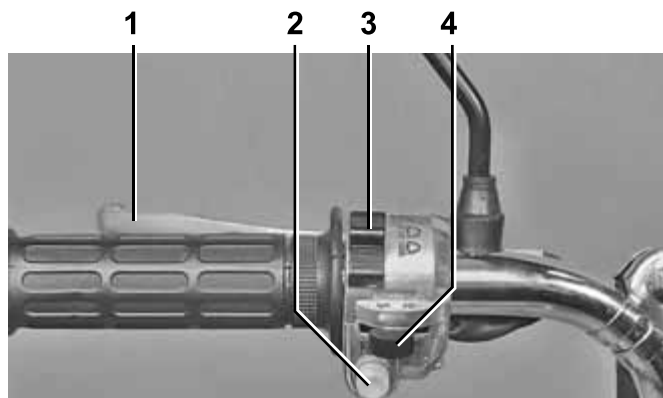
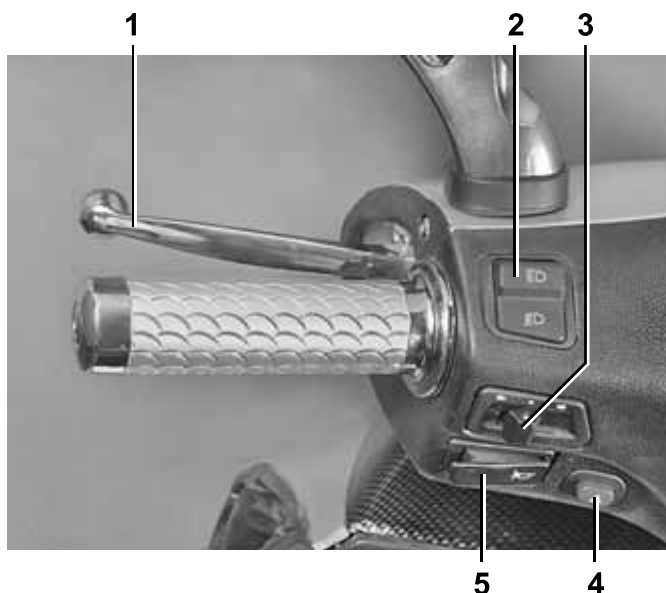


# Řízení motocyklu

K jednotce řízení skútru patří: řídítka s otočnou rukojetí „plynu“, páčky přední a zadní brzdy (všechny modely kromě **mopedů**), přepínač potkávacích a dálkových světel, tlačítko startéru, páka nášlapného startéru, kontrolky na přístrojovém panelu, dále pak tachometr, otáčkoměr a různé ukazatele signalizující funkčnost systémů skútru. Na mopedech je také páčka spojky, páka řazení rychlosti a zadní brzdy, páčka sytiče směsi karburátoru.



Levá rukojeť řídítka mopedu: 1 – páčka spojky; 2 – tlačítko houkačky; 3 – přepínač dálkového – potkávacího světla; 4 – tlačítko ovládání ukazatelů směru



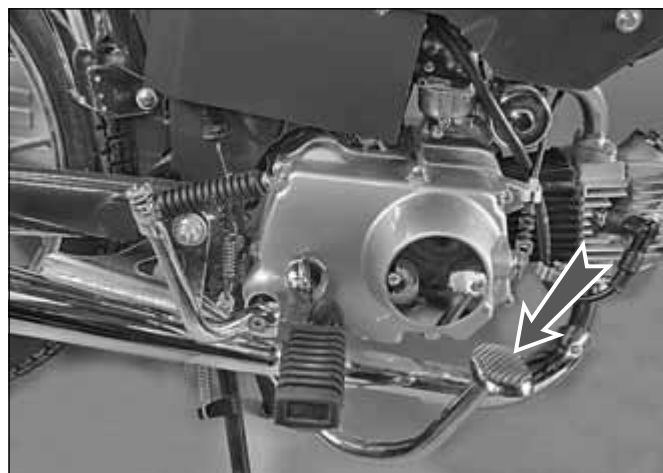
Levá rukojeť řídítka skútru: 1 – páčka zadní brzdy; 2 – přepínač dálkového – potkávacího světla; 3 – tlačítko ovládání ukazatelů směru; 4 – tlačítko výstražné signalizace; 5 – tlačítko zvukového signálu

Řídítka jsou vyrobena z ocelové trubky a upevněna pomocí speciálního trmenu na horní části vidlice nebo přímo na konzole sloupku řízení. Na levé straně řídítek je umístěna páčka zadní brzdy (všechny modely kromě **mopedů**), přepínače dálkového a potkávacího světla, tlačítka houkačky, světelné houkačky a výstražné signalizace (těžké skútry). Na levé rukojeti řídítka mopedu se nachází páčka spojky. Na pravé – spínač obrysového a tlumeného světla, páčka přední brzdy, tlačítko startéru. Otočná rukojeť „plynu“ se nachází na pravé straně řídítek.

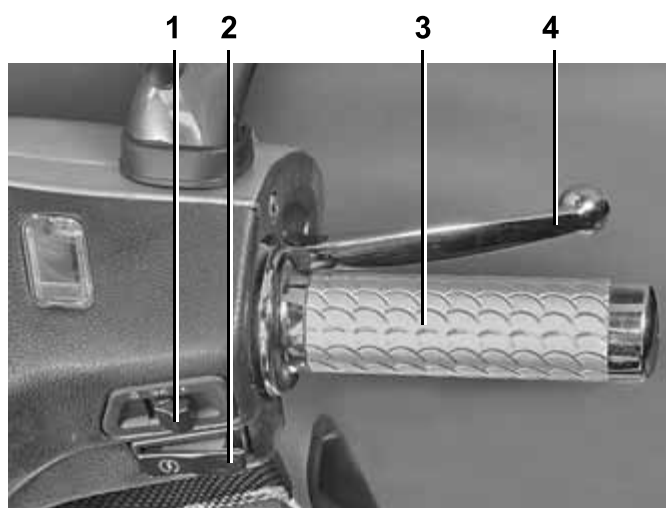


Pedál řazení rychlostí u mopedu (skuteretty)

U mopedů se rychlosti přerazují pedálem, který je umístěn u levé nohy řidiče. Zadní brzda se ovládá pedálem umístěným u pravé nohy řidiče.

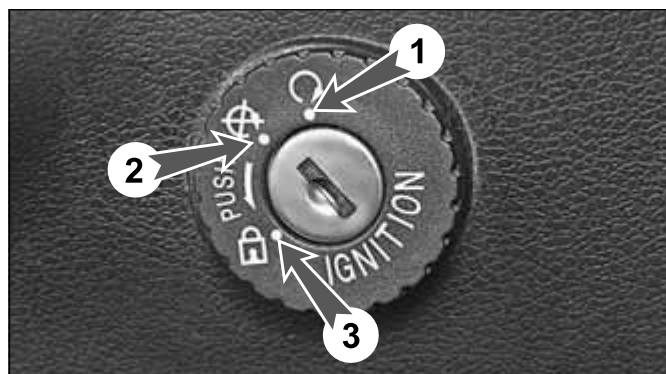


Pedál zadní brzdy na mopedu



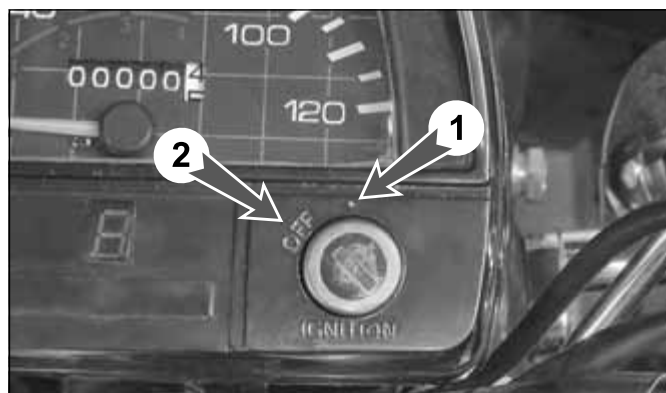
**Pravá rukojeť řídítka skútru: 1 – spínač obrysového a tluměného světla; 2 – tlačítko startéru; 3 – otočná rukojeť plynu; 4 – páčka přední brzdy**

Pod řídítky se nachází zámek zapalování, který zapíná elektrické obvody a zároveň slouží jako zámek sloupku řízení proti krádeži (u všech modelů kromě **mopedů**). Zámek má tři polohy.

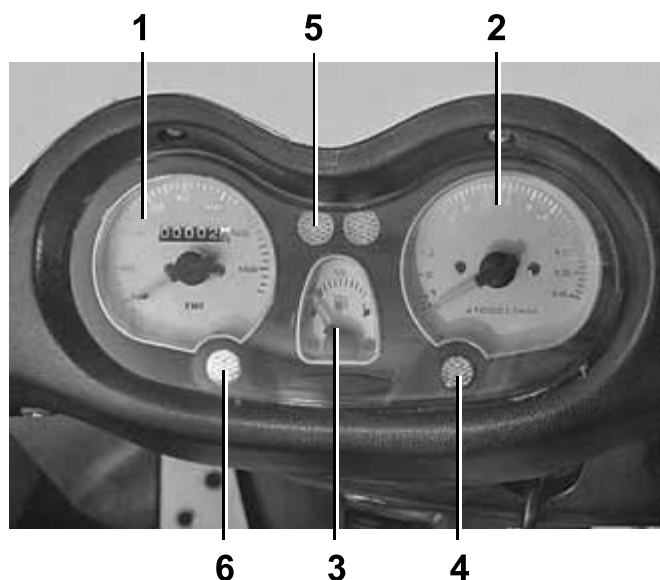


1. **ON** – všechny systémy jsou zapnuty, řídítky lze otáčet, klíč nelze vyjmout ze zámku zapalování.
2. **OFF** – všechny systémy jsou vypnuty, řídítky lze otáčet.
3. **LOCK** – všechny systémy jsou vypnuty, sloupek řízení je zablokován v šikmém postavení, řídítky nelze otáčet.

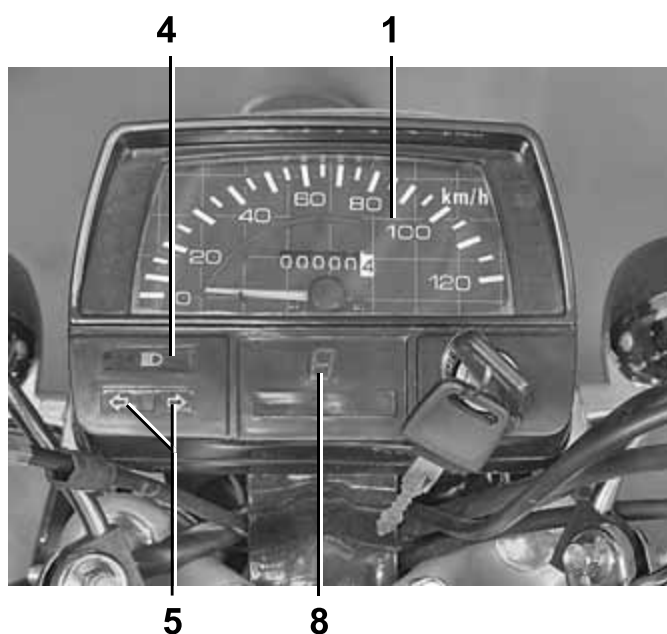
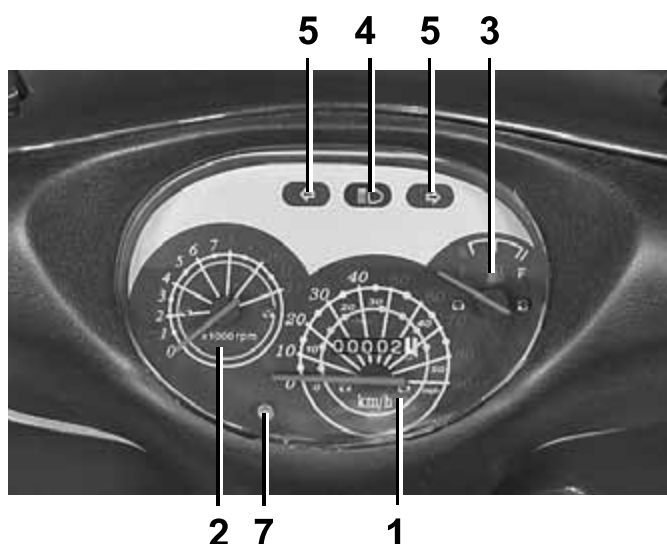
Na mopedu se zámek zapalování nachází na přístrojové desce a má dvě polohy:



1. **ON** – všechny systémy jsou zapnuty, klíč nelze vyjmout ze zámku zapalování.
2. **OFF** – všechny systémy jsou vypnuty, klíč je možno vyjmout ze zámku zapalování.  
Sloupek řízení se blokuje zvláštním zámkem, který je umístěn pod sloupkem po pravé straně.

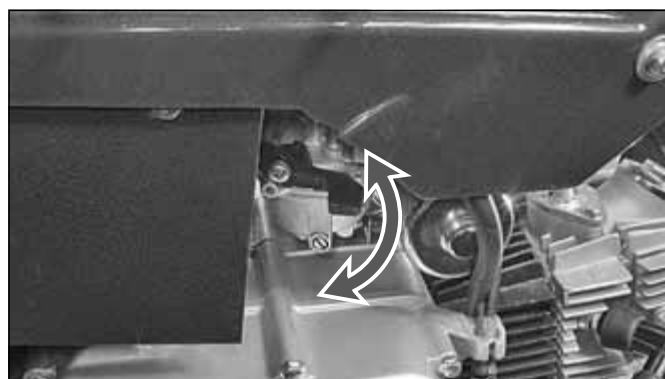


Přístrojová deska slouží pro úplnou kontrolu stroje při jízdě, její součástí je rychloměr s vestavěným počítadlem kilometrů **1**, otáčkoměr **2** (u levných skútrů otáčkoměr není) ukazující otáčky motoru, ukazatel množství paliva **3** (všechny modely kromě mopedů), kontrolka zapnutí dálkového světla **4**, kontrolka oleje **7** (dvoudobý motor), kontrolky směrovek **5**, kontrolka příchozího telefonního hovoru **6** (moped **Nirvana 150**) a indikátor zařazené rychlosti **8** u mopedů.



Přístrojové desky skútrů s různým objemem motoru

Páčka sytiče (jen u mopedů) je umístěná po pravé straně motoru vedle karburátoru. Pro spuštění motoru otočte páčku sytiče nahoru, a aniž se dotýkáte rukojeti „plynu“ (akceleratoru), která ovládá škrticí klapku, spustíte motor. Po zahřátí motoru otočte páčku sytiče dolů.



## Pozor

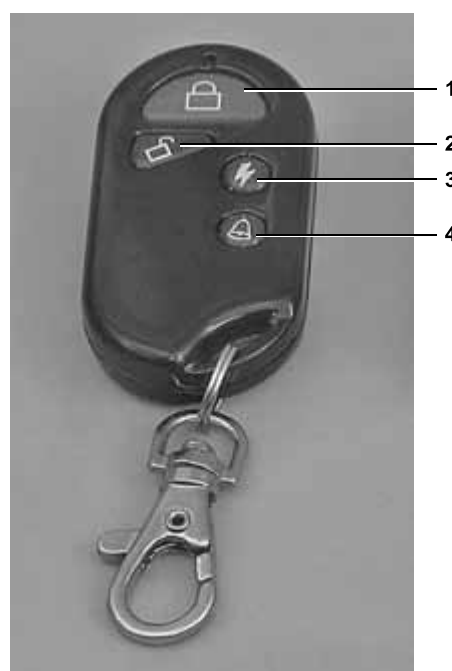
**Abyste předešli úrazům a poškození stroje, ujistěte se, že je zařazený neutrál (pohněte mopedem dopředu), stiskněte páčku vypnutí spojky nebo zajistěte moped na hlavním stojanu.**

Mnohé mopedy i skútry jsou vybavené **ochrannou signalizací** s možností nastartovat motor bez klíče.

Radiový signál z dálkového ovladače působí na vzdálenost přibližně **20 metrů**.

Ovladač je napájen baterií, kterou je nutné občas vyměnit.

Součástí ochranné signalizace jsou tyto části: centrální jednotka, relé blokování motoru, čidlo nárazu, čidlo náklonu a dálkové řízení.



**Dálkový ovladač ochranné signalizace: 1 – tlačítko aktivace; 2 – tlačítko deaktivace/vypnutí motoru; 3 – tlačítko nastartování motoru; 4 – tlačítko „poplach“**

## Pozor!

**Z bezpečnostních důvodů nenoste dálkový ovladač alarmu a klíče od zámku na jednom svazku.**

## Aktivace

1. Vypněte motor.
2. Sklopte boční opěru nebo postavte skútr na hlavní stojan.
3. Jednou stiskněte tlačítko **1** na ovladači. Systém přejde na ochranný režim, jednou se rozsvítí směrovky, siréna dá jeden signál.



## Deaktivace

Jednou stiskněte tlačítko **2** na ovladači. Systém vypne ochranný režim, dvakrát se rozsvítí směrovky, siréna dá dva signály.



## Spuštění motoru bez klíče zapalování

1. Postavte skútr na hlavní stojan.
2. Dvakrát stiskněte tlačítko **3**. Při prvním stisknutí se rozsvítí směrovky, při opakovaném stisku se zapíná startér, motor se rozběhne. Jedním stiskem tlačítka **2** je možné motor vypnout.



## Režim „poplach“

Stiskněte a podržte tlačítko **4** po dobu jedné sekundy. Siréna bude vydávat nepřetržité zvukové signály. Tento režim slouží k upoutání pozornosti ke skútru při pokusu o krádež, s jeho pomocí je možné zablokovat motor na vzdálenost do **20 metrů**.



## Pozor

**Je zakázáno spouštět motor dálkovým ovladačem a zvyšovat otáčky motoru více než na volnoběh, pokud je skútr zajištěný boční opěrou. Předejdete tím úrazům a poškození stroje. Před jízdou zkontrolujte, zda není hlavní stojan vykloněný.**

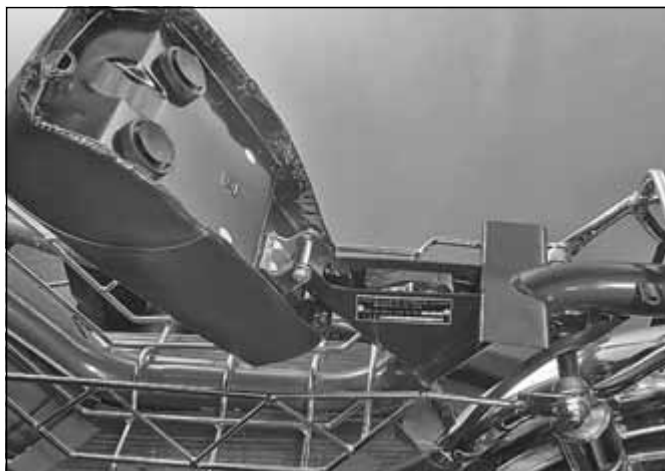
Všechny modely skútrů jsou vybaveny minimálně dvěma úložnými prostory. Jeden z nich se nachází v prostoru pod sedadlem a je určený pro uschování přilby, druhý je umístěný na vnější straně sloupku řízení. U většiny skútrů jsou oba úložné prostory zamykatelné na zámek.



Úložný prostor pod sedadlem

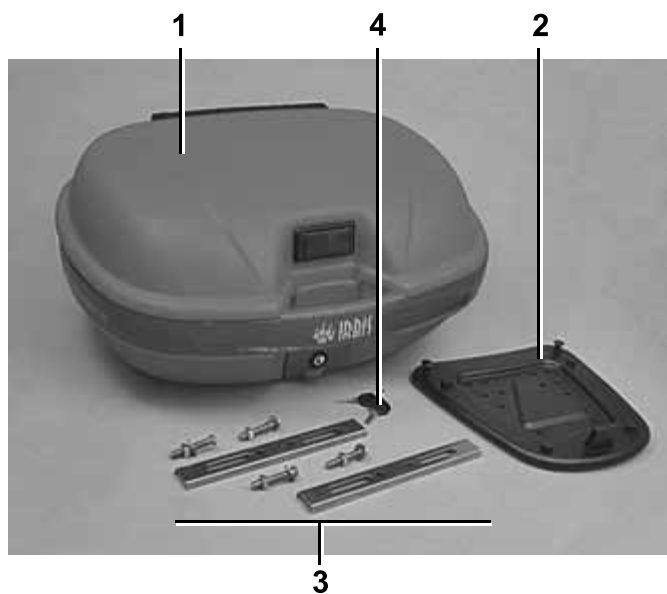


U mopedu se místo pro uschování sady nářadí nachází pod sedadlem. Pro převoz dalších nákladů je model vybavený nosičem.



U většiny skútrů je možné namontovat na zadní zavazadlový prostor další přenosný box. Hmotnost nákladu převáženého v zavazadlovém prostoru by neměla převyšovat 5 kg.

Součástí kompletu je přenosný box **1**, upevňovací podložka **2**, upínací destičky a šrouby **3**, klíče **4**.



### Montáž boxu

1. Namontujeme upevňovací podložku na zavazadlový prostor skútru.



2. Upevníme podložku dvěma upínacími destičkami a klíčem **12 mm** utáhneme matice.



3. Ustavíme box tak, aby kolíky na upevňovací podložce zapadly do otvorů v boxu.



4. Pohybem dolů zaklapneme zámek.

# Výběr skútru



***V životě každého řidiče skútru nastoupí okamžik, jehož důležitost není možné zanedbat. Je to výběr a nákup prvního stroje. Není tajemství, že při výběru je nejdůležitější první dojem. Jaké budou vaše první dojmy?***

Za prvé je potřeba si vyjasnit, s jakým cílem skútr pořizujeme a v jakých podmínkách ho budeme používat. Bude to každodenní jízda po malém, klidném městě, projížďky po okolí chaty, jízda ucpanými ulicemi velkoměsta? Bude skútr sloužit odpočinku a budeme si s ním zpříjemňovat volné chvíle, nebo to bude pracovní koník? Budeme od něho požadovat, aby s námi bezbolestně skákal z obrubníků, aby byl ovladatelný jako na závodech, anebo pro nás bude nejdůležitější plynulá jízda a pohodlné sedění? Městský **skútr-bike** s maličkým, ale „zuřivým“ motorkem dává například lekce v překonávání dopravní zácpy i velkým motocyklům. Ale bude nepoužitelný na dobře udusané lesní pěšině, nemluvě už o poměrně krátké jízdě po dálnici: chraplavé hrčení sportovního motoru a tvrdé pérování udolá každého. Jako opačný příklad máme měkkou a pohodlnou **skuterettu** – její velká kola dohromady s měkkým odpružením výborně tlumí všechny nerovnosti cesty, zvuk motoru je takřka neslyšný, „pozadí“ si libuje na pohodlném širokém sedadle – co lepšího se dá vymyslet pro klidnou večerní projížďku!



***Skuteretta má velká kola a mechanickou převodovku, spotřeba paliva je velmi nízká***

**Maxi-skútr** je volba pro ty, kteří mají v řidičském oprávnění kategorii A. Tato těžká kavalerie je předurčena pro dlouhé cesty. Co může být příjemnějšího, než za den ujet nějakých tři čtyři sta kilometrů s dokonalým komfortem na pohodlné „pohovce“! Dokonce ani kratší déšť nepokazí dojem z jízdy – rozšířené opláštění uchrání řidiče i spolujezdce před rozmary počasí.

Mimochodem, ani spolucestující se nebude cítit jako překážející přivažek, zadní sedadlo bývá dokonce komfortnější než sedadlo řidiče. Samozřejmě že bezpečnost takového stroje je daleko vyšší než u stroje s menším objemem válce, zvláště kvůli dynamice jízdy. Často maxi-skútry poskytují i další výhody nedostupné jejich menším kolegům, například opravdový systém ABS, rádio a topení.



***Maxi-skútr: draze a komfortně***

**Víceúčelový skútr** je nejhodnější varianta pro ty, kteří nechtějí být omezeni jen asfaltem. Takové stroje mají největší světlost, průjezdnost, pneumatiky „drapáky“ s vysokým vzorem, odpružení schopné bezbolestně projíždět lesními cestami s jejich výmoly a kořeny stromů, zvládnou polní i šterkové cesty často připravující člověka o zuby. Svou průjezdností mají takové „offroady“ daleko k motokrosovým motocyklům, ale jsou úplně dostačující na to, aby se řidič nebál zabrzdit na vlhké trávě, nebo že zkriví disk kola v každé sebemenší jamce. Ve stručnosti je možné shrnout, že lze najít skútr s jakýmkoli parametry, důležité jen je správně určit potřeby.

## Dvoudobý nebo čtyřdobý?

Dnešní odpověď je jasná – samozřejmě čtyřdobý! Je pravda, že dvoudobé motory jsou při stejném objemu o něco výkonnější, jejich méně vhodná charakteristika točivého momentu řidiče skútru vůbec nemusí zajímat – variátor sám udělá vše, co je třeba. Ale z výfuku dvoudobého motoru vychází vždy výrazný oblak zplodin, zvláště jestli nemá oddělený systém mazání a jeho zvuk není tak měkký jako zvuk čtyřdobého motoru.

Čtyřdobý motor je složitější, ale zato spolehlivější a má skoro dvojnásobnou životnost, lépe se spouští a nezlobí kvůli „zahlcené“ svíčke. Obecně je rozumnější pořídit skútr se čtyřdobým motorem, zvláště jestli se jedná o starší stroj. Vezměme v úvahu i to, že v prodejnách jsou ceny čtyřdobých skútrů o objemu 50 cm<sup>3</sup> obvykle znatelně vyšší než u ostatních typů.

Malá věcná poznámka – posledních cca 8 let se už dvoudobé motocykly a skútry prakticky nevyrábějí, pokud ho má nějaký výrobce v nabídce, je to spíše rarita. Je to dáno emisními požadavky, s jejichž plněním má dvoudobý motor dost velké problémy, a pokud je splní, nemá výkon.

## Výběr konkrétního modelu

Je samozřejmé, že se skútr musí líbit svým vnějším vzhledem. Jak můžeme hovořit o radosti z jízdy, jestliže stroj, na kterém jezdíme buď každý den, nebo jen o víkendu, na nás nepůsobí svým vzhledem příjemně? Ale nezapomínejme, že skútr musí vyhovovat i kvůli jiným, daleko „přízemnějším“ parametrům. Člověk sedící na skútru musí při stání dosahovat oběma nohama pevně na zem, jinak bude každé zastavení na semaforu bojem o udržení rovnováhy. Taková situace je nejen nepohodlná, ale navíc nebezpečná; nemusí trvat dlouho a řidič spadne pod kola projíždějících aut. Na druhé straně musíme počítat s předem danou velikostí skútru: například mnoho japonských skútrů o objemu 50 cm<sup>3</sup> je spočítáno na výšku průměrného malého Japonce, ale v žádném případě ne na běžného teenagera evropské velikosti. Je samozřejmě možné zvyknou si na všechno, ale kolena, která se nemohou vejít pod řídítka, mohou způsobit, že řidič nezvládne řízení. Nepohodlí je až druhořadá věc.

Subtilní výrostek a urostlý vypracovaný muž si vzhledem k tělesné dispozici nemohou vybrat stejný stroj, i když jejich nároky na něj budou v podstatě stejné.

Skútr nesmí být pro řidiče příliš těžký. Často se stává, že se nevezeme, ale musíme stroj vést vedle sebe. Taková situace není třeba problém pro stokilogramového hromotluka, který v případě nutnosti vynese skútr pod paží do pátého patra. Ale pro elegantní dívku je vyjetí s těžkým strojem z parkoviště pozpátku, a ještě třeba i do kopce neřešitelný úkol. A jestli ještě bude potřeba zvedat po pádu ležící skútr z asfaltu... Je potřeba ze všech stran strážlivě posoudit své síly a charakteristiky stroje.

Neméně důležité je určit si, kdo a jak bude provádět technickou údržbu vašeho skútru. Existuje jistě nejjednodušší a nejpohodlnější cesta – stát se zákazníkem servisu. Profesionální mechanici znají dobře svou práci, vždy jsou jasné termíny oprav a technické údržby a je na koho se obracet s reklamacemi, když něco není v pořádku. Na druhou stranu je ovšem třeba chápat mechanika, který snadněji a výhodněji udělá naplánovanou technickou údržbu několika dobrých strojů, než aby se zabýval generální opravou jednoho staříčkého skútru. Kromě toho je složitě shánět náhradní díly na starý model, zvláště když jsou součástky „na míru“. Je nemilé, když se ze skútru stane hromada železa neschopná pohybu jen proto, že se nedaří koupit jednu maličkou, na první pohled ne moc důležitou součástku. A takové případy jsou časté!

V případě, že si plánujete dělat všechny práce sám, odhadněte, jestli budete mít sílu a čas zabývat se dlouhé večery vrakem místo toho, abyste se vozili nebo dělali něco příjemnějšího.

## Nákup ojetého skútru

Nikdy nezapomeňte především na to, že zázraky se nedějí. Nekývněte, když vám někdo nabízí ke koupi bez problémů a rychle „skoro nový“ skútr za dvě stě dolarů. Jen neseriózní prodejce by prodával zboží pět- až šestkrát levněji, než je jeho prodejní hodnota (existují samozřejmě výjimky, kdy bohatí občané prodávají své stroje pod cenou, protože „překážejí“ v garáži a „lexus“ není kvůli nim kam postavit, ale stává se to zřídka). Mnohdy ani zkušený mechanik při důkladné prohlídce neodhalí podvod, vždyť reálně posoudit stav motoru a převodovky je možné jen na základě jejich rozebrání. Stal se případ, kdy se po uzavření takové „výhodné“ smlouvy ukázalo, že v motoru je dřevěný píst. Měření komprese při prodeji ukázalo velmi dobrý výsledek a ani zkušební jízda neodhalila nic podezřelého, ale už po několika kilometrech jízdy „náhradní díly“ prostě shořely.

Zvláště pečlivě je třeba přistupovat k výběru skútru, o kterém víme, že už jezdil po Rusku. Podmínky provozu v Rusku se liší od podmínek v Japonsku (rozumí se v horším smyslu) a dovezené japonské stroje reagují na drsné zkoušky předčasným opotřebením prakticky všech částí. Pokud skútr jezdil někde jinde než po Moskvě a jejím blízkém okolí, je třeba být dvojnásobně pozorný. Nehledě na to, že pokrok se po Rusku šíří pomalu, daleko od velkých center je dosud těžké najít

schopného mechanika, nemluvě už o profesionálním servisu. Spolehlivé informace o tom, jak je potřeba provádět údržbu skútru, nemají zdaleka všichni mechanici. Tak se může stát, že kvůli tomu, když není po ruce olej do dvoudobého motoru, nalije se do motoru to, co je určené pro nějaký traktor. Místo brzdové kapaliny DOT – 4 se do systému nalije „něco“ z brzdového systému téhož traktoru a vzduchový filtr se úplně vyhodí, protože se už stejně rozpadl. Je jasné, že takový skútr nebude dělat radost svému majiteli dlouho a cena opravy se může vyšplhat do stejné výše, jako byla cena stroje.

Skútr si pozorně prohlédněte. Vnější vzhled může mnoho vypovědět o jeho minulosti. Odřené nástavce rukojetí řídítek, poškrábané boční plastové obložení a zrcátka (pokud vůbec jsou) vypovídají o tom, že se skútr nedotýkal asfaltu jen koly – jinými slovy, hodně padal. Není možné najít pět let starý stroj, který by ani jednou během provozu nespádl, dříve či později se to stane každému stroji, proto neodmítejte skútr jen kvůli tomu, že jste zahlédli škrábance na plastu. Závažnější než povrchové vady jsou pro dalšího majitele skútru následky pádů a silných úderů, při kterých mohla být narušena geometrie rámu a mohl prasknout i kov. Narušená geometrie rámu vede k narušení celkové rovnováhy skútru a projeví se na řízení, prasklý rám představuje vážné nebezpečí!

Odřený zadní blatník a konec výfuku svědčí o tom, že předchozí majitel rád jezdil po zadním kole. Je pochopitelné, že takové experimenty nepřidávají skútru života. Způsob jízdy „Wheelie“ vždy kriticky zatěžuje motor, převodovku a rám skútru. Takový exemplář je lépe odmítnout.

Mnoho nepřilisi zkušených řidičů skútrů věnuje velkou pozornost počítadlu kilometrů. Počet najetých kilometrů je samozřejmě důležitý ukazatel, ale nestojí za to v současné realitě příliš počítadlu věřit. Jak upravit počítadlo vědí už i začínající mechanici s nepřilisi čistými úmysly. Ale ani pravdivý počet najetých kilometrů nemůže být posledním kritériem při výběru skútru. Jak říkal jeden odborník na automobily, je možné zničit motor a neujet přitom ani metr. Zároveň ale třeba deset tisíc najetých kilometrů při opatrném užívání může zanechat skútr prakticky v původním stavu.

Předmětem pro vyjednávání o ceně se mohou stát i takové maličkosti jako chybějící sada nářadí povinné výbavy, pneumatika s nedostatečnou hloubkou protektoru, těžko odstranitelné kosmetické vady, například prasklý plast, kryt světlometu nebo přístrojové desky, potřhané čalounění sedadla, opotřebovaný kotouč brzdy nebo pomačkaný výfuk.

Stojí za to mít se na pozoru před upravovanými skútry. Různé modernizace provádějí často sami majitelé, kteří nakupují tuningové náhradní díly, montují je na skútr podle principu „čím drsněji skútr vypadá, nebo čím dražší díly, tím líp“. Hloubkový tuning skútru je složitý proces a hloupé ověšování motoru a variátoru náhradními díly z barevných krabiček často nejen že nezlepší technické charakteristiky, ale zhorší jízdní vlastnosti. Platí také pravidlo, že jakýkoli tuning snižuje životnost pohonné jednotky.

## Second hand skútry z Japonska

Nevěřte pohádkám prodejců, že se všichni řidiči v Japonsku slepě řídí zákony, jezdí jen podle pravidel, respektují provoz a celkově se k technice chovají ohleduplně jako k samurajským mečům. Je pravda, že si Japonci váží techniky a nikdy je ani nenapadne montovat do stroje neoriginální náhradní díly, upravovat je do skútru jiné značky pilníkem, nebo nalévat automobilový olej do nádrže dvoudobého skútru. Japonská motocyklová mládež se určitě neliší od svých vrstevníků jinde na světě – všichni milují rychlou jízdu. Proto je lehkomyslné předpokládat, že skútr, který právě přivezli z Japonska, je v ideálním technickém stavu. Z Japonska se dovážejí skútry v nejrozličnějším stavu, od strojů v podstatě ideálních až po značně opotřebované. Je jasné, že prodejci nevozí vyložený odpad, ale silně opotřebované exempláře s libivým barevným zevnějškem nejsou vzácností.

Při výběru staršího stroje z Japonska věnujte pozornost následujícím skutečnostem.

Čím více tuningových úprav skútr má, tím tvrdší byly podmínky jeho provozu. Naši pozornost si ale zaslouží skútr s vnějšími úpravami, které se netýkají zvýšení výkonu. Svědčí o majiteli, který nejspíš rád působil na své okolí vzhledem svého stroje než mistrným řízením, a to znamená, že skútr nadměrně nezatěžoval.

V dobrém technickém stavu bývají také skútry se zavazadlovým košíkem vpředu a motorem o menším objemu. Nenápadný stroj bez barevných nálepek a dalších ozdob pravděpodobně vozil rozváznou hospodyně do obchodu.

Je třeba mít na paměti, že než se skútr dostane do bazaru, obvykle měsíce, nebo i roky stojí na venkovním parkovišti a působí na něj vlhký oceánský jódem nasycený vzduch japonských ostrovů. Pro skladování techniky to není vhodné prostředí, takže skútry se do Evropy mohou dostat v poměrně špatném technickém stavu.

Prodejce musí skútru zajistit předprodejní přípravu. Často se ošetření omezí jen na povrchovou úpravu – mytí a leštění různými přípravky, aby stroj získal tovární vzhled. Prodejce většinou nedělá celkovou potřebnou údržbu motoru po dlouhém stání na parkovišti, věnuje jí jen minimální prostředky. Předprodejní příprava stroje se sice promítne do konečné ceny, ale jak ukazuje praxe, tady je lepší nešetřit. Vezměme v úvahu, že všechno, co nebude provedeno během předprodejní přípravy, bude muset udělat nový majitel sám. Proto je nejlepší požádat prodejce o provedení celkové repase stroje. Servis bude stát 100 – 200 dolarů, ale budete mít záruku, že v olejové vaně bude nový olej, a ne ten, co už dávno ztratil svoje vlastnosti; v brzdovém systému bude nová brzdová kapalina a brzdy budou fungovat, když bude třeba; na kolech budou vyměněny staré, popraskané a zpuchřelé pneumatiky za nové.

Mnohem příjemnější a bezpečnější je získat stroj ve stavu „nasedni a jeď“ za trochu vyšší cenu, než si pořídit levnější skútr a spoustu problémů s jeho údržbou. Skútr si přece pořizujeme proto, abychom jezdili, a ne běhali po opravnách a spravovali ho.

Poslední a často rozhodující fáze výběru ojetého skútru je zkušební jízda. Nastartujeme a zahřejeme motor. Nesmí vydávat žádné neobvyklé zvuky. Výjimkou může být lehký, sotva slyšitelný šelest ventilů čtyřdobého motoru, který musí úplně zmizet po 2 – 4 minutách chodu. Nevěřte prodáváči, který tvrdí, že „motor se hned zahřeje a všechno klapání přestane“. Jakékoli klepání motoru je známka budoucí drahé opravy, a tedy i důvod pro vážné vyjednávání o ceně, nebo i odmítnutí nákupu. Při přidání „plynu“ musí motor nabírat obrátky rovnoměrně a bez opožďování, nesmí být žádné „kašlání“ v karburátoru nebo do výfukového potrubí – to také signalizuje, že motor není úplně v pořádku. Pro nezkušeného člověka je dost složité odhadnout cenu budoucí opravy, a tak jestli prodáváč pohotově souhlasí se stažením ceny o 50 – 100 – 200 dolarů, je lepší takový stroj nekupovat.

Samotná zkušební jízda často bývá problém, protože majitel se jednak bojí podvodu, nebo že mu zůstane rozbitý skútr, pokud s ním potenciální kupec havaruje. Obvykle v takových případech platí nepsané pravidlo: „spadl – koupil“. Bývá to za cenu, kterou stanovil prodáváč. Další možnost je nechat před zkušební jízdou prodejci zálohu v celkové výši stanovené ceny.

Zahájíme zkušební jízdu, spustíme motor. Jestliže je startování zdlouhavé, váhavé, nebo jestli spojka výrazně prokluzuje, jsou pravděpodobně opotřebené čelisti, nebo dokonce buben. Jedno i druhé jsou závažné závady. V servisu po vás budou chtít za opravu minimálně 50 dolarů a cenu náhradních dílů. Skútr se musí rozjíždět plynule, bez nápadných poruch a zadrhávání při tahu. Výjimkou mohou být jen stroje značky Honda – její skútry se takto projevují v důsledku zvláštního nastavení variátoru.

Brzdy současných skútrů, dokonce i bubnové, pracují velmi výrazně, efektivně a předvídatelně. Zabrzdíme postupně přední a zadní brzdou. Mechanismy nesmí vydávat žádné zvuky, musí zabírat výrazně a zpomalovat skútr rovnoměrně bez zadrhávání a opakujících se otřesů brzdových páček. Jestli upozorujeme při brzdění podobné projevy, jsou brzdové bubny deformované do elipsy (nebo je deformovaný brzdový kotouč, pokud jsou brzdy kotoučové) – to se stává při silném opotřebení nebo při mechanickém poškození. V případě takové závady hrozí výměna celého kola, protože brzdový buben se montuje společně s kolem. Brzdové kotouče se mohou vyměnit i samostatně, ale cena je přibližně stejná jako při výměně celého kola.

Skútr (čtyřdobý) nesmí silně kouřit. Pokud za ním zůstává oblak namodralého, výrazně štiplavého kouře, brzo bude nutné vyměnit součástky tvořící spalovací prostor. Takový stroj je také lépe odmítnout.

Ujistíme se, že není nápadná vůle v ložiskách kol, v místech připevnění pohonného agregátu k rámu a ve vidlici sloupku řízení. Odstranění takových závad bude stát hodně peněz.

Shrnuli jsme ve stručnosti všechny hlavní zásady, které je potřeba dodržet při výběru staršího skútru. Přesto vám však nikdo nepomůže lépe než zkušený mechanik, nebo alespoň dobrý řidič skútru, který už najezdil velké množství kilometrů. A ještě jedna rada: s výběrem není potřeba spěchat. Podle zákona schválnosti se další nabízený stroj ukáže lepší než předchozí.

## Převzetí nového skútru

Nákup nového skútru by neměl být v podstatě problém: přijdeme do obchodu, rozhodneme se pro určitý typ, vyberete barvu a to je vše – jedeme! Při výběru ale musíme být ostražití, když uvážíme, jak skútry putují do prodejny. Napřed prodělají dlouhou cestu z Japonska, Číny, Evropy... Plují na lodích, natrásají se v nákladních vagonech a jedou na přívěsech kamiónů. Je jisté, že projet několik tisíc kilometrů bez zvláštních dobrodružství je spíše štěstí a náhoda (a vyhnout se poškození při překládání zboží je možná i zázrak).

Při převozu jsou skútry často poškozeny. Každý prodejce samozřejmě zařídí, aby skútr kvůli tomu neztratil při prodeji na ceně, a podle možnosti odstraní všechny závady a nedostatky při předprodejní přípravě. Poškozený díl kapoty nebo ulomenou směrovku je možné vyměnit, v horším případě pouze zalepit a přelakovat. Na první pohled je vše normální, ale takový skútr už nelze nazvat novým v plném smyslu slova. Jestli podobná poškození vyjdou najevo, vyberte si jiný stroj, nebo požadujte výraznou slevu. Prodejci s takovým krokem většinou souhlasí.

Důležité je věnovat pozornost kompletnosti skútru, nejlepší je porovnat se soupisem vybavení. Zkontrolujeme, zda je kompletní povinná výbava, jestli prodejce dodal všechny klíče uvedené v seznamu, jestli má skútr patřičné doplňky.

Stává se, že se některé maličkosti po cestě z továrny do prodejny ztratí, něco zapomenou vložit do balení ještě v továrně, zvláště jestli byl skútr vyrobený v Číně. Proto je potřeba být pozorný.

Důležité je zkontrolovat rok výroby stroje. Vše je v pořádku, jestliže skútr právě sjel z výrobního pásu. Horší situace je, pokud stál několik let ve skladu. U staršího stroje může po několika desítkách kilometrů vypovědět činnost baterie, brzdová a chladicí kapalina potřebuje vyměnit. Je dobré, když je prodejní firma svědomitá a technická údržba proběhla předtím, než se strojem vjeli do prodejního sálu. Ale bohužel ne všichni prodejci jsou takoví. Někteří si dosud myslí, že šetřit na maličkostech je důležitější, než udržet si dobré jméno.

Prodejce mívá obvykle na skladě dostatečnou zásobu strojů, ze které je možné vybírat. Pokud chceme koupit skútr čínské nebo asijské výroby (kromě japonské), necháme si předvést více strojů. Jediný exemplář, který zbyl ve skladu, nebude zřejmě nejlepší.

Jak je vidět, výběr nového skútru není nejjednodušší úkol a vyžaduje alespoň teoretickou přípravu a velkou pozornost.

V této kapitole jsme zvážili prakticky všechny základní momenty při výběru skútru, proto se teď můžeme směle vypravit na možná nejdůležitější nákup v našem životě. Staneme se součástí ohromného a zajímavého jednostopého světa a zařadíme se do velké rodiny citelů skútrů a motocyklů.

Pamatujme, že při nelehké záležitosti výběru prvního skútru je vždy žádoucí společnost zkušeného mechanika.