

SECOND HAND | KTM 450 EXC-R 2008

Jeden z nejlepších
ve své tříděKaždý Týden Motor
= pomluvyKarburátor
nenahradíš

Připraven pobavit

Ostré, skvěle ovladatelné a nekompromisní enduro využívající jen ty nejlepší komponenty.



Jakub Ječný
redakce@cmn.cz

foto: KTM

KTM 450 EXC-R se vyrábí až dodnes. Označení R, které znamená Racing, se používalo jen v prvním roce, tj. u modelů roku 2008, u novějších z názvu zmizelo, nahradilo je F značící „Four“, čili čtyři doby. Dvoutaktům zůstalo holé EXC.

Motocykly jsou až na pár změn od roku 2008 téměř totožné. K motorce se v tzv. factory kitu, který poskytla fabrika k novému stroji zdarma, dodával laděný tlumič výfuku Akrapovič, kryty rukou, plast pod motor, odvzduš-

ňovací ventilký na přední šavle a spousta dalšího příslušenství. S EXC je možné díky homologaci jezdit po silnici, přejezdy na MX tratě nebo výlet do přírody tak nejsou problém. Dodávaný „silniční“ příbal obsahuje blinkry, zrcátka, držák RZ a nějaké další drobnosti.

Kvalita na prvním místě

Rozhodně se jedná o jeden z nejlepších strojů ve třídě. Celá motorka je kvalitně zpracovaná, jak se od KTM očekává. Odpovídá tomu ale i pořizovací cena nového stroje. Lak rámu je proti ošoupaní motokrosovémi botami chráněn plastovými kryty a všechny plasty na motorce jsou kvalitní. Brzdy jsou od společnosti Brembo, plně stavitelné podvozek je od firmy White

Power, hliníkové ráfky Excel atd. Na výbavě se nešetřilo.

Hlavní je vyváženost

KTM 450 EXC-R je precizně vyvážený stroj, při skoku se zdá, jako by se motorka sama rovnala. Obě brzdy Brembo se dají bezvadně dávkovat a mají silný účinek. Podvozek je pevný a díky své poddajnosti skvěle pohlcuje nástrahy motokrosové trati, díky vysokým zdvihům a tuhému nastavení nejde ani na větším skoku na dorazy.

Jak už je u KTM endur zvykem, zadní kyvná vidlice nevyužívá klasické přepákování. To se používá jen u čtyřdobých motokrosů od modelového roku 2011. Motorka je díky své nízké hmotnosti a nezálužnému motoru jednoduše ovladatelná a zvládne ji i méně zkušený jezdec. Je to jedna z nelehčích motorek ve třídě, necelých 114 kg je hodně slušná hodnota. Rám je z chrommolybdenových trubek s hliníkovým podsedlákem.

Motor si kvůli plynulosti zachovává karburátor, oproti motokrosu 450 SX-F jen jednu vačku a má krásně lineární zátaž, táhne od volnoběhu až do nejvyšších otáček a velký kroužák si s aktuálně zařazenou rychlostí příliš neláme hlavu. Výkon se dá navíc dobře dávkovat. Převodovka je přesná a má šest ideálně odstupňovaných rychlostí. Hydraulická spojka je lehká a páčka se nechá ovládat jen jedním prstem. Vedle elektrického startéru je tu i nakopávačka pro případ vypráskané baterky.



Jen to podstatné

Přístrojovku tvoří pár kontrol a jednoduchý oranžově podsvícený displej zobrazující rychlost a počet ujetých motokrosů. Ovšem podle manuálu KTM jde mašinka naprogramovat na počítání času na kolo,

průměrnou rychlost, celkové časy, stopky... Sériová bezhrazdová řídítka Magura jsou skvěle vyúhlována, na motorce se dobře sedí a pracuje s rovnováhou. S ergonomií KTM jsou většinou spokojeni jak středně velcí, tak větší jezdci.



K nové motorce byl jako dárek od fabriky i Akrapovič (na fotce série)



Diery od brokovnice v bočním plastu jsou typickým poznávacím prvkem EXC-R

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: 2008 - doposud

Cena: od 100 000 Kč

► HODNOCENÍ

Motor
Jízda, ovladatelnost
Výbava
Kvalita, zpracování
Výkon/Cena

★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★☆

► SERVIS A PROBLÉMY

Richard Voltr
vedoucí prodeje, Racetool

KTM 450 EXC-R je motorka, která je už v sérii připravena na závody. Při pravidelném servisu, jako je výměna oleje a olejového filtru každých 15 motohodin, je stroj navzdory pomluvám spolehlivý. Od roku 2008 mají motory oddělené převodové a motorové náplně. Olej do motoru má 1,6 litru, převodového je méně. Občas se stává, že kolem guferu řadičky a star-

tovací páky může unikát olej = vyměnit guferu. Interval výměny pístů postačí každých 200 motohodin pro hobby ježdění. U modelového roku 2008 a výš se ventilové vůle vymezují podložkami, tudíž se musí pravidelně kontrolovat, případně seřadit. Od modelu 2010 je na stroji upravený rám, modifikovaná je převodovka, napínavý rozvod, který dělal právě u ročníků 2008-9 kravál. Desítka má pak následně jiné brzdy a pár dalších nastavení.

► HISTORIE:

2008 Představení KTM 450 EXC-R
2010 Představení KTM 450 EXC-F – nová konstrukce rámu, zdokonalení nastavení a vylepšení motoru

TECHNICKÉ ÚDAJE

KTM 450 EXC-R 2008

Objem	449,3 cm³
Výkon	neudán
Točivý moment	neudán
Hmotnost	113,5 kg (bez paliva)
Objem nádrže	9,5 l
Výška sedla	925 mm

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, vrtání × zdvih 95 × 63,4 mm, kompresní poměr 11,9:1, karburátor Keihin, elektrický a nožní startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: dvojité kolébkový rám z chrommolybdenové oceli, vpředu WP USD vidlice Ø 48 mm, zdvih 300 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s centrální jednotkou WP PDS bez pákovi, 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

Rozměry: sedlo 985 mm, rozvor 1475 mm, úhel řízení 26,5°, světla výška 380 mm, nádrž 9 l

► TECHNICKÁ PORADNA

Yamaha nesvíí

Svoje dotazy do technické poradny zasílejte na poradna@cmn.cz

Připravil Jakub „Hawk“ Dražan
foto: archiv

Po poslední projížďce mi přestalo na Yamaze svítit zadní brzdové světlo. Při sešlápnutí zadního brzdového pedálu nesvíí. Žárovka je v pořádku, tu jsem změnil, ale nepomohlo to. Dokážete poradit? Jarda K.

Zdravím, Jardo, je škoda, že jsi neuvedl, o jaký typ Yamahy se konkrétně jedná. I tak ale můžeme nabídnout základní algoritmus k odstranění této poměrně běžné závady. Tak jako tak budeš k ruce potřebovat

multimetr a nejlépe i elektrické schéma tvé motorčky. Bez schématu se lze ale mnohdy obejít. Porucha má totiž v 90 % případů mechanický charakter.

Postupuj logicky

Jako na první se určitě podívej na brzdový pedál. Pokud máš hydraulickou zadní brzdu, tak z vrchu její pumpy povede kabeláž od tlakového spínače. Pokud půjdeš po tomto kabelu, narážíš na rozpojovací konektor. Ten rozpoj a na jeho kontakty přilož svorky multimetru. Multimetr měj nastavený nejlépe na tzv. funkci „prozvánění diod“. Ta indikuje zvukovým signálem spojení vodičů, tj. říká, že propojený okruh má minimální odpor



Bez brzdových světel se můžete na silnici vystavit nepřijemnému riziku, že to do vás někdo zezadu nahulí

a je vodivý. Po připojení na svorky konektoru by multimetr neměl pípat, tj. okruh by měl mít nekonečný odpor. Po sešlápnutí pedálu by se měly kabely propojit a multimetr by ti to měl oznámit zvukovým signálem. Pokud se jedná o brzdu bubnovou, postup je podobný, ovšem čidlo sešlápnutí brzdy nebude v brzdové

pumpě, která zde chybí, nýbrž externě k páce brzdy, např. na pružince, lanku apod. Pokud multimetr nezazpívá, máš vadný jeden z těchto senzorů. Pokud ti ovšem nesvíí brzdové světlo ani po stisku přední brzdy, nebude chyba pravděpodobně v čidlech obou brzd, nýbrž někde v rozvodu kabeláže.

Myší práce

Pokud do teď vše funguje, jak má, je na čase projít kabeláž. To není moc lehká práce a většinou vyžaduje alespoň minimální znalosti elektrotechniky. Připojit multimetr na konektor žárovky a vstup brzdového spínače nelze. Kabeláž je totiž propojena s dobíjecími cívkami, které jsou z hlediska odporu v neustálém zkratu, proto ti budou kabely na multimetru stále píkat a nic se nedozvíš. Obdobný problém nastane, pokud odpojíš kabely zadního světla od dobíjecích cívek a necháš ve světle žárovku. Vlákno žárovky také tyto kabely vyzkratuje, tudíž se výsledku také nedobereš.

Tahle situace se může zdát na první pohled trochu bezvýhodná. Metodou pokus omyl strávíš většinou celý den, protože budeš muset z okruhu porozpojovat blinkry a další příslušenství, které by mohlo v obvodu zlobit a to je práce

na dlouho, především u silničních motocyklů. Enduristé mají tuto práci trochu jednodušší a přístupnější. Proto je dobré sehnat si elektrické schéma tvé motorčky, ze kterého lze i často vyčíst, v jakém uzlu by se mohl defekt vyskytovat a podle schématu jej na motorce najít nebo se zaměřit na kritická místa ohybu vodičů, zda nejsou přerušena. Jinak nezbude než kabeláž zadní lampy vymontovat a důkladně projít mimo motocykl, kde již budeš moci i normálně měřit.

Problémy?

Indikace sešlápnuté brzdy je v provozu určitě nesmírně důležitá z hlediska bezpečnosti. Běžnou praxí však je problém neřešit, pokud náprava nespočívá v pouhém vyměnění žárovky. Řeší se až před technickou kontrolou motorčky, kde by s takovou závadou neměl dle předpisů motocykl projít.