

TEST | Husaberg FE 390 vs. KTM 350 EXC-F



Do terénu jsme vytáhli dvě papírově klidnější endurové povahy. Trošku nás ale zaskočilo nezdvořilé chování KTM. Ta Kačena letí jako splašená a na Husu nepočká!



Jakub „Hawk“ Dražan
hawk@cmn.cz

foto: David M. Bodlák,
R. Schwarz, autor

Hlavní roli v tomto díle bahnění hrají dvě nová, podle papírů klidná endura KTM 350 EXC-F a Husaberg FE 390. Oranžáda měla při našem testu najeto něco přes pět motohodin, ale Husaberg, ten byl ještě neodpaněný. Co horšího si přát na test do terénu,

všechno to bude na mně. Kluci z Husabergu mi ale dodávají jistotu slovy: „*Neboj se toho a pořádně Berga protáhni.*“ Budiž tedy učiněno, byla to voda na můj mlýn. Do testování jsem se pustil se svým dlouholetým kamarádem a někdejším spolužákem z průmký Říšou Schwarzem, kterému enduro říká takřka pane.

Endura jsou o kráse

Zapomeňte na silniční motorky. Na kapoty si sice designéři můžou namalovat motorku v motorce, ale ta pravá krása, přede-

vším pak strojírenská, se nalézá v terénních motorkách. Naše dvě testované potvory z Mattighofenu jsou toho jasným důkazem. Celkový vzhled KTM mi ale přijde ve srovnání s Husabergem už trochu okoukaný. Naopak Husaberg okamžitě strhne pozornost novým žlutým lakováním rámu, modrými D.I.D. ráfky, uložením motoru a nosnou plastovou podsedlovou částí. Jedna originalita za druhou. Proti tomu KTM hraje trošičku druhé housle. Není tak divu, že jako první беру do rukou Berga. Ten „dokonalejší look“ musí kopnout do očí každého!

Trošku guma

S objemem 390 od Husabergu mám tu čest poprvé a chová se přesně tak, jak jsem předpokládal. Se vším se popere a vlastně ani nemusíte moc dbát na trak-

Pro M@rwa to bylo generační srovnání. Na nové 350 si pochvaloval dravou reakci na plyn (oproti své čtyřstovce)



S Bergem se snažíme pravidelně zvítězit nad konstruktéry a vrátit úhel válce do běžných hodnot

ci. Vyroženě ukrutně nehrabe, a tak do převodové skříně vsadíte nějaký kvalt a hldáte si stopu. Dvoukomorové WP vpředu navíc nabízí takovou progresi a rozsah nastavení, že si můžete dovolit jízdu ve velice rozmanitém terénu, bez toho, aby vás motorka zbytečně nakopávala do předloktí a vy museli z posledních sil motorku korigovat (fajnšmekři s sebou vozí šroubovák a naklívají optimální nastavení během vyjíždky).

Cairoli i tady?

Nedlouho po první etapě si s Říšou vyměňujeme motorky a já sedám za řídítka KTM. Posaz se mi zdá podstatně jiný, ale je to asi hlavně tvrdším sedlem. Moje podvědomí ale jasně hlásí: „*Právě jsi přesedl z endura na krosku.*“ Ihned po rozjetí mám pocit, že v továrně vyrábí pro modely 350 SX-F a 350 EXC-F stejné motory. Vždyť tohle jede stejně jako 350 SX-F, co jsem testoval tři čtvrtě roku zpět. Dole je to hodně klidný, tak člověk drží plně, ale pak se zbejčí a letí vpřed. Je to opravdu hybrid mezi dvěstěpadesátkou a čtyřipade, a to jak do výkonu, tak do hmotnosti. A to se mi líbí.

Do dneška jsem považoval čtyřstovky za odpočinkovky, které všude dovezou a lze na nich jezdit celý den bez odpadnutí rukou. Prostě trochu nuda, kterou ocením, až když mi motorka vyskakuje z rukou při dvouhodinové na CC. Oranžová třípade ale není 400 EXC, jakou jsme znali dřív. Představuje novou, ostřejší kategorii, kterou už o rok dříve otevřela svým modelem Beta.

Pružiny vs. plech

Na enduru si už nedovedu představit jiné ovládání spojky než hydraulické. Na testovaných strojích

► PROFIL

Richard „M@rw“ Schwarz
20 let, Úvaly, KTM 400 EXC

Vlastním deset let starou čtyřstovku EXC, a tak mě testované motorky velice lákaly. Nejdříve jsem si sednul za řídítka Ká-témky. Po první půlhodině jsem byl překvapen, jak dokáže být 350 zábavná. Má strašnou chuť vytáčet se, o otáčky si úplně říká. Povitově na mě působila strašně lehkým dojmem, že si s ní mohu dělat, co potřebuji. Na výjezdech neztrácela dech. Pořád jsem měl potřebu za ní tahat, co to šlo. Motor odváděl výbornou práci a celkově se mi na ní jelo moc příjemně. Husaberg mi už od pohledu připadal takový těžkopádnější. Moc jsem se na první pohled nemýlil. Když jsem vyrazil, hned bylo poznat, že jedu na jiné motorce. Husaberg neměl takovou tendenci vytáčet se, vyhovovala mu spíše jízda v nižších a středních otáčkách. Pérování fungovalo na výbornou, stejně jako na KTM. Jenom jsem modro-žluté krasavici přicházel pomaleji na chuť. Dostat motorku do ruky mi trvalo o něco déle. Po dvou dnech ježdění jsem si o motorkách udělal jednoznačný obrázek. Jelikož je mi 20 a rád s motorkou blbnu jak na trati, tak v lese (celkově všude, kde to jde), tak bych osobně volil spíše KTM. Sedla mi do rukou hned a projev motoru se mi moc líbil. Dokážu si s motorkou představit jezdit enduro, ale i pár ostrých jízd na MX trati. Husaberg bych vytáhl spíše na enduro, kde potřebuju, aby motor táhnul pořádně odspodu, a kde nechci pořád řadit před každým kopcem, který vyjždím.



► BERGA POTRÁPILO SÍTKO

Modré čtyřdobé modely 2012 provázely v počátku distribuce drobné potíže spojené s palivovým čerpadlem. To uvolňovalo během svého záběhu mikroskopické ocelové špony, které dokázaly během pěti motohodin zcela zanést palivové sítko vstříku. Nás tento problém potkal hned první den testu a i kvůli tomu byly naše prvotní počty z Husabergu hodně vláčné. Zanesené sítko pochopitelně znatelně snížilo výkon motoru a v poslední fázi jsme byli dokonce rádi, že jsme dojeli na volnoběh domů, protože sítkem neprotékalo již větší množství paliva než volnoběžné minimum. Ve večerních hodinách tak následovala rozborka palivové hadice a vyčištění sítka vstříku. Druhý den už to byla jiná písnička a těšili jsme se, že Husaberg konečně bude plnohodnotným soupeřem KTM. Nakonec se ale potvrdilo, že Husaberg je mnohem klidnější povahy než nabroušená oranžová třípade.



V době nanotechnologií nám sítko ucpalo několik tisíc mikropotřebů

Husaberg FE 390 vs. KTM 350 EXC-F

Berg nezaskočí, Kačka nadchne

Je to jako srovnávat enduro a krosku

Příprava na vyšší objemy

TECHNICKÉ ÚDAJE

Husaberg FE 390

Objem	393,3 cm³
Hmotnost	114 kg (bez paliva)
Cena	186 000 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, vrtání × zdvih 95 × 55,5 mm, kompresní poměr 11:1, vstříkování Keihin EFI, šestistupňová převodovka, elektrický startér, sekundární převod X-kroužkovým těsněným řetězem

Podvozek: dvojitý kolébkový chrommolybdenový rám, vpředu USD vidlice WP Ø 48 mm, zdvih 300 mm, plně nastavitelná s uzavřenými komorami, vzadu hliníková kyvná vidlice s plně nastavitelným tlumičem WP PDS DCC, zdvih 335 mm, brzdy Brembo vpředu kotouč Ø 260 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 90/90-21, vzadu 140/80-18, ráfky D.I.D. 1,60"/2,15"

Rozměry: rozvor 1475 +/- 10 mm, úhel řízení 26,5°, světlá výška 390 mm, sedlo 985 mm, nádrž 8,5 l

TECHNICKÉ ÚDAJE

KTM 350 EXC-F

Objem	349,7 cm³
Hmotnost	108,5 kg (bez paliva)
Cena	194 000 Kč

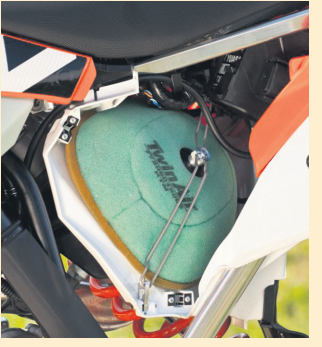
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, vrtání × zdvih 88 × 57,5 mm, kompresní poměr 12,3:1, vstříkování Keihin EMS, šestistupňová převodovka, elektrický a nožní startér, sekundární převod X-kroužkovým těsněným řetězem

Podvozek: dvojitý kolébkový chrommolybdenový rám, vpředu USD vidlice WP Ø 48 mm, zdvih 300 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem WP PDS 5018 DCC, zdvih 335 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy Brembo vpředu kotouč Ø 260 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 90/90-21, vzadu 140/80-18, ráfky Excel 1,60"/2,15"

Rozměry: rozvor 1482 +/- 10 mm, úhel řízení 26,5°, světlá výška 345 mm, sedlo 970 mm, nádrž 9 l

► ZAJÍMAVOSTI

- Vstříkování KTM se přizpůsobuje aktuální teplotě vzduchu
- KTM používá bezpružinovou spojku – přítlak zajišťuje plechový kroužek
- Vzduchový filtr Husabergu demontujete do šesti sekund
- Imbusy už nefrčí, používají se hvězdičky a torxy
- Husaberg má pod sedlem vybrání pro madla – ve svahu se ale lépe manipuluje s KTM za zpevněný konec blatníku



Plyn, podržet na noze a můžete rovnou do českého mistráku flattracku



Určitě to znáte z matematiky, občas se do toho prostě zamotáte



se nachází spojkové pumpy velkých rivalů - Magury (Husaberg) a Bremba (KTM). Přitom ještě donedávna KTM také používala spojkovou pumpu Magura. A jak se chovají? Spojka Husabergu klade v celé své dráze chodu spojkové páčky konstantní odpor, což mi vyhovuje. Naopak KTM při stisku páčky klade určitý odpor a přibližně v 1/3 chodu se zlomí a jakoby se propadne. To má pro mě, při spojování jedním či dvěma prsty za následek, že prsty často balancuji

v rozmezí, kdy se spojka snaží vrátit větší silou, a prsty tak podstatně více namáhám. Bohužel ani nastavením páčky se mi problém nepodařilo vyřešit. Ale kde je problém? Nehleďte je v odlišných spojkových pumpách, nýbrž v samotné konstrukci spojky. Husaberg používá na spojkovém koši k přítlaku standardně pružiny, kdežto KTM nově vyvíjí tlak na spojkové lamely plechovým kroužkem. Efekt je ten, že spojka má podobný chod jako v autě, kdy se v jednu chví-

► S BERGEM NA VĚČNÉ ČASY – VÝDRŽ

Motor KTM 350 EXC-F váží 28,5 kilogramu a vychází z motokrosového motoru modelu SX-F. Jiná je hlava a také je bohatší o nakopávačku. Jak z popisu vyplývá, jedná se prakticky o motokrosový motor. Nabízí se tak otázka, jak dlouho vydrží? Starší model 400 EXC, jak jsme se osobně přesvědčili, dokáže najet přes 200 motohodin bez většího servisního zásahu, a to i v kombinovaném provozu s rekreačním supermotem. Co na to ale točívá 350? Dá se předpokládat, že její životnost bude podstatně nižší. A tady se hlásí o slovo Husaberg, jehož motor je dimenzován na zcela odlišné parametry, protože se nehledělo tolik na gramy. V ohledu výdrže tak jednoznačně domínuje, a to nejenom v objemu 390, jak ukázala praxe.



li povolí. A tímto byly hlavní difference motorek shrnuty, protože podvozky jsou velice podobné a brzdy jsou dokonce totožné. Oba okruhy komponent jsou opravdovou špičkou sériové výroby a podvozkově se mohou rovnat snad jedině Kayaby na Husqvarnách.

Kterou vybrat?
Musím uznat, že mě KTM hodně překvapila. Jsem zabeđený zastáncem Husabergu, ale shle-

dal jsem, že oranžová třipa-de je opravdu lepší. Husaberg FE 390 je vhodný do začátků, kdy jezdci nabídnou mnoho jezdeckých momentů a zkušeností. Kdežto 350 EXC-F je vhodná pro jezdce hledající limity svoje i motorky, který se kromě endura rád pořádně sveze i na MX tratích.

Motocykly do testu zapůjčila firma KTM Central East Europe.



Podle našeho terminologického enduro slovníku jsme se tady tak trochu „zap*cali“ :-)