

Husqvabergy

Začátkem loňského roku BMW oznámilo, že prodává Husqvarnu Kátéemce. V květnu jsme se dozvěděli, že se Husqvarna a Husaberg spojují dohromady pod značkou Husqvarna. Koncem října už byly první modely nových „Husqvabergů“ na světě a začátkem dubna jsme je dostali do tlap my.

Petr Záruba, petr.zaruba@cmn.cz
foto: David M. Bodlák

Vypadá to, že za chvíli bude KTM čelit velkému problému s antimonopolním úřadem, protože svoji nejblíží evropskou konkurenci celkem slušně drtí. Endurovou konkurenci už má skoro celou pod palcem, tady Japonci trochu zaspali, ale ani v motokrosu už tak úplně nedominují.

Lidi mají na tenhle tah KTM většinou dva názory: buď se s tímto krokem KTM neztotožňují a Husqvarnu si už nikdy nekoupí, anebo si naopak myslí, že to značka Husqvarna může prospět. My patříme rozhodně k těm druhým, protože Husqvarna tím získává novou image, hodně vylepšila „merchandising“ (správné zboží se nachází na správném místě, ve správný čas a za správnou cenu) a troufám si říct, že i motorky jsou nyní mnohem lepší.

Od každého něco

Spojením Husqvarny a Husabergu nevzniklo nic revolučně no-

vého. Žádná z technologií, kterou vyvinula Husqvarna pod vedením BMW, například primární řetězové kolečko v ose kyvné vidlice, se zde nepoužila, a KTM jen na hotové loňské Bergy nalepila jiné polepy. Vlastně jedna změna tu je. U Husqvaren nenajdete systém PDS, jako tomu bylo na Bergách, ale všude je použito přepákování. Zůstala ale politika. Nové enduromodely Husqvarny se KTM snaží držet na stejné technické úrovni jako EXC Six Days, jen za lepší cenu. Všechna endura jsou v základu osazena čtyřkomorovou vidlicí WP 4CS, což normální EXC nemají. Od Husabergu bylo také převzato přehledné označení modelů TC, FC, TE, FE (T – dvoudobý, F – čtyřdobý, C – cross, E – Enduro).

Před dvěma týdny jsme měli možnost v areálu na Kavčáku u Benešova osedlat hned čtyři nové Husqvarny – TC 125, FC 250, TE 300 a FE 350. Na svezení jsem byl hodně zvěda-



TC 125 se netřeba bát, je to zábava



FC 250 ze zatáček překvapí velkým krouťákem

vý, protože počasí slibovalo, že to bude první Kavčák na suchu. Už když jsem přijížděl, z dálky na mě svítily sněhobílé krásy s modro-žlutou grafikou. Musím přiznat, že lesklé bílé plasty motorce sluší o hodně víc než modré husaberčí, jen se trochu bojím, že až se s motorkou plácne a plasty se podřou, budou trochu „ee“.

TC 125

První šla na řadu dváca, asi proto, že jsem byl nejmladší a všichni ostatní se jí tak trochu báli, i když neměli vůbec proč. Vždyť je to tak zábavná motorka! Po prvních kolech je mi jasné, že to na Kavčáku zase nebude sranda – samé velké díry a hluboké rolety.

Dváca byla skoro nová, tlumiče ještě nebyly úplně zaježty, takže jsem na roletách dostával pěkně do těla. Čím víc jsem toho ale naježdil, tím jsem získával pro motorku větší cit a říkala mi jasně, co ode mě chce: Plyni! A to jakože hodně plynu. Čím víc jsem jí ho dával, tím víc se jí to líbilo a přes díry letěla jak splašená. Tahle dvacka je prostě ostré závodní náčiní a bez plynu nefunguje.

Na ergonomii Husqvaren se mi líbí jejich kompaktnost. Je z nich cítit evropská ruka KTM a přesně vyhovuje evropským typům lidí. Na zem z ní krásně dosáhne i člověk menší postavy a posed je dokonalý, říditka trochu viš, nohy pokrčené akorát, úzká nádrž

a tvrdší sedlo. K ovladatelnosti také žádné připomínky, s 92 kg bez náplní je to hračka, kterou zlomíte kdykoli a kamkoli.

FC 250

Motokrosové dopoledne pokračovalo pod taktovkou čtyřdobé dvěstěpadesátky. Na ní už bylo znát, že měla trochu víc najeto a tlumiče byly příjemnější. Je to i tím, že motorka je trochu těžší a má jinak centralizované hmoty. Na dvěpade se mi opravdu jezdilo velmi příjemně, nemusíte tolik používat spojku jako na dvěce a celkově je motorka pohodlnější. První jízdu jsem z ní byl trochu vyplašený, protože jsem měl špatně nastavený úhel řídítek, takže motorka mě v zatáčkách moc neposlouchala a měla tendenci sklouzávat, kam jsem nechtěl. Ovšem jakmile jsem říditka přetočil trochu víc dozadu, byla to hned jiná písnička. Motorka krásně držela stopu a nechala si líbit cokoli.

Nedávno jsem jezdil na nové Yamaze YZ 250F s otočeným válcem a říkal jsem si, že tahle dvěstěpadesátka má absolutně největší krouťák ve třídě. Omyl,



S trippade je les váš

► TEST | RSD Yamaha Tmax Hyper Modified

Šílený Max!

Přestože se to ani na první, ani na druhý a zřejmě ani na třetí pohled nezdá, tohle kdysi býval maxiskútr Yamaha Tmax. Před dvěma lety si ho vzal do prádla známý americký úpravce Roland Sands a já měl teď konečně možnost jej jako první novinář otestovat. Yamaha, tohle chceme v sérii!

Alan Cathcart

překlad a úprava:

Jan Rameš, honzis@cmn.cz

foto: Kevin Wing

Skútry jsou praktické, motorky zábavné. Jak to skloubit? Pošlete to Sandsovi. Stejně jako to udělal produktový manažer evropského zastoupení Yamahy Shun

Miyazawa s tehdy novou generací Těčka. Výsledek nazvaný Hyper Modified (to sedí!) putoval po mnoha světových výstavách, než se dostal zpátky do LA a já se mohl svězt. Čekání se však vyplátilo.

Všechny plasty pryč

„Tohle byl jeden z nejtěžších projektů, jaké jsem kdy dělal,“

prozradil mi Roland. „Pořád jsem chtěl Tmaxe předělat na motorku, nacpat nádrž mezi sedlo a krk řízení a udělat káfiáče. Ale nakonec jsem přesvědčil sám sebe, že bych naopak měl podpořit tu skútrovou část, takže z toho nakonec je takový surf racer, s kterým můžete jet na pláž, stejně jako vyrazit závodit někam do kaňonu.“

Rozhodnutí zbavit skútr všech plastů prý bylo rychlé: „Když jsem viděl fotku ostroženého Tmaxe, úplně mě odvařilo, jak je to cool, a bylo vyřízeno, tohle musí na světě! Jelikož jsme měli jen omezený rozpočet od Yamahy, museli jsme zanechat spoustu sériových věcí, kola, brzdy, odpružení, na to nejsem zvyklý, určitě by to šlo dotlačit do ještě větší šílenosti. Nicméně důležité je, že jsme odstranili opravdu hodně kil a i se sériovým motorem teď Těčko doslova letí!“

Raketa s variátorem

Roland nepřehání, Hyper Modified je vážně raketa. Motor dostal akorát parádně dunivý otevřený výfukový systém RSD, který sice s maximálním výkonem zřejmě nic neudělal, jenže ani nemusel. S hmotností o třetinu nižší je z Tmaxe jednoduše dragster, stojíte na světlech a jen se maniakálně smějete při čekání na zelenou, protože víte, že vás čeká pěkný výplach mozku. Ještě působivější je to ale při výjezdech ze zatáček, pružná akcelerace je prostě fantastická – a to vše bez nutnosti spojkovat a řídit, prostě otočíte plynem a vystřelíte ven. Bohužel vám

nepovím, v jaké rychlosti a při jakých otáčkách je to nejlepší, protože Roland vyhodil komplet celou přístrojovku, ale bez tak mám dojem, že to tahá všude stejně...

Tohle Těčko se navíc chová jako motocykl, zejména tím, jak zatáčí a ovládá se. Standardní hliníkový rám platí ve skútrové oblasti za krále, a přestože standardní tlumiče nebyly nijak upravovány na výrazně nižší hmotnost, fungují excelentně. Kyvka vypadá jako prodloužená, ovšem není, tady konečně vynikne její délka.

Naopak sériová není nádrž, ta je zmenšená a přesunutá pod hliníkové dvojsedlo, čalouněné od kalifornských Bitchin Seat, a následně nastříkaná jako vše ostatní u Olympic Powdercoating, včetně přední hliníkové tabulky s malým projektorovým světlýkem. Jiná jsou samozřejmě i říditka, pěkně široké Renthaly FatBar, které zásadně pomáhají sklápět Tmaxe briskně do zákruhu a využívat tam skvělé přilnavosti širokých dunlopek. A jestli standardní Těčko brzdí parádně, tak při téhle hmotnosti je účinek brzd velmi superbikový.

TECHNICKÉ ÚDAJE

RSD Yamaha	
Tmax Hyper Modified	
Objem	530 cm ³
Výkon	34,2 kW/46,5 k@6750
Točivý moment	52,3 Nm@5250
Hmotnost	cca 160 kg (provozní)
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec s přesazením ojníčních čepů o 180°, DOHC/4, vrtání × zdvih 68 × 73 mm, kompresní poměr 10,9:1, vstříkávání Mikuni Ø 34 mm, elektrický startér, variátor, sekundární převod řemenem	
Podvozek: hliníkový rám, vpředu nenastavitelná teleskopická vidlice KYB Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 116 mm, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 267 mm, čtyřpístkové třmeny Sumitomo, vzadu kotouč Ø 282 mm, jednopístkový třmen, pneu Dunlop Sportmax GPR-100 vpředu 120/70R15, vzadu 160/60R15, lité ráfky 3,50"/4,50"	
Parametry: rozvor 1580 mm, úhel řízení 28°, stopa 95 mm, nádrž 11,35 l	

Roland mi přiznal, že to sice nečekal, ale tenhle supermoto skútr si nakonec dost oblíbil. Já se na listinu platonických milovníků okamžitě zapsal taky. Yamaha, tohle prostě musíš udělat sériově!



Motor je až na výfuky sériovka



Takhle vypadá Tmax oholený na kost

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Husqvarna FC 250/FE 350 model 2014	
Objem	249,91/349,7 cm³
Hmotnost	104,1/109,2 kg (bez paliva)
Cena	210 000/226 000 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, vrtání × zdvih 78 × 52,3/88 × 57,5 mm, kompresní poměr 13,9:1/12,3:1, vstříkování Keihin EFI, pětistupňová/šestistupňová převodovka, hydraulická vícelamelová spojka Magura v olejové lázni, elektrický startér, sekundární převod řetězem	
Podvozek: centrální trubkový chrom-molybdenový rám, vpředu nastavitelná dvoukomorová/čtyřkomorová USD vidlice WP Ø 48 mm, zdvih 300 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s centrálním tlumičem WP s přepákováním, zdvih 330/317 mm, brzdy Brembo vpředu kotouč Ø 260 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 80/100-21 (90/90-21), vzadu 100/90-19 (140/80-18)	
Parametry: rozvor 1495/1482 mm, sedlo 992/970 mm, světlá výška 375/345 mm, nádrž 7,5/9,5 l	

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Husqvarna TE 300/TC 125 model 2014	
Objem	293,2/124,8 cm³
Hmotnost	104,6/92,3 kg (bez paliva)
Cena	215 000/176 000 Kč
Motor: dvoudobý, kapalinou chlazený jednoválec, vrtání × zdvih 72 × 72/54 × 54,5 mm, karburátor Keihin, šestistupňová převodovka, hydraulická vícelamelová spojka Magura v olejové lázni, nožní + elektrický/nožní startér	
Podvozek: centrální trubkový chrom-molybdenový rám, vpředu nastavitelná USD vidlice WP 4CS Ø 48 mm/WP Ø 48 mm, zdvih 300 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s centrálním tlumičem WP s přepákováním, zdvih 330/317 mm, brzdy Brembo vpředu kotouč Ø 260 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 90/90-21 (80/100-21), vzadu 140/80-18 (100/90-19)	
Parametry: rozvor 1482/1480 mm, sedlo 960/992 mm, světlá výška 355/395 mm, nádrž 11,7/5 l	

Husqvarna se jí směle vyrovná. Na standardní mapu jede odspodu opravdu mohutně. Na výběr jsou pak další dvě mapy: Progressive – ostřejší na vrchu, rychleji do otáček, a Rain, mapa s hladkým průběhem určená do bláta. Osobně se mi jezdilo lépe na standardní mapu, protože jsem neměl potřebu ji vytáčet do bezvědomí, jak velký měla krouťák.

► **STALO SE**

Honzis vždycky uzávěrku bez problémů stíhá. Stalo se tak i tentokrát, když se jeho Kyti v den uzávěrky tohoto čísla, v pondělí 28. 4. narodila v 5:17 ráno dcera Terezka. A protože šlo všechno hopem, Honzis zase nic neprošvihl.

Statečné mamince i spolehlivému tatínkovi gratulujeme.

Také oceňuji rakouský perfekcionismus. Představte si, že motokrosová a endurová přední brzda mají úplně jiné průběhy. Motokrosová brzda je tvrdší a ostřejší, naopak na enduru je brzda citlivější, má delší chod a celkově je gumovější. Je to dáno různými průměry pístků v hlavní pumpě.

TE 300
Vlajková loď endurové řady je chováním hodně podobná

EXC 300, nicméně drobné rozdíly tu jsou. EXC se systémem PDS má úžasnou schopnost přenést bez prokluzu na zadní kolo mnohem více točivého momentu. Takový pocit jsem na Husqvarně, která má přepákování, neměl. Přijde mi, že motorka je díky přepákování na roletách stabilnější, ale takový grip jako EXC prostě nemá.

Výhodu ovšem má v přední čtyřkomorové vidlici WP. Ta funguje skvěle, rolety mě nikterak nerozházely a každou nerovnost vidlice skvěle pobrala, aniž bych byl po jízdě servaný jak pes. Vidlice je sametově měkoučká a při jízdě přes kořeny o nich skoro ani nevíte. Čtyřkomora trošku ale trpí na skocích, kde jde na dorazy, ale to je pouze o nastavení. Těčko mě trochu zarmoutilo kvůli převodům, jednička je příliš krátká a v kavčáckém lese jsem s ní trochu zápolil, alespoň dokud jsem si pomalejší úseky nenajel tak, že jsem je mohl jezdit na dvojku.

FE 350
Tohle je prostě kočička, je tak empatická a ochotná naslouchat všem vašim přáním a potřebám jako Ester Janečková z vaší oblíbené Pošty pro tebe. Svezení na ní je zábava (ne na Ester), výkonu je tak akorát, aby vás nenechala ve štychu ve výjezdech a nemuseli jste neustále řešit kvalty jako na dvěpade. Opět i tady je použita čtyřkomora, takže jízda je jako po asfaltu. Jen bych na třípade trochu jinak sešteloval zadní tlumič, protože tenhle mě při dobržďování neustále lehce házel na přední kolo. Efěčko se mezi stromy vymo-



TE 300 za to umí vzít

tá s úžasnou jistotou, ale pravdou je, že oproti TE 300 je tam pět kilo rozdílu a přeci jenom je znát, že s TE se manipuluje o chloupky lépe.

O hvězdičku?
Nové Husqvarny 2014 ode mne mají za jedna. Hvězdičku jim k tomu ale nepřidám kvůli uchycení předního blatníku na kroskách. Ty mají dva šrouby zespoda a dva zepředu brýlí, blatník je u předních šroubů trochu poddimenzovaný a už na TC 125 byl prasklý, aniž by motorka nesla známky ležení na zemi. Obávám se, že stejný osud dřív nebo později postihne i další blatníky. A víte co? Nebudu tak tvrdě a dám jim i tu hvězdičku. Tyhle motorky si mě získaly už svým designem. ■

Za pozvání na testování děkujeme firmě KTM CEE/Husqvarna Motorcycles.



No nejsou krásné?

NC750X

NC750S

Radost pro každý den.

Univerzálnost, praktičnost, agilita a styl. Optimální kompromis pro ty jezdce, kteří chtějí spolehlivého společníka na každodenní ježdění – ať je to ve městě, či v otevřené přírodě. Představujeme nové NC750X a NC750S.