slouží jako takový tajný spínač na motor. Máte strach z lapků, nebo snad máte dojem, že vám váš domácí puberták doma skútr tajně krade? Tak mu o tomhle čudlíku neříkejte, přesuňte ho do polohy OFF a mladěj má po ptá-

kách, ani se správným klíčkem skútr nenastartuje.

Se spoustou vychytávek

Přístrojová deska také naznačuje, že v Symu vědí, jak vypadá luxus, samé kulaté budíky s chromovanými obroučkami plus pár digitálních číslic a kontrolek. Péčko v kroužku prozradí, že je skútr vybaven i ruční brzdou (ráčnová vpravo pod řídítkem), škoda jen, že indikátory blinkrů jsou opravdu mizerně vidět.

Nad přístrojovou deskou se nachází další z vychytávek, takové malé čidlo. Maxsym je totiž vybavený denním svícením! Normálně vám svítí akorát ledkové obrysovky, a jakmile se trochu sešerí či vjedete do tunelu, okamžitě se rozžhnou hlavní světla. Po výjezdu z tunelu se během pár vteřin zase přepne na diody. Funguje to parádně.

Pod přístrojovou deskou, resp. pod řídítky najdete dvě odklápěcí schránky na drobnosti, plus pod nimi ještě v odemykacím deklu další, která kromě 12V zásuvky skrývá i pětivoltovou na USB! A ještě níž, v ohybu středového tunelu, najdete dokonce výdech teplého vzduchu od chladi-



Maxsym působí luxusně už na dálku



V zákrutách oceníte docela pevný podvozek

če, který vám v chladných dnech zpřijemňuje pobyt na palubě.

Nad přístrojovou deskou nenásilně ční dobře tvarované plexi, které i v nižší ze dvou poloh kryje opravdu velmi dobře. Sedlo je totiž docela dost nízko, což zpřijemňuje manévrování a plexi potom nemusí být obrovská plachta trčící k nebesům.

Na sportovní notu

Podvozek je v základu spíše tvrdší, ovšem zadní tlumiče jdou štelovat a změkčení je jen otázkou pár chvatů. Pokud jste však sportovníjší natury, bude vám to takhle vyhovovat, neboť Maxsym mě opravdu mile překvapil svým chováním v zatáčkách. Hlavně v těch rychlých, které jsou pro dlouhé těžké skútry s klasickým skútrovým ocelovým rámem hotová pohroma, byl nečekaně sebejistý. Den předtím jsem stejnou trasu jel na sportovním maxiskútru jedné renomované značky, a to byla proti Maxsymovi hotová břišní tanečnice.

Z brzd mám smíšený dojem. Brzdové páčky jsou nastavitelné, ale pořád hodně daleko. Skútr disponuje ABS, což se bude hodit hlavně na mokru, neboť účinek

trojice velkých kotoučů, vpředu dokonce vybavených radiálně montovanými čtyřpístkovými třmeny, je vynikající. Nejsm si jen jistý konstrukčním řešením předku, pevné třmeny a pevné kotouče, daleko logičtější by mi přišly kotouče s plovoucím uložením. Takto testovací kousek trpěl na stále lehké přibrzdování předku, překvapivě za tepla to bylo lepší než za studena, kdy se skútreš šlo manévrovat jen s jistou námahou.

Nezdržuje ani na dálnici

Dozajista by se pak ještě o chlup vylepšila dynamika, ačkoli v téhle oblasti Maxsym určitě nestrádá. Třicet dva koní a stejně nůtnmetrů na dva a čtvrt metráku železa a plastu, z toho nikdy superbike neuděláte, ačkoli proti zmiňovanému Burgmanu to není velký rozdíl (Suzuki je o tři koně silnější a dvě kila lehčí), ale na svižné svezení po okresech to bohatě stačí, přeci jen sedíte na vstříkovacím čtyřkilu. Ve městě jste králem vždy, po dálnici mi jako nejlepší kompromis mezi spotřebou a spěchem přišlo 125 km/h při nějakých šesti a čtvrt tisících otáček. Když bylo potřeba předjet a nezdržovat, jen jsem otočil plynem a během chvilky byl na sto padesátí. Maximálka (či snad maxsymálka?) byla 160, ale to už cítíte, že tohle je strop, a také byste tou dobou jeli za podstatně víc než nějaké čtyři litry, co mi Maxsym při meziměstských zrychleních přesunech bral.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Sym Maxsym 400i ABS

Objem	399,3 cm ³
Výkon	23,5 kW/32 k@6000
Točivý moment	31 Nm@5500
Hmotnost	224 kg
Cena	136 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, OHC/4, kompresní poměr 10,6:1, vstřikování, elektrický startér, variátor

Podvozek: ocelový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 41 mm, vzadu kyvná vidlice se dvěma tlumiči s nastavitelným předpětím, brzdy s ABS vpředu 2 kotouče Ø 275 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 275 mm, ruční parkovací brzda, pneu Maxxis vpředu 120/70R15, vzadu 160/60R14, lité ráfky 3,50"/4,50"

Parametry: délka 2270 mm, šířka 805 mm, výška 1400 mm, sedlo 750 mm, rozvor 1570 mm, nádrž 14,7 l, olejová náplň 2 l

K motoru mám ještě jednu poznámku. Že lehce vibruje, to se mu dá odpustit, ale myslím, že výrobce lehce mlží v jeho výkonových parametrech. Udává maximální výkon při šesti tisících a také variátor je nastaven tak, že při akceleraci drží otáčky na tomto limitu. Jenže když překročíte nějakých 120 km/h a variátor už nevariátoruje, nýbrž je již zaseknutý na konci a nechává motor dotočit, tak cítíte, jak jeho síla roste, jak dostává švuňk. Být Maxsym můj, zkusil bych třeba lehčí válečky ve variátoru...

Za dobré peníze

Svým zpracováním je Maxsym opravdu na dostřel japonským strojům, pár drobností na vylepšení se ještě najde, ale celkový dojem je velice dobrý. Technickými zajímavostmi je kolikrát předčí. A podle očekávání boduje svou cenou. Yamaha Majesty s ABS vychází téměř o 30 tisíc draž, etalon Suzuki Burgman potom o rovných padesát. ■

Skútr do testu zapůjčila firma Nevima Group.

VERDIKT

Sym Maxsym 400i ABS

Motor	6/10
Podvozek	7/10
Brzdy	7/10
Praktičnost	8/10
Výkon/Cena	7/10

Kaskadér Pavel Hanzlík (☆ 17. 5. 1969 - † 20. 9. 2008)

Dvacátého září uplyne pět let od smrti našeho kamaráda a jedné z největších osobností českého stuntridingu Pavla Hanzlíka. Zahynul tragicky při svém vystoupení v Českých Budějovicích. Bylo mu 39 let a doma po něm zůstala jeho žena Jana a dcera Kamilka.

První kaskadérské kousky, které braly lidem dech, předváděl už v roce 1995. V dalších letech na sebe poutal pozornost pokusy o rychlostní rekordy v jízdě po zadním či předním kole. V letech 1998 a 2000 získal titul mistra stuntridingu ČR a v roce 2000 vydal velice úspěš-

nou videokazetu Dream. Dosáhl významných úspěchů i v zahraničí – zejména v Polsku, Rakousku, na Slovensku a v Maďarsku. V roce 2001 absolvoval turné „za velkou louží“, kde působil pět měsíců v Los Angeles a v mexickém Yucatanu. Pavel byl členem světově proslulých filmových kaskadérů – Filmka Stunts, s nimiž se účastnil i natáčení několika hollywoodských filmů. Jeho specializací zde byly samozřejmě motorky.

Málokterá událost zasáhla tolik lidí jako smrt Pavla Hanzlíka. Byl totiž velkou osobností i jako člověk, kterého znali ne-



jen motorkáři a lidé z motocyklové branže. Pavle, chybíš nám! **red**