

SOUTĚŽ!
s Bikers Crown
o helmu CABERG
Jackal Sniper

Cena: 89,- Kč
KVĚTEN 2019

MOTOR

BIKE



BMW R1250RS



MOTOGP
za oceánem

**PROKLETÁ
JARNÍ CENA BRNA**

JAK SE LADÍ
přilby Shoei

Boloňský Motoykhán

- DUCATI HYPERMOTARD 950
- HUSQVARNA SVARTPILEN 701
- BMW R 1250 RS
- HONDA CB500X
- CF MOTO 400 NK + 650 NK
- MONDIAL HPS 300i ABS
- UM RENEGADE SCRAMBLER CLASSIC
- ROYAL ALLOY 125 GT
- TGB BLADE 1000i LT EVO EFI 4X4 EPS

**DUCATI
HYPERMOTARD 950**

**HUSQVARNA
SVARTPILEN 701**



**DRAPÁK
RODEO
2019**

TEST PNEU
Dunlop Sportsmart Mk3



TGB BLADE 1000i LT EVO EFI

**KOUZLO JMÉNEM
QUICKSHIFTER**

www.facebook.com/motorbike.cz

@motorbikemagazin



9 771805 547007

Retro Café Scrambler Racer



F.B. MONDIAL HPS 300i

Jednou za čas se objeví stroj, který se špatně zařazuje do nějaké přesné škatulky. Italský výrobce Mondial má takové stroje hned dva. Oba mají označení HPS, jeden je dváca, druhý dvěpade. Ten menší jsme měli v testu už vloni a pro letošek jsme vyzkoušeli novinku s označením HPS 300i.



Je dobře, že i v době globalizace zůstává národům občas něco jim vlastního a tak Italům, doufám, nikdo nesebere dar tvořit krásné stroje. Často vidáme nové motorky, drahé motorky, exkluzivní motorky. Mondial HPS 300i, i přes to, že jde „pouze“ o třístovku, mě i tak zaujal a pohled na něj lahodil mému oku snad ze všech stran. A musel jsem být nechutný hnidopich, abych našel chybu. Snad bych jen víc ocenil analogový budík místo digitálního a možná bych schoval trochu pečlivěji pár technický vnitřností. Možná bych na tak krásném stroji rád viděl i stavitelné páčky s trochu noblesnějším vzhledem. Zase je tu ale třeba krásný a poctivý kovový blatník v chromu nebo prošívané sedlo. Ale to vážně řeším maličkosti, takže to uzavřu tím, že celkově jde o nádherně udělaný bajk, u kterého bych dvě stě padesát kubíků objemu motoru určitě na první pohled netipoval a rozhodně bych u něj odhadoval cca dvojnásobnou cenovku, než prostých 104 990 Kč. Když se na něj dívám ještě chvíli, dojde mi, že tohle je vlastně dost těžko zaškatulkovatelný stroj. Vždyť posez a silueta je jasné kačíčko a to včetně pěkných a funkčních zrcátek na konci rovných řídítek. Jenže pár detailů, jako třeba pneumatiky s offroad vzorkem, vyplétané ráfky a vysoko zdvižené koncovky výfuků zase říkají, že by to mohl být scrambler.

Říkám ti, jed' sto dvacet!

Sedám za celkem široká a nízká řídítka, stupačky jsou poměrně dost vzađu a prolisy v nádrži mě jasně nabádají, abych v sedle hnul zadkem vzađu a nohy nedával na stupačky „na lachtana“. Váha jde na zápěstí, nohy jsou celkem zalomené a na stupačkách pouze na špičkách. Kolena mi zapadla do vybrání v nádrži a rozjíždím se. Tvrdý podvozek a sportovní jízdní pozice mi ve městě moc nevyhovují. Navíc, pokud mám na stupačkách nohy na špičkách, narážím patou a kotníkem na zadní stupačky a na pravé straně i na



zrcátka jsou pěkná a funkční



sedlo je hezké, ale pro spolujezdce není příliš praktické

kryty výfuku. Posouvám tedy tělo dopředu směrem k nádrži. Nohy opírám o stupačky víc vzađu a kolena už mi tak neseď ve vybrání v nádrži. Pozice je takhle ale mnohem pohodlnější pro městskou jízdu a ani na rukou už není tolik váhy. Každá změna směru jízdy mi naznačuje ohromně snadnou ovladatelnost, která je u strojů této objemové kategorie častá. S čím má většina přímých konkurentů ovšem problém, je jakákoliv sportovnější jízda. Ovšem Mondial HPS 300i se po složení do sportovní jízdní pozice stane lovcem zatáček. Každé přenesení váhy stačí na to, aby motorka bleskurychle zatočila. Navíc i v hlubším náklonu lze cítit nezvyklou stabilitu a jistotu. Jen motor tolik nedává na výjezdu potřebný tah. Už při prvním rozjezdu totiž vnímám, že motor nemá zrovna přebytek síly ani v rámci kategorie A2. Ale je potřeba si uvědomit, že jde přeci jen pouze o jednoválec o objemu 249ccm, nedají se čekat žádné zázraky. A jak známo, objem ničím nenahradíš. Takže výkon i točivý moment prostě odpovídají dvě stě padesátce, která se nejlépe se cítí mezi 6 až 9 tisíci ot./min. Pokud je níž nebo výš, tak vibruje a netáhne. Díky šestistupňové převodovce s bezchybným chodem i nastavením lze ale zase





v podstatě neustále používat toto otáčkové rozmezí. Při konstantní jízdě lze zavítat do otáček i nižších, ale každé přidání plynu pak znamená i nutnost řadit. Jinak se dočkáte jen vibrací a vlahné akcelerace. Na druhou stranu je malý motor velmi úsporný a spotřeba se pohybuje lehce na třech litrech na sto kilometrů. Maximální rychlost je lehce za 130 km/hod. a lze jí dosáhnout poměrně snadno. Dálniční přesun tedy není ničím příjemným, ale dá se tu dobře zalehnout a pozice není nijak nepohodlná. Delší dobu je tahle rychlost neudržitelná tedy spíše kvůli vibracím motoru ve vysokých otáčkách a pokud má člověk cit pro motor, tak tuší, že mu tohle není úplně příjemné. Ale 120 km/hod. už je přijatelnější a dovedu si tak představit i nějakou delší jízdu. Zvuk motoru, vycházející z dvojité koncovky výfuku na pravé straně, není nijak neobvyklý a neurazí... ale ani přímo nenadchne. Trochu překvapivý pro mě byl údaj teploty chladicí kapaliny - nevím, zda se nejednalo o vadu konkrétního kusu, ale teplota kapaliny šla nahoru velmi pomalu a v ideální provozní teplotě byl stroj pouze tehdy, kdy se hodně tahalo za plyn. Jinak šla teplota zase lehce dolů. Když už jsem u toho tahání za plyn, musím zmínit,



v zatáčkách je Mondial jistý

že reakce plynu je naprosto nezákeřná a chod rukojeti dlouhý, takže zbrklé pohyby (zvláště u začátečníků) budou tímto přefiltrovány. A to se u stroje kategorie A2 podle mě hodí. Když už tahám za plyn, musím zopakovat, že jsem prostě nadšený z každého průjezdu zatáčkou, kdy motorka zatáčí vrcholně ochotně a přitom je stabilní. V okamžiku, kdy potřebuji brzdit, je tu přední jednotkoučková brzda. Ta vyžaduje opravdu silný stisk páčky a ABS se mi nepovedlo aktivovat ani když jsem páčku tiskl vši silou. To je do určité míry fajn a je to dáno i velmi dobrým gripem přední pneumatiky. Taký je fajn, že brzda nijak nevadne a funguje pořád stejně. Prostě pořád to chce pořádně zmáčknout. Zadní brzda pracuje bez chyby.

Bez vytáček do otáček

Hodnocení tohoto stroje nemůže být zcela jednoznačně pozitivní, protože má své lehké slabiny, třeba potřebný pevný stisk brzdové páčky nebo vibrace motoru v některých otáčkách. Ale upřímně - mám chuť na tyto slabiny zapomenout, už když se na Mondial koukám. Určitě na ně pak zapomínám, když jedu zatáčkou tak, jak na žádné jiné dvě pade, snad krom legendární Aprilie RS 250. A definitivně jsou pryč ve chvíli, kdy si připomenu cenovku. Ta motorka prostě vypadá - násobně draž, než reálně stojí a za ty peníze funguje velmi dobře. Takže pro koho je podstatný design a pocit při průjezdu vinglem, je Mondial HPS 300i perfektní mašinou právě pro něj.



pěkné výfuky trochu překáží noze



BRZDY, TLUMENÍ

Přední brzdou tvoří radiální čtyřpístkový brzdíč a kotouč o průměru 280mm s axiální pumpou. Čekal bych ráznější reakci, ale když se páčka pevně stiskne, tak to brzdí. Výhodou je, že brzda absolutně nevadne. Navíc jsou brzdy komplet doplněny o kovové hadice, což mě mile překvapilo. Výrobci bych určitě doporučili výměnu brzdové pumpy, která by jistě zásadně zlepšila dávkovatelnost. Zadní brzda je taky kotoučová, s průměrem 218mm a jedním pístkem a funguje absolutně dostatečně. Pneumatiky CST s rozměrem 110/90 R18 vpředu a 130/70 R17 vzadu jsou překvapivě dobré v lehkém terénu i na asfaltu a jsou pro mě jedním z nejpříjemnějších překvapení. Přední USD vidlice o průměru 41mm nelze nijak nastavit a svou práci odvádí slušně. Je však nastavena spíše sportovně, což je někdy nekomfortní. Zadní dvojité tlumení s oddělenými plynovými nádobkami je nastavitelné a mámi testovací stroj už někdo "poladil", takže byl až nepříjemně tvrdý. Ale z tlumení byla cítit jistota a svou práci tedy odvádí minimálně slušně.



PŘÍSTROJOVKA

Kulatý plně digitální displej má jednoduchou grafiku, ale ukazuje vše potřebné a je dobře čitelný. Takže tu najdeme ukazatel zařazeného rychlostního stupně, ukazatel stavu paliva otáčkoměr a tachometr. Víc není moc potřeba a tyhle údaje jsou vidět krásně a přehledně.

MOTOR A PŘEVODOVKA

Kapalinou chlazený jednoválec se čtyřmi ventily o objemu 249ccm ze sebe dokáže vydolovat slušných 23 koní v 8500 ot./min. (při 7000 ot./min dává 22Nm). Jde o hodnoty, které vzhledem k danému objemu nejsou nijak vybočující z řady - existují stroje silnější i slabší. Tady parametry celkem vyhovují, protože motorka není těžká. Slabinou jsou znatelé vibrace pod 4 tisíci a nad 8 tisíc otáček. Velmi příjemná je spotřeba, která přibližně souhlasí s výrobcem udávanými 3,3 l/100km. Šestistupňová převodovka ladí s motorem výborně a nemám k ní výhrad.

TECH. SPECIFIKACE

MOTOR	
Typ	čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec
Rozvod/ventilů na válec	DOHC/4
Vrtání x zdvih	-
Zdvihový objem	249cm ³
Plnění motoru	el.vstříkovaní
Nejvyšší výkon	23 k (17 kW)/8 500 1/min.
Největší točivý moment	22Nm/7 000 1/min.
PŘEVODY	
Převodovka	šestistupňová manuální
Sekundární převod	řetěz
PODVOZEK	
Přední odpružení	41mm USD, nenastavitelná
Zadní odpružení	2x samostatný tlumič s oddělenou plynovou nádržkou
Brzda vpředu	1x 280mm, čtyřpístkový třmen
Brzda vzadu	1x 220mm, jednopístkový třmen
Pneumatiky P/Z	110/90 R18; 130/70 R17
ROZMĚRY A HMOTNOST	
Rozvor	1370mm
Výška sedla	785mm
Hmotnost	149 kg (včetně náplní)
Objem nádrže	9 l
NAMĚŘENÉ HODNOTY	
Nejvyšší rychlost	přes 130km/hod.
Spotřeba v testu	3,5 l/100km v celkovém průměru
CENA	104 990,- Kč



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. Dostupné ve verzi HPS125i a HPS300i.