



NĚCO NA ZLOBENÍ

F.B. MONDIAL SMX 125i CBS SUPERMOTO

Text: Ivan „Scoob“ Bezděk, foto: Jana Koláčková, Ivan „Scoob“ Bezděk

Motardy dnes nejsou zrovna kategorií, která by byla takřikajíc „v laufu“. Přitom je to škoda, jde o motorky, na kterých se neskutečně vyblbnete. Pravda, o univerzálnosti u nich moc mluvit nejde, ale pokud chcete něco univerzálního, asi byste si místo motorky měli pořídit spíš pick-up - ☺

První motardy vznikaly v amatérských garážích velmi jednoduchým způsobem – na enduru se vyměnila offroadová kola za silniční sedmnáctky a bylo vymalováno. Žádné další úpravy se, alespoň zpočátku, nedělaly, nebylo třeba. Jenže člověk je tvor soutěživý a s prvními

závodů motardů (neboli supermot) se začalo laborovat s převody, kyvkou (aby se dala použít širší zadní pneumatika), vylepšovaly se brzdy...no prostě jako obvykle, když chcete mít lepší stroj než soupeř. Popularita motardů neunikla samozřejmě bystrému oku marketingových oddělení různých motocyklových značek

a motardy se začaly vyrábět i sériově. I když, pravda, nikdy nešlo o nějak výraznou masovou záležitost. Bohužel, jak motardy přišly, tak zase odešly a v současnosti byste je mohli napříč všemi známými výrobci spočítat na prstech jedné ruky. O to víc nás zajímal model značky F.B Mondial, nesoucí hrdě název



SMX 125i CBS Supermoto a když nám byl nabídnut k testu, neváhali jsme ani chvíli.

SMX 125i CBS Supermoto vychází konstrukčně z modelu SMX 125i CBS Enduro. Tedy takhle, vychází...vlastně jde o identickou motorku, která se liší právě jen koly a výškou sedla. Supermoto, stejně jako enduro, pohání jednoduchý jednoválcový kapalinou chlazený motor s výkonem 11kW a točivým momentem 11Nm. O přísun paliva se stará vstříkovaní. Přestože jde jen o stopětadvacítku (nebo možná právě proto), si značka dala záležet nejen na vzhledu, ale i technice, třeba USD vidlice v tomto segmentu není úplně běžná, velmi dobře vypadají i „vykousané“ wave kotouče brzd. Vzhled nemá význam nějak zvlášť komentovat, jde o hezkou, čistou motorku, navíc se slušným dílenským zpracováním a pěknými detaily, jakými jsou například logo značky na motoru nebo prolisovaný plastický kovový štítek na bočních předních kapotách.



Ale jak se říká, na vzhled to nejedí, takže hop skok do sedla a zkusíme, co tahle dváca dovede.

MOTÁRDÍK

Ono hop skok není zas tak jednoduché, tedy pokud jste moc nenarostli, sedlo je totiž docela vysoko – 880mm. Naštěstí je motorka lehoučká, takže se nemusíte bát ji naklopit na jednu stranu: vážně u ní není nutné dosáhnout na zem oběma nohama. Sedlo je navíc sportovně úzké, takže vám jeho šířka nijak neubírá potřebné centimetry a ani kvůli zaklopení bočního stojánku nemusíte motorku málem svalit na bok. Startování

probíhá pomocí elektrického startéru a než se strojek aspoň trochu ohřeje, podíváme se na přístrojovku. Ta je klasická endurácká, takže od ní nečekejte žádné zázraky a rozhodně vás informacemi nezahltí. Ale to, co vědět potřebujete, na ní najdete. Snad jen kontrolky by mohly být výraznější – chápu, na enduru je mi docela jedno, jestli vidím pořádně na kontrolku blinkrů, v lese je asi stejně moc používat nebudu – až budu předjíždět divokého kance, zvládnou to i bez směrovek – ale s motardem se přeci jen pohybuju spíš v běžném provozu.

Patnáct koníků výkonu si s lehoukou motorkou poradí hravě, ale samozřejmě se nedá čekat nijak dechberoucí zátah. O rekordy tu ale ani nejde, tenhle motard je určen především teenagerům nebo těm, kteří chtějí motorku převážně do města. A v městském provozu se Mondial



Sedím vysoko, vidím daleko. A všude se s tímhle motardem vejdu



F.B. Mondial
Stará klasika s novou technologií

www.fbmondial-praha.cz

Design F.B Mondial HPS 125i kombinuje historický charakter F.B Mondial s moderním kapalinou chlazeným 4tákním motorem. Nastavitelné tlumiče Twin-Shock a vidlice Upside-Down zdůrazňují kontrast mezi klasickým motocyklem a nejnovější technikou na poli podvozků a šasi. Výsledkem je jedinečný vzhled, a to bez zásahu do jízdního komfortu či ovládání. Je jedno, jestli se bavíme o městských ulicích nebo okreskách, F.B Mondial HPS 125i naplňuje sen klasického motocyklu, avšak s moderní technologií skrytou uvnitř, výrazně vyšší bezpečností a také i spolehlivostí.





Supermoto neztrátí, tady jeho akcelerace bohatě stačí a díky nízké hmotnosti a velmi štíhlé stavbě se prosmykne mezi auty jako lasička. Navíc, pokud na to máte koule, vás vlastně nelimituje ani povrch a povaha komunikace, SMX má slušné zdvihy, takže si můžete zkrátit cestu třeba přes obrubníky či schody...ale samozřejmě vás k tomu nenavádím, jen konstatuju, že to jde ☺. Za hranicemi města už to taková hitparáda není, tedy pokud byste chtěli jet někam daleko. Jasně, že to jde, ale musíte se smířit s nižší rychlostí, víc než 110km/hod. se mi z něj nepodařilo vyrazit, ani když jsem jel z kopce. Ale asi nikdo nepředpokládá, že by na jakékoliv stopětdvacítce ráno vyrazil z Prahy a večer si dával kávu pod Eiffelovkou. Na druhou stranu ale SMX není žádným otesánkem, i když jsem ho trápil sebevíc, spotřeba na sto kilometrů nepřelezla nikdy tři litry. Jediné, co mě zde trochu nepříjemně překvapilo, byla zadní brzda. Brzdy mají k dispozici CBS, tedy kombinovaný brzdový systém, takže když zmáčknete přední brzdu, přibrzdí i zadní. Nejde o systém samospásný (tím ostatně není ani ABS), ale přeci jen to v krizovce pomáhá. Ovšem zadní brzda u SMX byla velmi vlažná (při vracení motoru mi bylo

sděleno, že byla možná zavzdušněná...). Škoda, k motardu přece patří schválně zablokovávané zadní kolo, ovšem v tomto případě to holt nešlo.

ZÁVĚR

Mondial SMX 125i CBS Supermoto není vůbec špatným strojem (tedy až na tu zadní brzdu, ale chci věřit, že šlo o chybu tohoto konkrétního kusu). Není ani nijak drahý a za slušnou cenu tak dostanete naprosto funkční motoru, která vás bude bavit. Jde o ideální stroj pro začátečníky, vyřadí se na něm ale i ten, kdo už má nějakých pár kilometrů naježděno. Navíc je hezký, což, jak všichni víme, hraje při rozmyšlení mnohdy zásadní roli. No a poslední argument? Je to přece Mondial, slavná italská značka...



TECH. SPECIFIKACE

MOTOR + vlastní konstrukce

Typ	čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec
Rozvod/ventilů na válec	DOHC/4
Vrtání x zdvih	58 x 47mm
Zdvihový objem	124,2 cm ³
Plnění motoru	el.vstříkování
Nejvyšší výkon	15 k (11kW)/9 750 1/min.
Největší točivý moment	11Nm/8 000 1/min.

PŘEVODY

Převodovka	šestistupňová
Sekundární převod	řetěz

PODVOZEK

Přední odpružení	USD vidlice 4mm, dráha 257mm
Zadní odpružení	centrál, dráha 207mm
Brzda vpředu	280mm, dvoupístkový třmen
Brzda vzadu	220mm, jednopístkový třmen
Pneumatiky P/Z	110/80 - 17; 140/70 - 17

ROZMĚRY A HMOTNOST

Rozvor	1443mm
Výška sedla	880mm
Hmotnost	124kg (pohotovostní)
Objem nádrže	6,3 l

NAMĚŘENÉ HODNOTY

Nejvyšší rychlost	110km/hod.
Spotřeba v testu	2,5 l v celkovém průměru

CENA 95 990,- Kč vč. DPH