

Asijská symfonie



Co se klasické hudby týče, jsem na tom mizerně. Moje znalosti končí na Dvořákovi, Smetanovi, Mozartovi či Beethovenovi. Jestli na Tchaj-wanu někdo skládá symfonickou hudbu, netuším. Co však vím, že se o jednu takovou skútrovou symfonii pokusili ve firmě Sym. A docela se jim povedla.

Jan Rameš, honzis@cmn.cz
foto: autor

Symphony je velmi sympaticky strážný městský skútr na šestnáctkách kolech. Co se mi na něm od prapočátku líbilo, byl vzhled. Zprvė proto, že jen tupě nekopíruje Hondu SH, a zadruhé proto, že – prostě se mi jeho design líbí.

Žádný prcek

Pozitivní dojem pokračoval i po převzetí Symfonika do testu. V luxusní tmavě červené barvě (prodává se i v černé, bílé, šedé matné a žluté) vypadá prostě skvěle, a prvotní ohledání potvrdilo staré známé pravidlo, že tchajwanské skútry jsou svým zpracováním a provedením podstatně blíže těm japonským než čínským.

Dále mě potěšilo, že se jedná o docela velký a prostorný stroj. Pravda, já se svými 174 cm problémy nemívám, ale musím coby testovač myslet také na urostlejší chasníky, že... Rovná podlážka nabízí ne prostor i pro převoz nákladu (batoh, taška s nákupem), který si zavěsíte na háček pod řídítky. Pokud máte jen nějaké drobnosti, nacpete je do uzamykatelného úložného prostoru před svými koleny.

Pochopitelně daleko největší úložný prostor najdete pod sedlem, kam se dostanete po otočení klíčku v zapalování, žádné šmátrání po bocích a hledání, kde nechal designér díru. Nejdřív mě trochu roztrpčilo, že jsem tam nedokázal

vecpat integrálku, ale pak jsem si uvědomil, že drtivá většina konkurentů s 16" koly má problém pod sedlo dostat obyčejnou „džetku“. V rámci své kategorie má Symphony vlastně podsedlák nadstandardně velký, dokonce v něm ukrývá ještě tajný vypínač zapalování. Pokud byste přeci jen zatoužili po větším úložném prostoru, masivní zadní nosič vysloveně vybízí k montáži kufru, jenž nyní dovozce nabízí ke skútru za zvýhodněných podmínek.

S jistou nohou

Symfonika jsem testoval na konci listopadu, a i když jsem

fort, což jsem od Tchajwance, navíc v takovéhle zimě, opravdu nečekal. A také jistota podvozku v zatáčkovitých úsecích byla na oslzlých silnicích skvělá. Naopak větší výkony dávaly tušit sportovně tvarované brzdové kotouče, účinek brzdové soustavy je jen průměrný. Aspoň si držitel řidičského oprávnění skupiny B, zvyklý ve svém autě s ABS dupnout a neřešit, tak snadno nerozbije čuchometr.

Kultivované a se zárukou

Že se pod atraktivním kabátem ukrývá dvouventilový karburátorový vzducháč s necelými devíti koníky, mě nejprve rozladilo, čekal jsem tu aspoň dvanáct ko-

byl a sofistikovanější jádro. Ale pak jsem si vzpomněl, že Kymco je na tom podobně, a jak jim to upaluje.

Pravda, tady to až tolik neupalovalo, spojka i variátor jsou nastaveny na spíše vložnější rozjezdy, nicméně dynamika byla na městské soubroje s auty na křižovatkách dostatečující. Naopak mě zaujalo, jak kultivovaně motůrek po důkladném prohřátí běží, a to i ve vyšších třídách, kdy rychloměr laškuje se stovkou na ručičkovém tachometru, který doplňuje modře podsvícený displej obsahující také palivoměr. Na něm dílky ubývají jen pomalu, nízká spotřeba je dalším z kladů tohoto solidního Tchajwance, k němuž dovozce kromě atraktivní ceny přihazuje ještě tříletou záruku jako bonus.

Skútr do testu zapůjčila firma Nevima Group.

VERDIKT

Sym Symphony SR 125

Motor	6/10
Podvozek	6/10
Brzdy	5/10
Praktičnost	7/10
Výkon/Cena	7/10

TECHNICKÉ ÚDAJE

Sym Symphony SR 125

Objem	124,6 cm³
Výkon	6,5 kW/8,8 k@7500
Točivý moment	8,6 Nm@7000
Hmotnost	120 kg (provozní)
Cena	45 900 Kč

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený jednoválec, OHC/2, vrtání × zdvih 52,4 × 57,8 mm, karburátor Ø 23 mm, elektrický/nožní startér, variátor

Podvozek: ocelový rám, vpředu teleskopická vidlice, vzadu jednoramenná kyvná vidlice s jedním tlumičem, brzdy vpředu/vzadu kotouč Ø 226 mm, dvoupístkový třmen, pneu CST vpředu/ /vzadu 110/70-16, lité ráfky

Parametry: délka 2000 mm, šířka 690 mm, výška 1125 mm, sedlo 770 mm, rozvor 1330 mm, nádrž 5,5 l, užitečná hmotnost 150 kg, max. rychlost 85 km/h



Tachometr ukáže i stovku

si mohl gratulovat, že mi vyšly teploty nad nulu, zrovna dvakrát jsem se netěšil. Nakonec jsem najezdil po Praze i mimo ni pěkných pár desítek kilometrů. Nezasťírám, že jsem párkrát nepomyslel na vyšší plexi, protože při klasickém záchodovém posazu schytává horní část vašeho těla mrazivé pozdravy, ovšem nohy máte v naprosté pohodě, a když se trochu při jízdě hýbete...

Testy v těchto podmínkách mají svá specifika, motorům se nechce, podvozkům se nechce, pilotovi se nechce... Mně se po pár metrech docela i chtělo, Sym se mi zamlouval, a překvapilo mě, jak se i v těchto teplotách choval podvozek. Tradiční výhoda velkých kol, čili stabilita a lepší zdolávání nerovností, je nabíledni, i když výrobce zvolil poněkud netradiční šířku (110 mm na obou kolech namísto obvyklejší kombinace 100/120). Odpružení ovšem navíc nabídlo docela dobrý kom-

V PŘÍŠTÍCH ČMN

Před dvěma lety skončily v Moto GP stopětdvacítky a nastoupila třída Moto3. Prozatím vždy ji ovládly stroje KTM a my přineseme exkluzivní test továrního speciálu plus produkčního modelu RC250R, s nímž nás Karel Hanika vyhrál Red Bull Rookies Cup! Jak myslíte, že letos Kája dopadne? Napište nám na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz

inzerce