

SOUTĚŽ!  
S MOTOREX  
o cestovatelský  
balíček

ČERVEN 2023 // Cena: 89,- Kč

MOTOR  
E

# B!KE



## LÍDR BEZ TITULU

BMW S 1000 RR

- :: HONDA XL750 TRANSALP
- :: MOTO MORINI SEIEMMEZZO SCR**
- :: INDIAN SPORT CHIEF
- :: MOTO GUZZI V7 SPECIAL EDITION
- :: KYMCO CV3 550i**
- :: YAMAHA XMAX 300 M.Y. 2023
- :: YUKI 125i VIA**
- :: KULT - SUZUKI DL1000 V-STROM**

MOTO GUZZI V7 SPECIAL EDITION

NOVINKY // TOOLBOX // REDAKCE TESTUJE // TESTY // SPORT // REPORTÁŽE // TECHMÁNIE // ROZHOVORY



DO DAKARU  
SE SÍMOU  
AFRIKOU V SEDLE  
CFMOTO  
700CL-X ADVENTURE

[www.facebook.com/motorbike.cz](http://www.facebook.com/motorbike.cz)  
@motorbikemagazin

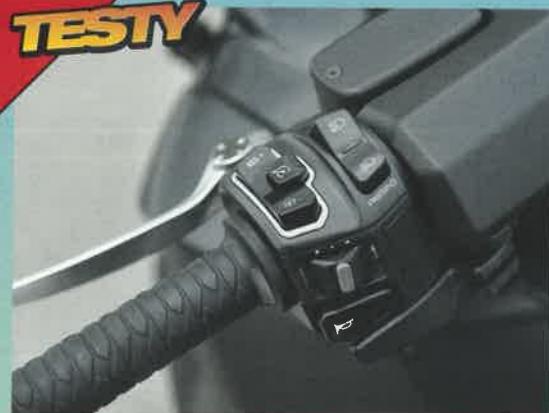


# SVALOVEC KYMCO CV3 550i



JEŠTĚ PŘED DESETI, MAXIMÁLNĚ PATNÁCTI LETY BYLY VELKÉ TŘÍKOLKY PŘEVÁZNĚ DOMINANTOU KATEGORIE CLASSIC/CHOPPER/CRUISER A I TAM BYLY SPÍŠ VZÁCNOSTÍ. ČAS OVŠEM POŘÁDNĚ ŠKUBNUL OPONU A TECHNOLOGIE S POMĚREM KOL 2:1 SE VYDALY MÍLOVÝMI KROKY VPŘED. A DÁ SE ŘÍCT, že CO TŘÍKOLKA, TO ORIGINÁL. LIŠÍ SE ZAVĚŠENÍM KOL, ODPRUŽENÍM PŘEDNÍCH NÁPRAV, AGREGÁTY I TECHNOLOGIAMI PŘENOSU HNACÍ SÍLY. LONI JSME VÁM V TESTU NABÍDLI MP3 OD PIAGGIA, TAKŽE BY BYL HŘÍCH NEPODÍVAT SE NA ZOUBEK I TOMUHLE SVALNATÉMU TAIWANSKÉMU KLUKOVÍ.

Text: Judita „Judy“ Dvořáková, foto: Jana Koláří



Tři kola poskytují násobně větší jistotu i na nerovném povrchu...



#### VZHLED, ERGONOMIE

První slovo, které mě u CV3 napadlo, bylo „ohromný“. Pro vytažení z dodávky byly potřeba tři samostatné nájezdy, mohutná příd se klene daleko před řídítka a plexi štíť, nastavený na nejvyšším bodu, plně kryje jezdce až po vršek helmy. Široké nášlapy vedou pod kompaktní podsedlovou část, masivní pohodlné sedlo je nejen dělené, ale každý tu má i svou samostatnou opěrku (řidičova je tříступňově stavitelná), což přinejmenším řidič trochu komplikuje nasedání – přehodit nohu přes zadní sedlo mi občas

příšlo míň komfortní, než ji dávat přes středový sloupek. Přistojovce dominuje velkorysý, dělený, šestipalcový TFT displej a doplňuje ji množství ovládacích prvků, část je klasicky na řídítkách, další čtyři potom pod řídítky. Nejpodstatnější je ze začátku naučit se ovládat zamýkání páru předních vidlic na dvojitých tlumičích, díky této funkci dovede skútr samostatně stát a parkovat. Jen pozor při startování – pokud je jedna strana při stání plně zatížená, řídítka nejdou odemknout. Velkým pomocníkem je schopnost řízení se při nulové rychlosti v provozu

samostatně upevnit v rovné a vzpřímené poloze, což výrazně usnadňuje jak stání na křížovatkách, tak rozjezdy, kdy se vidlice při určité rychlosti opět uvolní (zamknout se nechají při rychlosti nižší, než 12 km v hodině). Sedlo ve výšce 795 mm vyhoví spíš výšším postavám, ale ti menší se můžou, jako já, operativně posunout vpřed, aby stáli oběma nohami pevně na zemi a měli kontrolu nad celkovou hmotností skútru, která v provozní hmotnosti dosahuje poctivých 282 kilogramů (s plně natankovanou nádrží o objemu 15,5 litru). Pod sedlem

je prostor tak akorát na jednu menší helmu, zavazadlový prostor se dá ovšem snadno navýšit pořízením trojice kufrů. Příprava na dva boční je pevnou součástí karoserie, plotnu k topcase je třeba doinstalovat, případně se budete muset vzdálit místa pro spolujezdce, kam se dá kufr umístit také. Ergonomie je maximálně přirozená, jakkoli je vzhled CV3 kosmicko-sportovní, sedí se na něm vzpřímeně, s nohami kolmo dolů, nebo na předkopech a ruce jsou volně pokřené v loktech. To především díky konstrukci představců a k jezdci přistřeným řídítkům, což podstatně ovlivňuje způsob ovládání a jízdní styl. Celkový dojem je kompaktní, doladěný do nejmenšího detailu, nic tu nevyčnívá a nevadí, při



...ovšem tři stopy taky znamenají vysokou pravděpodobnost, že je každá díra vaše



**KYMCO CV3 550i ABS**

Možnost testovacích jízd!  
Všechny varianty skladem



bočním pohledu skoro není poznat, že jde o tříkolku. Naopak je tomu při pohledu zepředu, kdy naplno vynikne originální zavěšení na dvojitých konvenčních vidlích v Kymco patentovaném systému KALS (KYMCO Advance Leaning Suspensions). Když se rozjede, je CV3 i přes značnou hmotnost a obrovitost překvapivě ovladatelny, až hravý maxiskútr.

#### TECHNIKA, VÝBAVA

Základ tvoří hliníkový rám, konstruovaný technologií Power Transmission Matrix, který se pyšní ideálním rozložením hmotnosti, velkou tuhostí a ušetřením 38 % běžné váhy karoserie. Srdcem celé koncepce je v tomhle případě kapalinou chlazený, řadový dvouválec se čtyřmi ventily s. na skútr úctyhodným, objemem 550 ccm, který se Kymco osvědčil už v klasické řadě AK 550. Od něj si CV3 půjčil i netradiční převod hnací síly

v podobě ozubeného řemenu z vnitřního, bezstupňového variátoru s odstředivou spojkou. A jaká je jeho hnací síla? To vám, soudruzi, řeknu naprostě přesně: 37,5 kW, respektive 51 koní v 7,5 tisících otáčkách. Ohledně krouticího momentu se zdroje rozcházejí, ale podle všeho se pohybuje někde mezi 5,5 až 6 tisíci otáčkami a má hodnotu něco kolem 53 Nm. Za zmínku tu rozhodně stojí poměr velikosti kol, oproti konvenčním koncepcím má CV3 dvě kola vepředu třináctipalcová a vzadu patnáctipalcové, což nejen zajímavě vypadá, ale pocitově dává velkou část plochy pneumatiky k maximálnímu zužitkování výkonu (Piaggio MP3 má tři třináctky). Brzdy jsou v rozdílu podobně netradiční – vepředu dva 250 mm široké kotouče s dvoupístkovými třmeny a vzadu jeden 260 mm široký kotouč obsluhuje jednopístek. Kdybyste si chtěli zauzlovat jazyk, vzpomeňte si na slovo paralelogramové, které u CV3 definuje systém zavěšení tuplovaných vidlic, který dovoluje náklon až 40°. Zadní oboustrannou kyvku vodi jeden monoshock tlumič. U technické výbavy samozřejmě nemůžu nezmínit ABS na předním i zadním kole, kontrolu tlaku v pneumatikách, dva jízdni módy (Power a Rain), manuálně nastavitelné plexi, vyhřívané rukojeti, centrální stojan (boční tu z logických důvodů není), bezklíčkový přístup, tempomat, LED reflektory s denním svícením, nožní brzdu, která umožňuje řídit CV3 jen s řidičákem skupiny B (pokud vám bylo 21 let) a také systém Noodoe. Ten umí s pomocí originální aplikace znázornit nejen údaje z vašeho telefonu (zprávy z WhatsAppu si přečtete až po zastavení, samozřejmě), ale také patentovanou navigaci Kymco, která sice nezobrazuje grafickou mapu, ale znázorňuje šípkou a počet vedlejších silnic



I přes titánské rozměry je tahle tříkolka dobře ovladatelná a agilní



do obočení. Což zní prostince, ale je to přesně to, podle čeho například já jezdím s papírovými mapami a je to mimořádně praktické.

#### JÍZDNÍ VLASTNOSTI, DOJMY

Jezdění na tříkolkách má svoje neménny specifiky a jedno z prvních je první nejistota, kam člověka přední dvě kola a tlumiče pestí. V případě CV3 mě zastavil až vyčnívající centrální stojan, který nekompromisně určuje rychlosť, s jakou se najíždí do zatačky. Jistota v náklonu je ovšem absolutní, dvě stě osmdesát kilo se hrne kupředu jako po kolejích a zadní kolo má dostatečně dospělé měřítko,

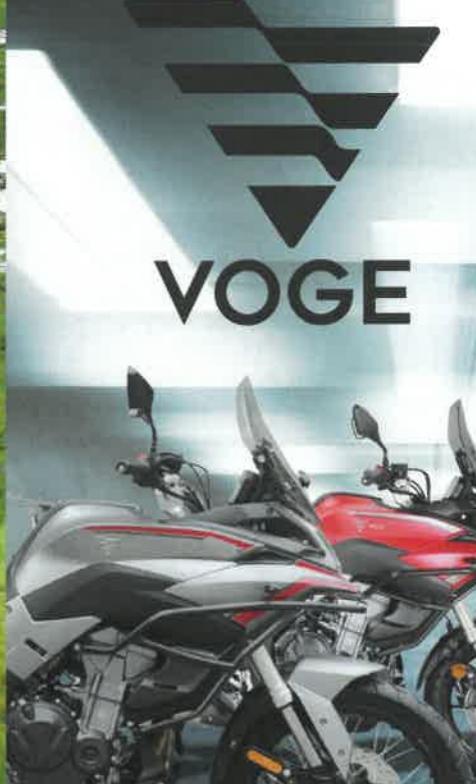
aby ustalo i poctivou dávku plynu. Přes své úctyhodné rozměry je CV3 poměrně agilní a dobré reaguje na změny směru, výkonu je dostatek, od čtyř tisíc krásně dvouválcově táhne vpřed a největší show je v rozmezí 6,5 až 7,5 tisících otáček. Maximálka je někde kolem 170 kilometrů v hodině, takže rychlé přesuny po dálnici nejsou žádný problém, spotřeba pak ale logicky stoupá přes sympatheticních pět litrů na sto kilometrů. Obrovskou výhodou dvouválců je dostatečný krouták i v menších rychlostech, je moc fajn, že je mu přizpůsobená reakce plynové rukojeti – citlivá a přesná, bez škubání a jiných nežádoucích efektů. K brzdám nemám jedinou výhradu, tři kotouče mají identický efekt jako u velké motorky a tím, že vepředu má každý svou vlastní pneumatiku, ani při brzdění v náklonech předečně neztrácí jistotu. Poněkud složitější je pohyb v malých rychlostech nebo otáčení na malém poloměru, těžiště je citelně vepředu, tady se síla v rukách docela hodí. Člověk s výškou pod 170 centimetrů se možná v garáži trochu zapotí – pokud to jde, je lepší zůstat v sedle. Absolutních pět hvězd dávám za jízdu na mokru a v zimě, grip tří kol a tří stop je zatraceně užitečný. Vzhledem k množství elektronických fičurek jsou

Při zakoupení VOGE 500DS nebo VOGE 500DSX obdržíte sadu alu kufrů v hodnotě 15.990 Kč zdarma.

#### Dovozce pro Českou republiku

MSA Motor Sport Accessoires GmbH  
Am Forst 17b | D-92637 Weiden i.d.OPf.  
Tel. +49 961 3885 207  
Mobil +420 724 242 030  
info@voge-bikes.cz

[WWW.VOGE-BIKES.CZ](http://WWW.VOGE-BIKES.CZ)



AKCE PRODLOUŽENA!  
**SADA ALU KUFRŮ ZDARMA**





první kilometry ve znamení hledání, jak, co a kde se zapíná a jak to funguje, i obyčejně otevřený kufr je závislý na více faktorech, takže je naprostě klíčové si procít manuál a předejít zbytečnému divení. Na druhou stranu můžu s jistotou potvrdit, že všechno, co Kymco u tříkolky nabízí, je příležitostně potřebné, včetně navigace a vyhíravých rukojetí. Prostor pod sedlem je fakt málo, kufr vidím jako samozřejmou investici, pokud nechcete vozit batoh. I s ohledem na to, že nejde o běžný městský skútr, ale velký, silný a výbavou hodně ambiciozní stroj, bez debat vhodný pro delší cesty a vícedenní výlety.

#### ZÁVĚR, SHRNUТИ

Tříkolky mě baví (proto je testuju) a Kymco v tomhle ohledu nebylo výjimkou. Je to agilní, velký, pohodlný, spolehlivý maxiskútr s kolem navíc. Možná jsem to tu dostatečně a vícekrát nezmínila, ale stejně jako MP3 od Piaggio je CV3 jednou z nemnoha možností, jak s běčkovými papíry řídit velký stroj s miň, než čtyřmi

koly. Pro běžný městský pohyb je podle mě dost přeslené a mezi auta v koloně se tříkolka nutně nemusí vždycky vejít, jde spíš o dokonale univerzální stroj pro obrovskou škálu uživatelů, podmírkou je jen chuť si užít rychlosť a „vítr ve vlasech“. Neřadila bych ho mezi začátečnické stroje, vzhledem k hmotnosti ho bude ideálně obsluhovat někdo, kdo už trochu zná fyziku jízdy v jedné stopě, ale jako pokračovací záležitost po městském skútru je to celkem srozumitelné. Akční rádius pětistovky je doslova za hranicemi všedních dní, nebála bych se na CV3 ani do horských průsmyků nebo na cestu k moři, a to ani se spolujezdcem, pro kterého je tu maximum místa i pohodlí. Kvalita, výkon a výbava s sebou nesou nutnost si připlatit – pořízení nového CV3 znamená sáhnout pro necelých 340 tisíc. A cena je poprvé to jediné, v čem má proti Piaggio (za 320 tisíc) lehký handicap. Kymco proti tomu kontruje výšší výkonom, větším objemem nádrže a nepatrně výkonnějšími brzdami. Jo, a v té matné zelené vypadá úžasně.

Hodi se hlásiče náklonu, citlivě upozorní na limity přední na pravý



#### KYMCO CV3 550i

##### MOTOR

Typ	čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec
Rozvod/ventilů na válec	DOHC/4
Vrtání x zdvih	neuvěděno
Zádvihový objem	550,4cm <sup>3</sup>
Plnění motoru	el. vstřikování
Nejvyšší výkon	51 k (38kW)/7 500 l/min.
Největší točivý moment	52Nm/6 000 l/min.

##### PŘEVODY

Prevodovka	CVT
Sekundární prevod	řemen

##### PODVOZEK

Přední odpružení	4x konvenční vidlice v paralelogamu, plně stavitelná centrální monoshock
Zadní odpružení	2x 250mm, dvoupístkový třmen
Brzda vpředu	260mm, jednopístkový třmen
Brzda vzadu	2 x 110/70 - 13; 160/60 - 15
Pneumatiky P/Z	

##### ROZMĚRY A HOMOST

Rozvor	neuvěděno
Výška sedla	795 mm
Hmotnost	282 kg

##### OBJEM NÁDRŽE

Nejvyšší rychlosť	neuvěděno
Spotřeba v testu	5,7 l/100km v celkovém průměru

##### CENA

339 990,- Kč



# RIDILL 2

JOIN THE SHARK WORLD

Již od **4 299 Kč**

**Vyzkoušej na SHARK EXPERIENCE**

DATUM	AGENTURA KDE
19.-20. 4. 2023	AUTOMOTODROM BRNO 
8.-9. 5. 2023	AUTODROM MOST 
31. 5.-1. 6. 2023	AUTODROM MOST 
5.-6. 6. 2023	SLOVAKIA RING 
5.-6. 7. 2023	AUTODROM MOST 
17.-18. 7. 2023	AUTOMOTODROM BRNO 
24.-25. 7. 2023	AUTOMOTODROM BRNO 
16.-17. 8. 2023	AUTOMOTODROM BRNO 
6.-7. 9. 2023	SLOVAKIA RING 
27.-29. 9. 2023	AUTOMOTODROM BRNO 

**RIDILL DRUHÉ GENERACE MÁ ZCELA NOVÝ DESIGN A VÝJIMEČNÉ VLASTNOSTI.**

Užijte si inovativní funkce SHARK pro senzační zážitek z jízdy!

Patentovaný systém rychlého vyjmouti vizoru bez použití náradí

Ergonomická výstelka s patentovaným systémem uchycení

[WWW.SHARK-HELMETS.COM](http://WWW.SHARK-HELMETS.COM)

[WWW.SHARK-HELMETS.CZ](http://WWW.SHARK-HELMETS.CZ)

Dovozce značek  
INTER CARS