

# TEST | Husaberg FS 570 vs. KTM 690 SMC

Husaberg je speciál,  
kterému dali RZ

KTM vyžaduje přemýšlení  
nad plynovou rukojetí

Oba jedou  
skoro 200!

# Dr. Kardiostimulátor nedoporučuje: Vostrý a Vostřejší



Chceš bejt nejvostřejší frajer (\*) ve městě? Za každou cenu musíš mít něco brutálního, s čím naprášíš komukoliv na čemkoliv? Máme pro tebe dva motardy. Říkáme jim Vostrý a Vostřejší...

\* bez trásní, kér, náčkoškopku a šátku přes nos



**Jakub Nič**  
jakub@cmn.cz  
foto: Michal Řádek

Dlouho jsem dumal nad titulkem k tomuto srovnání. Chtěl jsem něco výstižného, charakterizujícího. Říkal jsem si: KTM je dosti svižné, ale přesto v bocích trochu tlustší, a také celkově univerzálnější. Ale „vostré“ je dost. Husaberg je vysportovaný atlet, bezmála profil, který ale překvapí vlnitým a neskutečně silným motorem. Ovšem zase nemá ani spínačku na klíček nebo zámek, jenom čudlík a jedu. V porovnání s KTM je ještě „vostřejší“.

## Bez PC ani mapu

Doby, kdy byl sériový jednoválec s výkonem přes šedesát koní utopii, jsou dávno pryč. Stejně jako vibrace v řídítkách a startování pákou, sytíčem a dekompresorem, podobající se rituální večeři o pěti chodech. Je jiná doba. Lidi spolu nespí až po svatbě, každý chce všechno hned.

Jednoválec fungují a jsou i čím dál spolehlivější. I je už zasáhla počítačová vlna, oba stroje používají vstřikování paliva a mají i mapovatelné řídicí jednotky. KTM i Husaberg připojíte na laptop a můžete si po večerech hrát s křivkami, které jste dosud neviděli.

## Dobrá společnost

Obě motorky jsou z dobré společnosti, dalo by se říci jedné rodiny. KTM je majitelem továr-

ny Husaberg, a přestože strojům nechává na první pohled zcela odlišnou image, velká spousta komponentů, jako jsou hřídele převodovek, písty atd., je na KTM a Husabergách totožná nebo podobná.

Oba stroje jsou nastrojené de facto tím nejlepším, co se dá za nekosmický peníz sehnat. Kvalitní ráfky (u Husabergu dokonce bezdušové), náby, pěkná řídítka, hydraulické spojky, brzdy Brembo či Magura (jeden z nejhezčích třmenů), která zakusuje předek na Bergovi. Oba jsou také osazeny perfektními šrouby, uvnitř hlavy torx, zvenčí normální šestihran.

Podvozky jsou precizní, využívají shodné značku WP (ehm, patří KTM...), vpředu USD, vzadu Berg bezpákovní PDS centrálu, KTM přepáčko má. A myslím, že s nastavením na svou váhu nikdo problém mít nebude. KTM má ještě šutrky rukou s hliníkovou obručí.

## Dvě ergonomie, dva pohledy na věc

Zatímco KTM drží pohromadě příhradový rám, Husaberg je normální „enduro“ s dvojítm uzavřeným rámem. Akorát ten motor tam je nějak divně ohnutý. Oba svařence jsou z legované chrommolybdenové oceli.

KTM 690 SMC je velká motorka, větší než Husaberg. Sednu-li na KTM, mám pocit určité majestátnosti, síly, respektu a do jisté míry i praktičnosti – nebo to možná řeknu lépe – univerzálnosti. KTM je stroj pro běžné ježdění, který ovšem po několika úpravách dokáže jezdec

pěkně pohonit. Ovšem velice rychle vám dojde, že závodák to není a ani být nemá – od toho mají oranžoví jiné a ostřejší stroje v nabídce. Motorka je docela těžká, oproti menším 450 široká, a je uzpůsobená pro každodenní ježdění. Má spínací skříňku na klíček, zámek řízení atd.

Husaberg je v porovnání s KTM speciál, který měl to štěstí, že dostal držák na registrační značku. Celá konstrukce vychází z endur Husaberg, a jelikož v terénu ani nikde na motardové trati nepotřebujete klíček ani zámek řízení, Berg tyto věci prostě nemá. Jakékoliv parkování kdekoliv se tak stává adrenalinovou pauzou, jelikož i když motorku přifetězujete, kdokoli ji může nastartovat. Také přístrojovka sestává akorát z malého displeje, který ve městě využijete pro sledování vaší rychlosti, ale jinak jeho hlavní funkci bude bezsporně počítadlo motohodin.

## Tenká modrozlutá linie

Husaberg je mnohem štíhlejší, a to jak mezi koleny, tak celou stavbou a má dokonce i o poznání užší řídítka. Náš testovaný kus měl oblečený výfuk Akrapovič, se kterým motor dýchá opravdu úplně jinak, ovšem výfuk u Berga neovlivňuje tolik



chování motoru v přechodu zavřeno/otevřeno.

KTM bylo s lafem sériovým, což je škoda, jelikož sériový výfuk se sériovou mapou nefunguje úplně košer. KTM bez laďáku cuká, neumí držet konstantní rychlost. Vloni jsme měli půjčené 690 Enduro s Akrapovičem a kromě toho, že výkon vylezl o trochu výš, motorka hlavně přestala naprosto cukat, motor se zkulturnil a dala se řídit i po městě. Sériovka cuká a je tím vyloženě otravná. Jde o to, že Berg se sériovkou, který jsem měl v ruce také, je v pohodě, KTM funguje jen „načipované“.

## Nejlepší jednobuch na světě

Husaberg FS570 má nejlepší jednoválec na světě, a to

klidně podepíšu krví. Sednete, nastartujete a pracujete s tím nejjemnějším dávkováním vstřikování. Ale navzdory jemnosti je reakce doslova okamžitá. Na nic nečekáte, jakmile hnete s rukojetí, motorka okamžitě reaguje. Žádná prodleva, rozpaky.

Motor je bezvadně vyvážený a bez cukanců, ostatní v redakci říkali, že neznají ani moc dvouválců, které by „chodily“ takhle jemně. Můžete jet třicítkou, padesátkou nebo sedmdesátkou a řetěz je klidný jako hladina rybníka v bezvětří. Jakmile ale přidáte, začnou se díť neuvěřitelné věci. Aniž by se strojem motor jakkoliv třásl a cloumal, začne zvedat přední kolo snad na všechny kvalty a sílu, kterou projevuje, jsem na žádném jiném stroji nezažil. Jak je možné,

že se motorka sama ve sto třiceti ještě zvedá na zadní? Jak je možné, že sériový motard jede 200, přičemž ve 180 km/h ještě zrychluje jak pominutý? Kolega Myšák, který nás odfoťtil, sjezdil a odzávodil už ledacos. Ale k tomuto stroji se vyjádřil: „Hele, vem si to zase – jede to děsně moc. Bojím se toho. Ale ta reakce a přesnost plynu je geniální. To jsem nezažil na žádný jiný, ani o hodně výkonnější motorce.“

## Chce to mapu a laďák

KTM jede přiměřeně dost. V přímém srovnání s Husabergem je o něco málo línější, i přes větší motor je deficit Akrapoviče a hlavně vzteklosti závodního motoru znát. Jak jsem říkal, motor znám z loňska naladěný a funkčně je zcela jinde. Sériovka je bohužel taková retardovaná. Plyn má divnou vládnou a pomalou reakci. Stríkačka jakoby dlouho přemýšlí, jestli tu dávku, co tam chcete nalít, dá, nebo raději dá míň, nebo pozvolna, aby to neodbouchlo katák... Jízdně se to projevuje cukáním, dost pomalou reakcí a hlavně vůbec nemáte pocit sžítí, především pokud motorku dostáváte do limitů. Jakmile ale jste na trati, sypete stejně pořád plný plyn, takže je to zase skoro jedno. Ale ve městě je to cukání hnus.

## Intuice, souznění, láska...

Berg je intuitivní. Jste vy, vaše myšlenka a motor. Rukojeť ply-



Dokud nesednete na Berga, budete KTM považovat za měřítko...

# Husaberg FS 570 vs. KTM 690 SMC

nu je jen bleskurychlý zprostředkovatel. KTM vyžaduje přemýšlení jak nad plynovou rukojetí, tak nad tím, co a za jak dlouho se stane. Jsou to právě ty zlomky vteřiny, které intuitivně vnímáte jako dlouhý časový úsek. Musíte se hodně učit a motoru se přizpůsobovat, což je ve městě pěkně otravné, furt spojčit nebo zrychlovat a zpomalovat, hledat ideální otáčky, kde motor necuká, nebrní, ale ještě nerve. S Bergem souzníte. Čistá zamilovanost. Na trati s KTM nemáte ani poloviční spojení se zadním kolem, které vnímáte na Bergu. Řeknu to asi tak. Když na Husabergu cítíte náběh na highsider v driftu, máte čas s tím něco dělat. Pokud to stihnete vyřešit plynem vy, stihne to i řídící jednotka. U KTM je vše v pohodě, dokud nejste v extrému. Tam pak zjistíte, že za vás někdo moc přemýšlí a hatí vám tím práci nebo aspoň dobrý pocit.

### Zabrzdí a zatočí

Zatáčení umí opět lépe Berg. Je nesrovnatelně lehčí, občas jsem po přisednutí z KTM měl pocit, že ho rozšlápnu. Nikde nic, štíhlé sedlo, účelová konstrukce. Brzdy mají oba stroje perfektní. Každá se chová jinak, ale celkově vzato bych řekl, že brzdy jsou nastavené dobře. Dá se s nimi přibrzďovat velmi jemně

i na krosové sekci motardácké tratě, zároveň jsem neměl problémy s vadnutím ani při větším záprahu ve větších rychlostech. Rámy jsou skvělé oba. KTM je celé těžší, ale o kroucení nic nevím.

### Výsledek překvapivý?

Popravdě, 690 SMC mám docela rád, ale přímé srovnání s naprosto výjimečným strojem, jakým Husaberg FS570 je, ho i k mému překvapení totálně zastínilo. Rád bych konstatoval, že KTM je lepší ve městě nebo na projížďky v klidu. A že Berg je ten závodák, který na silnici nemá uplatnění. Bohužel cukající motor KTM a větší vibrace než u Berga stroj jaksi odsouvají na druhou kolej. KTM není špatné. Jen v tom srovnání prostě kulhá...

**Motocykly do testu zapůjčily firmy KTM CEE a Marcin Grzelak.**

| VERDIKT       |      |
|---------------|------|
| Husaberg/KTM  |      |
| Motor         | 10/6 |
| Podvozek      | 8/7  |
| Brzdy         | 8/7  |
| Ovladatelnost | 10/7 |
| Město         | 6/3  |
| Cestování     | 2/4  |
| Sport         | 10/7 |
| Výkon/Cena    | 8/6  |



VÍCE FOTOGRAFIÍ NA [WWW.ICMN.CZ](http://WWW.ICMN.CZ)

Hawk, který prošel nedávno motardáckým učením, si nemohl Berga vynachválit. Je to závodák, který má ale RZ a město umí bez cukání

## ► POHLED HAWKA COBY MLADÉHO SUPERMOTO NADŠENCE

### Husaberg FS570

Čistokrevný sporták. Řeči, že s ním můžete rovnou na okruh, nejsou jenom řeči, ale axiomy. Ověřil jsem si to ve Vysokém Mýtě při Supermoto Academy (na podrobný test sériové FS 570 a závodní supermoto verze z FE 570 se můžete těšit na podzim). Muší váha, v širokém rozsahu nastavitelný podvozek a silný motor, to jsou přednosti FS570, které se neztratí ani v běžném provozu, protože tahle překoňovaná věc dokáže mazat dvě kila, a přitom stále drží stopu a nestraší ani malou dávkou nervozity. Ovšem potenciální majitelé pozor! Myslete na to, že se jedná stále o ostrý enduro motor, jenom posazený do silničního kabátku. Takže olej po 15 mth, ventily na 40 mth, údržba vzduchového filtru (je krásně přístupný hned po sundání sedla) častěji než řetězo atd. V tomhle ohledu k vám bude SMC mnohem přívětivější, především k vaší peněžence.

### Plusy

- Technická řešení (přístup k filtru, uložení motoru...)
- Opravdu připraven závodit
- Přední čtyřpístek Magura
- Bezdušové ráfky s výpletem

### Slabiny

- Provozní náklady
- Sériové pneu Michelin PilotPower



### KTM 690 SMC

Mám rád lehké sportovní motardy, a přesně to SMC není. Je těžké, má gumovější zátah a celkově na něm nevynikají přednosti supermota. Je to prostě sociální motard. Oproti Husabergu disponuje papírovým filtrem místo mlitanového, můžete si navolit z několika palivových map, aby projev motoru nebyl tak gumový nebo vyhovoval vašemu stylu užívání motorky (město, okresky) a servisní intervaly taky nejsou tak přísné. Asi tušíte, že mířím k závěru, že SMC je motorka pro normálního člověka, který brázdí především silnice a potřebuje jezdit každý den, ať už do práce, nebo pouze pro zábavu, a to beze strachu, kdy a kde nechá motor. Nejsilnější část SMC vidím v podvozku. Zvládá i terén a z prašné části supermoto okruhu si hlavu nedělá. Na svou váhu si s terénem dokáže poradit bravurně. Je to motorka, která vydrží a nebudete do ní muset vřázat kvanta peněz, tudíž nic pro mě, který vyhledávám vyložené problémové stroje:).

### Plusy

- Servisní intervaly
- Provozní náklady
- Užžitná hodnota

### Slabiny

- Ucukané vstřikování
- Vyšší hmotnost
- Malý rejdl řízení



## TECHNICKÉ ÚDAJE

### Husaberg FS570

|               |                     |
|---------------|---------------------|
| Objem         | 565,5 cm³           |
| Výkon         | neudán              |
| Točivý moment | neudán              |
| Hmotnost      | 117 kg (bez paliva) |
| Cena          | 247 000 Kč          |

**Motor:** čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, OHC/4, vrtání × zdvih 100 × 72 mm, kompresní poměr 12,2:1, vstřikování Keihin, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

**Podvozek:** rám je dvojitý uzavřený svařenec z trubek a výlisků chrommolybdenové oceli, podsedlový rám kombinuje ocel a plastový odlitek, vpředu USD vidlice WP ø 48 mm, zdvih 280 mm, vzadu kyvačka bez pákového systému – systém PDS, zdvih 310 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy vpředu kotouč Braking ø 310 mm, čtyřpístkový radiální třmen Magura, vzadu kotouč ø 220 mm, jednopístkový třmen, bezdušové pneu vpředu 120/70-17, vzadu 150/60-17, vyplétané ráfky Saxess 3,50"/4,25"

**Rozměry:** rozvor 1475 +/- 10 mm, výška sedla 895 mm, světlá výška 300 mm, nádrž 8,5 l

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### KTM 690 SMC

|               |                       |
|---------------|-----------------------|
| Objem         | 654 cm³               |
| Výkon         | 46,3 kW/63 k@7500     |
| Točivý moment | 64 Nm@6500            |
| Hmotnost      | 139,5 kg (bez paliva) |
| Cena          | 236 000 Kč            |

**Motor:** čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec LC4, OHC/4, vrtání × zdvih 102 × 80 mm, kompresní poměr 11,8:1, vstřikování Keihin, elektrický startér, šestistupňová převodovka, antihoppingová spojka APTC, sekundární převod řetězem

**Podvozek:** chrommolybdenový příhradový rám, vpředu USD vidlice WP ø 48 mm, zdvih 275 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem WP a přepakováním Pro-Lever, zdvih 265 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy Brembo vpředu kotouč ø 320 mm, čtyřpístkový radiální třmen, vzadu kotouč ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 120/70-17, vzadu 160/60-17, vyplétané ráfky Behr 3,50"/5,00"

**Rozměry:** sedlo 900 mm, rozvor 1480 +/- 15 mm, úhel řízení 27°, stopa 112 mm, světlá výška 290 mm, nádrž 12 l (2,5 l rezerva)

## POTĚŠILO/ZKLAMALO

➕ KTM je super (dokud nesednete na Berga) Berg nemá slabé místo

➖ KTM cuká (napraví to Akrapovič s mapou) Berg nemá klíček ani zámek

# MINIROZHovor



## Ing. Veronika

### Škrlantová

marketing manager  
Triumph Praha

### CMN Proč jste si jako zaměstnavatele vybrala právě Triumph?

Triumph je pro mě výjimečná značka se zajímavou historií. Nejvíce mě oslovuje produktová řada „Modern Classics“ spojující původní design motocyklů s nejmodernějšími technologiemi.

### CMN Liší se nějak příznivci této klasické britské značky od ostatních motorkářů?

Značka Triumph má specifického zákazníka. Jedná se o aktivní lidi středního věku, kteří se chtějí odlišit. A to mohou nejen díky

volbě této značky motocyklu, ale také díky široké škále příslušenství a oblečení Triumph.

### CMN Zanedlouho budete pořádat v pořadí již druhý sraz příznivců značky, v čem se bude oproti loňskému lišit?

Program letošního srazu vznikl na základě výsledků průzkumu, který jsme dělali v minulém roce. Dopoledne 25. 9. se sejdem u showroomu Šífařské, kde proběhne kasadérská show Pepy Šílera a Máry Matouška a autogramiáda Václava Bittmana a Josefa Macháčka. Pak vyrazíme na spanilou jízdu starou Prahou a údolím Berounky do motelu U krbu ve Vestci, kde účastníky srazu kromě občerstvení čeká vystoupení živé kapely, módní přehlídka a tombola o zajímavé ceny. Moderovat budou Richard Genzer a Michal Suchánek. Zájemci mohou v motelu přespát.

### CMN Co byste závěrem našim čtenářům popírala?

Čtenářům bych chtěla popřát co nejvíce krásných zážitků spojených s vyjíždkami na jejich strojích.

**Zpovídal Martin Houška**

# Jinak a odjinud

Dívám se z balkonu pátého patra hotelu na Pigalle, sleduji místní provoz. V oblasti Malé Paříže jsou dva druhy komunikací, široké bul-

váky s mnoha jízdními pruhy nebo úzké, většinou jednosměrné uličky. Právě v takové pozoruji, jak se snaží kdosi z místních zaparkovat velký vůz do malého parkovacího



místa. Ani bych nepotřeboval nadhled, je jasné, že pan řidič cpe dlouhé do krátkého, to nemůže vyjít. Auták pojíždí k vozu za sebou, dotýká se ho a sune ho asi o půl metru dozadu.

Než stačím promyslet následky takového jednání u nás, přichází pán v obleku a ještě během nedobrovolného pohybu svého zadního vozu otevírá si dálkovým dveře. Asi aby se nezdržoval, až bude hledat hever, kterým toho prvního šoféra ubezduší, napadlo mě a můj zájem o dění na ulici vzrostl v předtuše malého motoristického dramatu. Ten se však nekonal, pánové na sebe mávli, cosi prohodili nevzrušenými hlasy a to bylo vše.

Na tuto situaci jsem si vzpomněl o pár hodin později, když jsem seděl na soklu Vítězného oblouku a snažil jsem se pochopit, jaký systémem funguje na okružní komunikaci kolem něj a proč se to tam všechno neposráží. Ten okruh má snad pět pruhů, těžko říct, nejsou vyznačeny. Jezdí na něm všechno, spousta aut, motocyklů všeho druhu, do toho autobusy, dodávky, sem tam

nakládač a kamion. Kdo na okruh vjede a potřebuje z pravého vnějšího do levého vnitřního pruhu, dostane se tam asi tak za třicet až padesát metrů a je celkem jedno, jestli je to moped, nebo autobus. Neslyšel jsem kvílet brzdy, neviděl jsem obscénní posunky. Jenom se tam dost troubí, ale to je funkční signál pro toho,

kdo někoho pouští. Nebyly rozdíly mezi silnými a slabými, malými a velkými. Na několika místech stojí policejní vozy, ale policisté do provozu zbytečně nezasahují. Pouze když někdo neznalý místního provozu zmatkuje, pomohou mu signály rukou a píšťalkou dostat se kam potřebuje. Na takového řidiče nečihá za rohem nikdo z policie, aby provedl inkasní řízení.

Žádné dopravní značení, nic a nikdo neřídí provoz, všichni stále svižně jedou a nic se neposráží. To přece nemůže být jenom tím, že vnitřní Malá Paříž má asi dva miliony obyvatel na sto kilometrech čtverečních, zatímco celá Praha má něco přes milion lidí na pěti stech kilometrech plochy.

Po hodině studia provozu v centru nejlidnatější části Evropy jsem na to asi přišel. Jediný princip, zákon a pravidlo, které tady platí, je obyčejná lidská slušnost. Ohleduplnost a úcta k potřebám ostatních a obrovská tolerance je v tomto případě nad všechny zákony a vyhlášky a funguje to!

**Pavel Faus, foto: archiv**



Motoservis Deyl - MOTUL ČR, Vídeňská 361, 252 42 Vestec u Prahy  
e-mail: info@motul.cz, tel.: 244 911 934