

250 koní bez brzd. S vodním supersportem se vyřadíte dosyta

12. září 2023

Představte si 250 koní s turbem přeplňovaného motoru, které vás ženou po vodní hladině, nad kterou doslova kloužete. Na povel řídítky zatočí jako nic a jede víc, jak stovkou. Toto všechno umí jeden z nejsilnějších skútrů na trhu, který jsme otestovali.



WaveRunner FX Cruiser SVHO LTD | foto: YAMAHA



26 fotografií

Vodní skútr rozhodně není nový vynález, ale stejně jako všechny dopravní prostředky si prochází vývojem. A pokud si říkáte, co se dá ještě vymyslet na plováku s turbínou, tak vězte, že je toho zatraceně hodně. Ostatně o tom, co dokáže nabídnout jeden z nejsilnějších strojů na trhu, který

má ve své nabídce Yamaha jsme se přesvědčili na vlastní kůži. Nejdříve ale trochu teorie.

O čem to je?

Vodní skútr sice na první pohled vypadá jako malá hračka, ale když si vedle něj stoupnete na zemi, zjistíte, že je velký jako menší loď. Konkrétně námi testovaná Yamaha má více než 3,5 metru na délku a 1,27 metru na šířku. Tělo skútru tvoří plovák, který svým tvarem určuje jízdní vlastnosti.

Jiný plovák mají užitkové stroje a jiný sportovní. Pod sedačkou je ukrytý motor, který přes jednoduchou převodovku pohání malou turbínu. Ta saje vodu pod skútre a žene ji skrz trysku dozadu. Tryska je také přímo napojená na řídítka a jejím nakláněním do stran zatáčíte. Kormidlo tu nehledejte. Díky tomuto systému pohonu může skútr rychle akcelarovat a měnit směr mnohem rychleji než loď, protože i pro zatočení může využít maximální výkon motoru.

Zatímco dříve byla většina skútrů dvoutaktních pro vyšší výkon ve vysokých otáčkách a nízkou hmotnost, dnes už převažují čtyřtaky. Honba za výkonem je ale všudypřítomná a objemy motorů stále rostou a přidává se k tomu přeplňování turbodmychadlem. Výkon 250 koní už tak není žádné tabu, ale u špičkových modelů většiny výrobců standard. Vodní skútr samozřejmě nemá brzdy, takže pokud chcete zpomalit, musíte pustit plynovou páčku a počkat, až vás zpomalí odpor vody, nebo mu pomoci zpětným chodem. A to je vlastně všechno. Takto jednoduchý stroj to ve skutečnosti je. A jak se na něm jezdí?

Výkon a luxus

Námi testovaný stroj nese označení WaveRunner FX Cruiser SVHO LTD. Jak asi tušíte, čím více písmen, tím více zábavy. A tady to platí stoprocentně. Jak píšeme výše, celá tato bestie měří přes tři a půl metru a váží 396 kilogramů. Je to navíc limitovaná edice v parádní modré barvě. K tomu má sedmdesátilitrovou nádrž. Mezi vodními plochami se vozí na speciálním vleku, no a když chceme skútr dostat do vody, prostě s vlekem nacouváme tak hluboko pod hladinu, až můžeme skútr stáhnout na vodu.

Yamaha nemá žádné klíčky, stačí bezpečnostní „trhačka“, kterou musí mít jezdec za jízdy na zápěstí a v případě opuštění stroje vypne motor. Jako zabezpečení tu slouží systém, který si zapamatuje GPS polohu skútru a v případě neadekvátního pohybu spustí velmi hlasitý alarm a samozřejmě znemožní start motoru. U nás i v zahraničí je celkem běžné, že skútr necháte celou sezonu uvázaný na vodě.

Po stisknutí startovacího tlačítka se rozsvítí velký barevný displej, který ukazuje vše potřebné a jehož prostřednictvím se dá nastavit řada parametrů. Pak už jen stačí znovu podržet tlačítko startu a přeplňovaná osmnáctistovka se ozve bručivým zvukem.

Skútr je vždy třeba startovat ve větší hloubce, protože jinak si saje kamínky a písek ze dna a

poškodí si turbínu. Yamaha má navíc systém otevřeného chladicího okruhu, kdy si nasává vodu přímo z vodní hladiny a zase ji vytlačuje ven. To je řešení, které šetří váhu, je spolehlivější, ale zase náchylnější na nasátí nečistot.

Ovládání se u různých výrobců liší. Yamaha používá na každém řídítku umístěnou jednu páčku ovládanou ukazovákem. Napravo přidáváte plyn směrem dopředu a stiskem té levé přeřadíte na zpětný chod. Výhodou je, že můžete vyřadit i na neutrál a skútr tak umí stát na místě s nastartovaným motorem. To se hodí třeba při nastupování, nebo při vodních sportech, kdy potřebujete počkat na lyžaře.



Na řídítkách ale najdete další ovladače. Jedním z nich můžete omezit rychlost jízdy, například při vjezdu do přístavu. Můžete také využít tempomat. To se hodí zejména na moři při delších přejezdech. S ohledem na vysoké rychlosti a stabilitu Yamahy určitě není problém udělat si výlet i na několik desítek kilometrů. Poslední nastavení, které můžete na řídítku udělat je nastavení takzvaného trimu. Tím ovládáte trysku ve vertikálním směru, což umožňuje mít optimální tah v nízkých i vysokých rychlostech.

Pohodlí i zábava

Pomalou vyjíždím od mola a jakmile před sebou mám otevřenou vodní hladinu, přidávám plyn. Zátah motoru je opravdu impozantní a skútr jede takřka okamžitě ve skluzu. U slabších strojů v podstatě pořád držíte plný plyn, to u FX rozhodně nejde. Každý milimetr na plynové páčce vás vystřelí dopředu.

Maximální rychlost se pohybuje okolo 120ti kilometrů v hodině. To sice ve světě aut a motorek není moc, ale zkuste to na vodě. Za řídítky si připadáte, jako byste letěli nad hladinou. Jediný problém je, že jedete v plavkách a vestě a i když je kapota skútru dobře aerodynamická, dost na

vás fouká. Každopádně i v takových rychlostech je Yamaha stabilní. Prudce zatočit v takové rychlosti by znamenalo okamžité opuštění stroje. Stačí ale trochu ubrat, naklonit se do zatáčky, přidat plyn, bort skútru se zakousne do vody a otočí vás skoro na pětníku.

Yamaze se dokonale povedlo skloubit stabilitu velkého trojmístného skútru a ovladatelnost. Stroj reaguje na řízení okamžitě a mění směr přesně tak, jak potřebujete. Motor se vytáčí překvapivě rychle a když uděláte kolečko a najedete na svou vlastní vlnu, tak vás za plynem bleskurychle vystřelí přes ni přídí k obloze. No a tohle se dá dělat celý den. Největší limit je jednoznačně velikost vodní plochy. Jezero, na kterém jsme testovali Yamaha přeletěla za pár desítek sekund. Brzy tak zjistíte, že větší zábava, než zkoušet vysokou rychlost je manévrování na malém prostoru. Skútr dokáže řádně rozhýbat vodní hladinu a voda pak slouží jako přírodní skokánek.

Na rozdíl od silných motorek, nebo supersportovních aut není těžké se na klasickém vodním skútru naučit rychle jezdit a využít jeho maximální výkon. Voda má velký odpor a každý kůň se tu hodí, ale pokud neuděláte vyloženě velkou chybu a dodržujete základní pravidla pro jízdu na vodě, v podstatě není moc, co by se vám mohlo stát. Převrátit vodní skútr je opravdu kumšt a osobně se mi to nikdy nepovedlo, ani jsem to nikde neviděl. To už spíš z Yamahy při prudkém zatočení spadnete, protože skútr se dokáže otočit tak rychle, že se na něm nemusíte udržet. Od toho je tu ale výtrhovka, která vypne motor a vy si ke stroji zase doplavete.



Jak už jsme psali, skútr zatočí jen když máte přidáný plyn, protože ho do zatáčky posouvá proud z trysky. Když na FX přidáte plyn v zatáčce, jste schopni skútr otočit na několika metrech, což je s téměř čtyřistakilovým strojem celkem zážitek. Vynikající je pak systém automatického trimování trysky. Ten přizpůsobuje naklápění vaší rychlosti a vy se tak o nic nemusíte starat. Trim reaguje velmi rychle a nakonec spíš využívám automat, než manuální nastavení.

Nesmíme ale zapomenout ani na praktickou stránku. Yamaha má pod přední kapotou velký vodotěsný box. Další menší je za řídítky. Vedle nich jsou držáky na pití a pod nimi reproduktory audiosystému, ke kterému můžete připojit telefon. Za zadní sedačkou je malá plošina a za ní vyklápěcí schůdek pro nastupování. Nechybí ani oko pro upevnění lana na vodní sporty. Při těch se budou hodit i zpětná zrcátka, ve kterých můžete kontrolovat třeba wakeboardistu.

Stojí za každou korunu

Svět vodních skútrů jde rychle dopředu a každý rok přichází výrobci s novými modely. Udržet se na špičce rozhodně není jednoduché, ale Yamaze se to tradičně daří už jen díky mnohaletým zkušenostem v tomto segmentu. Skvělý je motor, který je výborně naladěný a využívá na

maximum efekt turba. To s sebou nese ale i stinnou stránku, kterou je spotřeba zhruba 35 litrů na hodinu při jízdě na plný plyn. Každý spálený litr ale stojí za to a jízda na téhle bestii vás jen tak bavit nepřestane.

A kolik Yamaha za tuhle legraci chce? Námi testovaný model vyjde na 690 000. To sice není málo, ale na druhou stranu je to top model, který bude jen těžko hledat konkurenci a když byste přepočítali peníze na jednotky zábavy, rozhodně by to byl skvělý poměr.

V sedě i ve stoje

Vodní skútry lze rozdělit na dva typy, takzvané sedáky - to je stroj, na kterém sedíte stejně jako na motorce a patří sem Yamaha, kterou jsme testovali. Druhou možností je takzvaná stojka. To je jednomístný stroj většinou s dvoutaktním motorem, na kterém stojíte a řídíte především přenášením váhy. Na stojce se dá dělat mnohem více triků, ale na cestování a dlouhé přesuny to rozhodně není. Chce to také mnohem víc cviku, než si jízdu ve stoje osvojíte.

Legislativa

Vodní skútr s větším výkonem než 5 koní podléhá registraci na plavební správě. Musí být označen číslem a pro jízdu potřebujete průkaz VMP - Vůdce Malého Plavidla. Pro jeho získání musíte absolvovat praktický jednodenní výcvik na vodě a složit písemnou zkoušku na plavební správě. Průkaz lze také rozšířit pro jízdu na moři. S vodním skútreem pak můžete jezdit ve stejném režimu jako s lodí, pokud to místní podmínky neupravují jinak.

S ohledem na dřívější spory chatařů a jezdců je u nás možnost jízdy poměrně omezená a lepší, než řeky a přehrady jsou uzavřená jezera s vymezeným prostorem pro motorové stroje.

Neriskujete tak střet s plavci, nebo třeba veslaři. Důležitý je pochopitelně vzájemný respekt a ohleduplnost k okolí.

Autoři: pro iDNES.cz, Matěj Oliva