

Patnáct koní italské zábavy



Motardových motocyklů o objemu 125 cm³ se v posledních letech vyrojilo vskutku hodně. Je i nová Beta pouhým členem mnohohlavého stáda, nebo nabízí něco víc?

Jakub „Hawk“ Dražan, hawk@cmn.cz
foto: Jakub Nič

S příchodem Yamahy YZF-R125 v roce 2007 se stalo něco neobvyklého. Nový motor Minarelli, který tato Yamaha začala používat, se stal

nosným prvkem nabídky snad všech výrobců, kteří stopěťadvacítky vyrábí. A i Beta si vzala po vzoru Fanticu či Husqvarny do parády právě tento agregát, a zasadila jej do zcela nového modelu RR 125 4T Motard.

V mladém těle mladý duch
RR 125 potěší svým svěžím mladým vzhledem. Především barevná kombinace s převládající bílou dodává motorce eleganci. Křivky motorky si přitom nezadají se svými velkými ostrými sestrami, a to je velká zbraň Bety. Na druhou stranu ani u konkurence tyto vlastnosti nejsou výjimkou, a tak mů-



Dvě, tolik má Beta kol

žeme mluvit spíše o jakémsi mírném vzhledovém nadstandardu dnešního trhu. Povšimněte si ráfků testované Bety. Jako jediná z konkurenčních motocyklů používá loukoťová kola, která přicházejí na supermotu opět do módy. I to naznačuje, že Beta patří spíše do městského provozu a majiteli ušetří také nějaký ten nervík při přezouvání.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Beta RR 125 Motard 4T LC	
Objem	124,6 cm ³
Výkon	11 kW/15 k
Točivý moment	neudán
Hmotnost	102 kg (bez náplní)
Cena	106 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, OHC/4, vrtání × zdvih 52 × 58,6 mm, kompresní poměr 11,2:1, karburátor Keihin CVK 30, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: dvojitý ocelový rám, vpředu nenastavitelná USD vidlice Ø 41 mm, zdvih 260 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 270 mm, nastavitelné předpětí, brzdy vpředu kotouč Ø 300 mm, dvoupístkový třmen, vzadu Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 110/80-17, vzadu 130/70-17, vyplétané ráfky 2,50"/3,50"

Parametry: délka 2115 mm, výška 1215 mm, šířka 820 mm, sedlo 925 mm, rozvor 1410 mm, světlá výška 335 mm, nádrž 7,3 l (1,5 l rezerva)

Je prostě cool

Na seznamovačku s malou Betou jsme vyrazili k dovozcům do Valašského Meziříčí. Leštěnka s pár stovkami kilometrů na tachometru na nás byla nachystaná v garáži. Tady jsem cítil trochu zradu, protože hlavně na stopěťadvacítkách je velice znát, když je motor syrový, brzdy nejsou zajeté a práce tlumičů ještě není optimální. Vyrázili jsme ale na cestu a každým kilometrem jsem cítil, jak se mi motorka pod rukama mění.

Po prvním klikatění se na několika metrech čtverečních jsem okamžitě přišel na chuť poměrně vyváženému podvozku. Na takové to domácí blbnutíčko je naprosto ideální. Slalomy, prudké změny

směru a tak. Na vše reaguje velice předvídatelně. Jistotu ztrácí až ve vyšší rychlosti, která se díky offroadově krátkému sekundárnímu převodu pohybuje okolo 110 km/h, kde už motor nemá dynamiku. Ale o to lepší je to v rychlostech do stovky, kde patnáctikoňový jednoválec předvádí své silné stránky.

Erero prostě není silniční závodák, nýbrž cool malý motard, který se nezalekne ani nějakého toho výmolu. Na přeježdění rolet to sice není, ale jízdy po nepevněné cestě se bát rozhodně nemusíte. Tuhle motorku si pochopitelně nejvíc užijete ve městě nebo na malém zamotaném okruhu. Např. v Pardubicích, Mekce malorážek, tam bude úplně boží.

Prorazí?

Při jízdě na Betě jsem tak přemýšlel, zda tohle je ta motorka, po které jsem v šestnácti toužil. Před sedmi lety (uff, to to letí) byla snem všech začínajících stopěťadvacítk, která nebude znít jako křovinořez, ale poletí jako křovinořez (Aprilia MX125 či Cagiva Super City 125). Ale pořád tu byl onen limit patnácti koní, a proto jsme čekali na čtyřdobou variantu moderního biku. A přišla, ovšem z jiné továrny.

Z mého pohledu je tu čtyřdobá jedenáctikilowattová Beta bohužel trochu s křížkem po funuse. Její doba byla přibližně před čtyřmi lety v době expanze stopěťadvacítek. Nyní už si svoje zákazníky bude na českém trhu v zaběhlé konkurenci získávat těžko, stejně jako např. Husqvarna, a to i přesto, že obě motorky jsou hodně dobré a těžko jim budeme hledat nějakou zásadnější výtku. Pokud je ale právě pro vás nyní koupě stopěťadvacítky aktu-

KONKURENCE

Husqvarna SM 125 4T
117 kg • karburátor • 11 kW • od 84 900 Kč



Fantic Caballero TZ170M
96 kg (bez náplní) • karburátor • 11 kW • 131 900 Kč



Yamaha WR125X
137 kg • vstříkování • 11 kW • 99 990 Kč



Derbi DRD 125 4T 4V SM
124 kg • karburátor • 11 kW • 104 900 Kč



ální záležitostí a nechcete jít s davem na YZF či CBR, bude pro vás tohle erero skvělá volba. ■

Motocykl do testu zapůjčila firma Moto Palič.