

TEST | KTM 350 SX-F vs. Honda CRF450R

David a Goliáš v blátivém trojobalu



Od doby, kdy KTM představila svoji revoluční třípade, motokrosový svět spekuluje, jestli je rychlejší malý David, tedy KTM 350 SX-F, anebo velký Goliáš v podobě čtyřistapadesátky. Je to v Cairolim, nebo v motorce? My už to víme.

VERDIKT

KTM/Honda

motor	9/9
podvozek	9/8
brzdy	8/9
ovladatelnost	9/7
ergonomie	9/7
výkon/cena	8/8



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

Velký den. V Praze sluníčko, patnáct stupňů, vypadá to na krásné počasí. Vyrazíme do Chlístova, jenže jak se blížíme, tohle jsme rozhodně vidět nechtěli – v Chlístově neskutečná kosa, zataženo, bláto a chvilkami dokonce kroupy. Ale než jsme se převlékli, jako mávnutím kouzelného proutku se počasí úplně otočilo a dokonce se na novou KTM přišlo podívat i sluníčko. Trať byla nádherně srovnaná a také nádherně blátivá, ale naštěstí si přijeli zatrénovat i čtyřkolníci, kteří bláto zkrátka vyházeli. Ovšem abych vás už nezdržoval, pojďme testovat.

Zlaté Stefanovy ručičky

Pochopitelně jako na první skáču kátémku. Tahle motorka udělala v motokrosu největší povyk, a touha ozkoušet ji byla skoro až nezkrotná. Kolikrát za život se vám stane, že máte možnost testovat motorku, která píše historii?

Nedočkávejte cvrnkání o startér a jdu na to. A už od prvních metrů je mi jasné: tahle motorka je neskutečná. NESKUTEČNÁ! Na hony je z ní cítit rukopis desetinásobného mistra světa Stefana Evertse, který ji spoluvyvíjel. Holt tenhle pán asi nějaké zkušenosti má a umí je prodat.

Už když si na ni poprvé sednete, všechno je tu „Ready to Race“. Sedlo je příjemné, tak akorát tvrdé, neklouže, a je tvarované tak, že vám sedne na prd*1 jako hrnec. Taký řídítka a posaz dávají

najevo, že jste na závodní motorce a držení těla je tak nějak automaticky přepnuté do bojového režimu. Ani z hlediska ergonomie není motorce co vyčítat, je navržena tak, abyste o nic nikde nezachytili.

Pérování je na rovinách typicky kátémkově tvrdé, výrazně tužší než na Hondě, ale na druhou stranu, na dlouhých skocích jsem s ním i já, se svými 60 kily, po chvíli chodil na dozry. Zajímavé. Na Hondě totiž ne, přestože je při jízdě pocitově měkčí. Zadní tlumič na KTM je dlouhý jako týden před výplatou a má opravdu velké rozmezí nastavení předpětí pružiny. Hlavně ale v něm díky zavedení přepáčka KTM světu tak trochu přiznala, že systém PDS, celé ty roky tak typický pro oranžády, zřejmě nebyl úplně to pravé ořechové.

Ne tak bojová

Přesedám na Hondu, a už to startování je jiné. Jednak musíte po staru nakopávat (a ne jednou...) a navíc je sytější poněkud nešťastně umístěný kdesi v útrokách motorky, není vidět a musíte ho poslepu hledat. Honda mi také přišla daleko měkčí, její

To je ta výhoda třípade: krásně se kontroluje na výjezdech



přímo gaučoidní sedlo je spíš na dlouhé cestování, ale na trati jsem z něj byl nešťastný.

Nebo ta hrazdová řídítka. Jsou asi tak moderní jako přesýpací hodiny, a navíc mi moc nesedla. Ale to je asi o zvyku, mně se bez hrazdáků prostě drží nějak lépe. Celkově mi CRF přišlo jako lepší volba pro hobíky než KTM (a to i přesto, že je to čtyřpade). Na

trati mi dávalo možnost se flákat, samo o sobě totiž jezdců nenuť být v tak bojovém režimu jako KTM.

Řadit vs. neřadit

Už po první rundě jsem byl ze

třípade naprosto unešený. Tohle je to, co svět hledal: překonovaná dvěpade. Ze zatáček se nebojíte dát plyn jako na Hondě, nestydíte se tomu naložit a vytočit motor až k omezovači. S Akrapovičem (bohužel není v sérii)

JAK SI STOJÍ VE SVĚTĚ?

MX1

Mistrovství světa MX1 letos vzala útokem KTM 350 SX-F, která vyhrála jak jezdců, tak i pohár konstruktérů. Honda byla až čtvrtá s obrovským rozdílem 209 bodů, ale musíme vzít v potaz, že Honda, na rozdíl od KTM, neměla v MX1 plně tovární tým. V jezdcích všem vypálil rybník Antonio Cairoli na KTM, ale druhá fabrická 350, pilotovaná Ruiem Gonçalvesem, skončila až jedenáctá. Na Hondě byl letos nejúspěšnější Tanel Leok, který v konečném pořadí obsadil šestou příčku, jeho týmový kolega Davide Guarneri skončil devátý.

AMA

V americkém národním šampionátu AMA Pro Motocross je to zase úplně naopak. Tady dominuje Honda. Obsadila druhé místo (polotovární tým s Brettem Metcalfem), třetí místo (Andrew Short v plně továrním týmu s podporou HRC), a také čtvrté (sou-

kromník Ben Townley) a deváté místo (Kyle Regal). Čest 350 SX-F zachraňoval pouze Mike Alessi v polotovárním týmu Jägermeister KTM, který skončil celkově pátý. V celém šampionátu letos startovala pouze tato jedna KTM 350 SX-F, ale pro nadcházející superkrosovou sérii přednedávnm podepsal smlouvu s továrním týmem Andrew Short.

Takhle se na třípade musí. Pod plným Rider: Antonio Cairoli



Na místě Hondy bych se nebál udělat nový radikální design



Revoluční rakouská 350 proti klasické japonské 450

KTM je spíš přerostlá 250

Honda vstřícnější pro hobby jezdce

MINIROZHOVOR



Třípade zkoušel i Kubánek a vypadá to, že si radši drží odstup

kousek vývoje před sebou, YZ je v zatáčkách ještě o něco čitelnější a ovladatelnější. Pak přeseďte na Hondu a na ní si v první chvíli připadáte jako v tanku. V ovladatelnostech je takový rozdíl, že prvních deset minut na Hondě jsem se skoro trápil, ale jakmile jsem si na hondici zvykl, každým kolem se mi jezdilo líp a líp. A když jsem se na ní zabydlel, tak trochu umazala z náskoku, který před ní třípade měla. Znáť je hmotnost, i těch blbých pár kilo navíc je ve vzduchu a v zatáčkách dost cítit.

Na CRF je definitivně příjemnější to, že vám odpustí daleko víc chyb než KTM. Je to také díky tomu trochu gumovějšímu podvozku a hlavně tlumiči řízení, který je rozhodně velkým přínosem. I na vlastní kůži jsem pocítil, jak je dobré ho na roletech mít.

Drobnosti dělají celek

Která motorka je celkově lepší a která horší, to je strašně relativní. Někomu sedne víc Honda, někomu KTM. Obě motorky

jsou špičkové, obě jsou vybavené špičkovými komponenty, a tak se z toho vykroutím tím, že porovnáám jen detaily.

Začnu spojkou. KTM ji má hydraulickou a je oproti Hondě o dost tužší. Navíc zabírá asi tak na pěti milimetrech, takže při rozjezdech jsem se cítil pomalu jako v autošколе. To Honda s osvědčeným lankem je symfonií pohodlnosti.

Brzdy: KTM je osazena brzdo-vým systémem Brembo a přední brzda je hodně ostrá až kousavá. Nissiny na Hondě jsou gumovější, ale líp se při jemném dobrždování čtou.

Výfuk: na KTM se mi nelíbí, že je nešikovně vytrčený ven, takže se při případném pádu hned celý odře, na Hondě naopak kvitují, že má lauf pěkně schovaný pod plastem. Ale na druhou stranu se nemusí všem líbit jeho vzhled. Je tak macatý, že mi přijde, že při jeho navrhování designér myslel na svoji ženu.

Spotřeba: kupodivu mě mile překvapila kátéemka, jelikož CRF při testu spapala úplně ce-

TECHNICKÉ ÚDAJE	
KTM 350 SX-F 2011	
Objem	349,7 cm³
Výkon	34 kW/45,6 k@10 000
Točivý moment	36 Nm@8500
Hmotnost	103,9 kg (bez náplní)
Cena	223 000 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 88 × 57,5 mm, kompresní poměr 13,5:1, vstřikování Keihin EFI Ø 42 mm, pětistupňová převodovka, hydraulicky ovládaná vícelamelová spojka v olejové lázni, elektrický startér, sekundární převod řetězem	
Podvozek: kolébkový rám z chrommolybdenových trubek, vpředu plně stavitelná USD vidlice WP Ø 48mm, zdvih 300 mm, vřadu hliníková kyvná vidlice s centrálním tlumičem WP s přepákováním, zdvih 330 mm, brzdy Brembo vpředu kotouč Ø 260 mm, dvoupístkový třmen, vřadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 80/100-21, vřadu 100/90-19	
Rozměry: rozvor 1495 mm, sedlo 992 mm, světlá výška 375 mm, nádrž 7,5 l	

lou nádrží, kdežto v KTM zbývala ještě zhruba půlka.

A nakonec mě z praktického hlediska potěšila třípade ještě těmi matnými číslými ta-bulkami, na kterých není vidět žádný škrábanec, a také stupačkami, protože nekloužou a zachytává se v nich jen minimum bláta.

Vítěze určily stopky

Protože jsme testovali na blátivé trati, měla to mít obratná KTM 350 SX-F jednodušší, díky lépe kontrolovatelné trakci ze zatáček. Ale zase na druhou stranu, v Chlístové jsou poměrně dlouhé rychlé rovinky a pár

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Honda CRF450R 2011	
Objem	449 cm³
Výkon	41 kW 55 k@8500
Točivý moment	50 Nm@7000
Hmotnost	107 kg (provozní)
Cena	199 900 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, OHC/4, vrtání × zdvih 96 × 62,1 mm, kompresní poměr 12:1, vstřikování PGM-FI Ø 46 mm, pětistupňová převodovka, lankem ovládaná vícelamelová spojka v olejové lázni, nožní startér, sekundární převod řetězem	
Podvozek: hliníkový dvojitý kolébkový rám, vpředu plně stavitelná USD vidlice Kayaba Ø 48mm, zdvih 273 mm, vřadu hliníková kyvná vidlice s centrálním tlumičem Kayaba s přepákováním, zdvih 320 mm, brzdy Nissin vpředu kotouč Ø 240 mm, dvoupístkový třmen, vřadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 80/100-21, vřadu 110/90-19	
Rozměry: délka 2191 mm, výška 1273 mm, šířka 827 mm, rozvor 1491 mm, sedlo 954 mm, světlá výška 332 mm, nádrž 5,7 l	

prudkých výjezdů, kde se výkon čtyřístapadesátky hodí. Na každé motorce jsem objel tři kola a bral jsem vždy ten nejlepší čas. Na CRF mi nejrychlejší čas zaznamenali 2:41,5, pak hup na SX-F, kolečko na zahrátí a tři ostrá kola. Zajímá vás čas? Už v prvním kole jsem byl o takřka vteřinu rychlejší a ve třetím jsem už na Hondu najel vteřinu a půl! Myslím, že tohle je jasným důkazem, jakým směrem se budou krosky asi ubírat. Ve třípade je totiž budoucnost, panové a dámy!

Motocykly do testu zapůjčily firmy KTM CEE a Honda ČR.



Pavel Brída

majitel společnosti Motoscoot, a. s. otec projektu Velor-X-Trike

Před pár dny jsi se vrátil z motoristického veletrhu v USA. Byl tam nějak cítit dopad celosvětové ekonomické krize? Musím přiznat, že vlastně ne. Spíš bylo vidět, že mezi lidmi peníze jsou. Těžko z veletrhů a výstav posoudit, jak je na tom trh, ale nějaké snížení úrovně nebo náznaky šetření se rozhodně nekonaly. Vůbec poprvé jsem zažil, že návštěvníci chodili ve všech halách po zátěžových kobercích, což je spíš hodně nadstandardní záležitost.

Motoscoot vystavoval v Americe projekt Velor-X-trike. S jakým výsledkem?

Velor se líbil a zaujal i odborníky. Dokonce tak, že jsme odstartovali jednání o výrobě nových Velorexů pro americký trh přímo v USA. Premiéru měl také Velor v novém kabátu. Na americký trh dost sázím, protože co se týče homologací a schvalování vozidel do provozu, je tam všechno podstatně jednodušší než u nás. Každopádně naše očekávání byla splněna.

Jak bys zhodnotil současný stav trhu v Česku?

No, je to špatné, ale podle mě to rozhodně není nějakou krizí. Když to srovnám se zahraničím, hlavní problém je v tom, že u nás dělá do motorek a obchodu s nimi snad každý. Bez tradice, bez zkušeností a zaměstnanců znalých oboru. Obchodníci tu jen vidí relativně snadnou možnost výdělku. Prodávají motorky, ale už nemyslí na servis, zásobu náhradních dílů a podobně. O některých prodejcích ojetin z dovozu škoda mluvit. Jsou schopni tvrdit, že nabízený motocykl je třeba z roku 2009, nikdy nebou-raný v super stavu, má najeto cca 2000 km, dovoz z Německa a je na prodej za takovou cenu, za kterou tentýž stroj v podobném stavu na německém trhu ojetin prostě nenajdete. Pak tu ale někdo lže, ničí trh, ceny a v neposlední řadě i důvěru zákazníků k ojetinám z dovozu.

A důvěra českých zákazníků k motocyklům z Číny?

Tam je to ještě horší. Spousta obchodníků nakoupila kamion nějakých čínských motorek za neuvěřitelně nízké ceny pouze za účelem jednorázově prodat. Neřešili kvalitu, funkčnost, vlastně ani původ tohoto zboží. Takovéhle stroje jsou většinou velmi poruchové, jejich majitelé se pak nedovolají pomoci, spoustu z nich ani nelze opravit a to pak vrhá stín na seriózní produkty, které v čínských továrnách podléhají přísné výstupní kontrole, jejich dovozci mají servisní síť a školené mechaniky. Ale na to tu musí lidé přijít sami, protože stát na tyto problémy trhu nemyslí a vlastně ho to ani nezajímá...

Zpovídal Ondřej Hruža

JAK TO VIDÍ HAWK

Jakub „Hawk“ Dražan, 20 let hobby jezdec

Přestože jsem se na premiérové závodu nasazení 350 SX-F byl na jaře podívat v Itálii, na vlastní kůži jsem se dočkal až nyní na podzim a nemohl jsem si přát víc, než ji mít ke srovnání s ostrou čtyřdobou třípade. Na Hondu CRF jsem si poměrně rychle zvykl, výkonu máte pod zadkem neustále dostatek, takže když jsem se někde netrefil s plynem nebo se blížila překérka, stačilo přidat. Na KTM mi jako méně zkušenému jezdcovi tohle chybělo. Podvozek na třípade se mi zdál tvrdší, ale wé-pěčka, jimiž je SX-F osazena, mají rozsah nastavení opravdu neskutečný,



Hawkův unikátní skákací „kakám-styl“ si prostě musíte zamilovat

takže je to spíš o půl hodince ježdění se šroubovákem v kapse a nastavení přesně vašim potřebám. Nastavitelné jsou i palivové mapy. SX-F je znatelně menší než Honda, srovnání s dvěstěpadesátkou je rozhodně na místě. I charakteristika motoru mi připomínala spíše 250, a to je to, co mně jako jezdcovi, který na trati ne-umí držet stále motor pod plným plynem, vyhovovalo méně. Tenhle motor potřebuje točit a mít pilota neustále koncentrovaného. Honda naopak odpustí hodně chyb a když blbě vyjedete z vinglu přímo proti lavici, stačí si vrknout a jste zase v tom správném tempu na skok. SX-F je pro jezdce, kteří jezdí plynule a netrefují vingl každé kolo jinak.



Po chvíli se s CRF přeci jenom skamarádíte

WWW.TGB-MOTOR.CZ

ASP Group s.r.o. - Oficiální dovozce čtyřkolek a skútrů TGB do ČR a SR.
Náměstí 13, 267 53 Žebrák, tel.: +420 311577 222, e-mail: info@aspgroup.cz, web: www.aspgroup.cz

169 900 Kč (vč.DPH)
BLADE 550 LT IRS 14"4X4

159 900 Kč (vč.DPH)
BLADE 550 IRS 14"4X4

159 900 Kč (vč.DPH)
TARGET 550 IRS 4X4

TGB doporučuje používat olej a přípravy MAXIMA

PRODEJ NA SPLÁTKY