

Pubertákův mokrý sen

Před třemi lety KTM zaútočila na mladé a 125 Duke se okamžitě stal evropským bestsellerem v kategorii malorážek. S kapotovanou RC 125 by Rakušané rádi tento úspěch zopakovali. Že pro to udělali maximum, jsme se přesvědčili na továrním testování v okolí hornorakouského Lince. To byl zase novinářský illegal street race!



Sedátko spolujezdce? Ve tvaru kapoty!



V zobáku jsou obrysové ledky



Design od Kisky je hustokrutopřísný



Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: F. Montero,
S. Romero

KTM nestřílí motorky do světa naslepo, nýbrž dbá na správné načasování. Duke, vyráběný v indické továrně Bajaj, byl prvním hi-endovým naháčem mezi sto-pětadvacítkami (a prvním globálním produktem KTM!), takovou motorku žádná jiná značka nenabízela a nenabízí. Poté, co přesvědčil širokou veřejnost o svých kvalitách, byla cesta volná pro supersport, který je logickým krokem dál. Chytře to mají v Mattighofenu vymyšlené, navíc mají ověřeno, že přes 50 % majitelů malého Vévodky jsou teenageři.

Ercéčko je tak od začátku koncipované jako motorka pro „digitální generaci“, zaměřená na skutečné potřeby a požadavky

mladých. Jak s ná-
s á z k o u
řekl PR
manažer

KTM Thomas Kuttruf, „jestli tohle nepřetáhne mladé lidi od počítačů a facebooků k motorkám, tak už nic.“ A řeknu vám, čím déle jsem na RC 125 jezdil, tím více jsem mladochům záviděl. Kurňa být mi dneska šestnáct, tak na komp ani nesáhnu!

Ready to Race!

Přestože se na první pohled může zdát, že RC je akorát oblečený Duke, není to pravda. Motor, kola, brzdy, to vše je stejné, ovšem podvozek je jiný. Přední 43mm „apsajda“ má kratší zdvih a tvrdší pružiny, hlavní i podsedlový rám jsou upravené, zvětšila se světla výška a je jiná geometrie – strmější úhel řízení, kratší stopa, kratší rozvor.

I když jde „jen“ o 125, technologie jsou stejné jako u velkých motorek. Motor má vodní



Přístrojovka nabitá informacemi

chlazení, čtyři ventily, dvě vavky, vstřikování, vyvažová-
vák, podvozek

tvorí poctivý ocelový příhradák s masivní obrácenou vidlicí a skvělou (a výrobně náročnou) hliníkovou kyvkou, za brzdovou soustavu by se nemusely stydět mnohem silnější a dražší stroje, dvouokruhové ABS od Bosche jde v rámci tradiční značky jednoduše vypnout...

A nejlepší je, že tohle RC je pořád Ready to Race. „U nás prostě musí být každá motorka dobrý závodník, víra ve sport je podstatou naší značky,“ vysvětloval nám Thomas. „Proto i RC vznikalo nejdřív jako závodní motorka, a až potom se na ní řešily homologační věci.“ Nic nesmí překážet, když to nejde integrovat do designu, musí to jít aspoň snadno odmontovat. Jako třeba zrcátka, která v sobě nesou i blinkry, aby se to oboje sfouklo naráz. Držák značky vzadu opět s blinkry je taky na pár šroubů. Tohle sundáte a máte před sebou skutečnou okruhovku, přední charakteristická světla jsou lehká a zapuštěná, rozhodně nemusíte mít strach, že při prvním lehčím pádu roztřískáte na prvotní, a zadní LED světlíčko zespodu pod sedlem vidíte akorát tehdy, když je rozsvícené.

Design rules

Záď je vůbec velmi sexy, skrývá totiž jednu super vychytávku. Vidíte stupačky spolujezdce, ale nevidíte sedátko? Cha, tak to jste na omylu, vy ho vidíte, jenže to nevíte. To, co pokládáte za plastovou prdelku, je totiž právě sedátko, jen tvarované jako kapotáž! Už žádné kompromisy mezi vzhledem a praktičností...

Tohle je totiž u motorky určené pro mladé naprosto zásadní – vzhled. Suzuki Inazuma 250 může být stokrát super motorka,

jenže když vypadá, jak vypadá, je pro mladé prakticky neprodejná. To RC 125 je úplně opačný případ. Kdo si ji koupí, bude králem na své střední škole. Kiskův design je tradičně specifický, nicméně tahle motorka je neodiskutovatelně „cool“ z kterékoliv strany. Oranžová kola, oranžový rám, divoké samolepky, ostré tvary či vtipná řešení, mezi něž patří velké průhledné plexi vpředu, sloužící kromě větrného štítku i jako část kapotáže (jen se to pod ním bude mizerně mýlit), nebo do „zobáku“ integrované dva proužky LED denního svícení.

Jenže nic není dokonalé, a tak se na tomto místě musím na tvůrce zaškaredit za to, jak celý dojem degradovali „uživatelským rozhraním“. Digitální přístrojový panel, nabízející značné množství údajů včetně palivoměru, zařazeného kvaltu nebo průměrné spotřeby (mě ukázal 2,5 a 1,9 l/100 km!), je skvě-

JAKÁ JE KONKURENCE?

Tvrdí. KTM uvádí jako přímé rivaly Aprilii RS4 125 a Yamahu YZF-R125, my bychom přidali ještě ne tak výkonnou a sofistikovanou, ale komerčně v minulosti velmi úspěšnou Hondou CBR125R. Aprilia s Yamahou mají stejně jako Kátěemka nejsilnější motory ve své třídě, maximálně možných 15 koní, Hondě musí z jejího dvouventilu stačit 13. Všechny stroje jsou také lehčí než KTM, do 140 kg s plnou polní, ovšem shodně jsou obuté na úzkých pneumatikách, zatímco RC má vzadu chlapáckou stopadesátku. Honda pod libivým kabátem skrývá obyčejnou techniku, klasickou slabou přední vidlici, dvoupístkovou přední brzdou s malým kotoučem a ocelový rám i kyvnou vidlici, navíc posaz je spíše naháčovský. Také ale stojí jen necelých 85 tisíc. To Aprilia i letos inovovaná Yamaha jsou skutečně malé supersporty s 41mm USD vidlicemi, radiálními čtyřpístkovými brzdami a hliníkovými kyvačkami, Aprilia má dokonce hliníkový i rám. Cenově jsou na tom podobně jako KTM, Yamaha stojí bez pár drobných 120, Aprilia 125 tisíc. Žádný z konkurentů však nenabízí ani za příplatek ABS, které RC 125 má dokonce ve standardu.

Aprilia RS4 125



Yamaha YZF-R125



Honda CBR125R



Vezměte RC na malý závodní okruh a pochopíte, proč má KTM motto Ready to Race!

CHCETE JI VYHRÁT?

KTM v červnu vyhlásila foto- a videosoutěž nazvanou Escape Your Daily Race. Každé dva týdny je oznámen jeden úkol, na jehož téma je potřeba udělat fotku nebo video a nahrát ji na facebook KTM. Teď aktuálně se máte vyfotit v motooblečení s nějakým policistou, samozřejmě čím vtipnější fotka, tím lépe pro vás, hlasuje široká veřejnost. Úkolů bude celkem deset, čtyři už jsou uzavřené, ale body se sčítají až na konci, takže neházejte flintu do žita a zapojte se taky. Na vítěze totiž čeká zbrusu nová RC 390, druhý dostane RC 125 a třetí RC 125 zapůjčenou na sezónu! Vítěz každého soutěžního kola potom vyhrává kameru GoPro.





Ač jednoznačný supersport, na denní dojíždění do školy po městě nebude ercčko vůbec špatné

lý a horní odlehčené brýle jak-bysmet, jenže všechno naprosto zbytečně kazí trojboj páčky-gripy-přepínače. Nenastavitelné páčky jsou škaredé a moc blízko rukojetím, gripy tvrdé, konce řídítek bez závažíček (přestože nejsou z hlediska vibrační potřeba, scházejí opticky) a domečky přepínačů, inovátorsky podsvícené, vypadají velmi plastikově. Pár detailů, jenže pořád na očích.

Městská štika

Vykašleme se už na vzhled a pojdme jezdit, já ráno skoro nemoohl nedočkavostí dospát. Nejdřív jsme si dali městskou vložku, protože tahle motorka musí pocho-pitelně zvládat kromě sportování také každodenní dopravu teena-gera do školy a zpět. Přestože je jízdní pozice opravdu sportovní, žádný „naháč s kapotou“, jako to předvádějí některé konkurenční rádobysportáky, není extrémní a městskému pohybu vyhovuje.

Ercčko je velikostně dospělá motorka, k jejímž řídítkům se musíte trochu natáhnout a předklonit, na Dukovi sedíte podstatně vzpřímeněji. Sedlo je sice papírově docela vysoko, jenže je úzké, stejně jako celá motorka, i já jsem tak dosáhl v pohodě na celá chodidla a lehce pokrčená kolena.

Pro městské poskakování motor funguje skvěle, vstřikování neví, co je to šhubání, převodovka i páčky na řídítkách jdou krásně zlehka, jak je u KTM zvykem. Zamrzí jen jalový zvuk výfuku, tím před školou vážně neoslíníte. Když za námi na semaforech zastavila paní na Vespě, závistivě jsme poslouchali, jak jí to hezky brumlá. Aspoň si koupíte toho krásného Akrapoviče z katalogu PowerParts...

Zalehnout a držet!

Na téhle motorce se váš puboš domácí nebude ze školy určité vracet tou nejkratší cestou. Dokud kostičky na otáčkoměru držíte pod sedmičkou, motor je takový nijaký a vy se jen tak pohodově klidně kloužete krajinou. Jenže nad sedmítisícovou hranicí ukáže, co v něm vězí a že i patnáct koní dokáže zařídit pěkné zážitky. Většinou to probíhá tak, že po městě vrčíte na šestku kolem čtyř tisíc a za cedulí tam klapnete o tři kvalty dolů, dáte full gas, plácnete sebou na nádrž a čekáte, až blikne červená kontrolka na řazení... Stovku z ercčka vymáčknete kdekoli a rychle, jenže ta vám určitě stačit nebude a každou rovinu se budete snažit zakuckat v omezovači i na šestku. Pokud v sobě máte trochu závodního ducha, což se od majitele téhle motorky očekává, nemůžete prostě jinak!

Nejdůležitější ale je, že pro tyhle kratochvíle máte toho nejlepšího parťáka, totálně předimenzovaný podvozek. Ten totiž slouží i v silnějších RC 200 (ta nakonec zůstane akorát pro asijské trhy) a hlavně 44koňové RC 390, které bychom se měli dočkat ještě tento podzim. Patnáctikoňová stopětadvácítko je pro něj jako nic.

TECHNICKÉ ÚDAJE

KTM RC 125	
Objem	125 cm³
Výkon	11 kW/15 k@9500
Točivý moment	11,8 Nm@8000
Hmotnost	152 kg (provozni)
Cena	126 990 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 58 × 47,2 mm, kompresní poměr 12,6:1, vstřikování Dell'Orto Ø 33 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový příhradový rám, vpředu nenastavitelná USD vidlice WP Ø 43 mm, zdvih 125 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem WP s nastavitelným předpětím, zdvih 150 mm, brzdy ByBre s vypínatelným dvoukanálovým ABS Bosch 9MB, vpředu kotouč Ø 300 mm, čtyřpístkový radiální třmen, vzadu kotouč Ø 230 mm, jednopístkový třmen, pneu MRF G4 vpředu 110/70ZR17, vzadu 150/60ZR17, lité ráfky 3,00"/4,00"

Parametry: sedlo 820 mm, rozvor 1340 +/- 15 mm, úhel řízení 23,5°, stopa 88 mm, světla výška 178,5 mm, nádrž 10 l (1,5 l rezerva), olejová náplň 1,5 l, servisní interval 7500 km, užitečná hmotnost 183 kg, max. rychlost 114 km/h

VERDIKT

KTM RC 125	
Motor	8/10
Podvozek	8/10
Brzdy	7/10
Ovladatelnost	8/10
Město	7/10
Cestování	6/10
Sport	9/10
Výkon/Cena	7/10

stat v září), určitě do ní musíte natlačit i další kámoše. Ležíte na nádrži, pravou ruku omanou kolem heftu a pomaličku se blížíte k tomu před vámi – a když je sladké první místo nadosah a vy se chystáte z větru předjet, zjistíte, že vás zprava i zleva právě pomaličku berou další účastníci zájezdu... Dobře, nebylo to rozumné ani bezpečné, zato tuze zábavné. Prostě KTM, jak ji známe a chceme. Jako by nám v tu chvíli všem bylo těch pomatených 16! Být teenager, mám svoji modlu jasnou. ■

Za pozvání na testování děkujeme firmě KTM Central East Europe.

► SPOUSTA DOPLŇKŮ

Jelikož prodej doplňků z katalogů PowerParts a PowerWear dělá Kátéemce 20 % příjmů ročně, žádný nový motocykl nejde na trh bez nachystané kolekce příslušenství. Sadu **oblečení PowerWear** můžeme asi přeskocit (ačkoli ta protektorovaná softshellka by stála za hřích) a vrhneme se hned na „**hardware**“ z **PowerParts**, kde jsou jak designově drobnosti, tak funkční záležitosti racingového či cestovního charakteru. Jednoznačně skvěle vypadá **grafický kit**, s nímž z černé motorky uděláte oranžovo-bílo-černou, praktici sáhnou po ergonomickém sedlu a jedné ze dvou brašen připevňovaných na zadní sedlo, vtipný je také **integrováný zámek kotouče**. Nás ale stejně nejvíc zajímají **okruhové doplňky**, protože ze své RC 125 si můžete celkem jednoduše udělat skutečného závodáka. Bílý grafický kit je samozřejmě pouze optická záležitost, ovšem **vyšší „bublinové“ plexi** již má svůj význam, a pak už to můžete strojit: **padáky**, lamináty, zalamovací nastavitelné páčky, **chrániče páček**, nastavitelné přepákování stupáček, **výfuk Akrapovič** a spousta dalších! Tohle vám jiné značky nenabídnou často ani na litrové superbiky, natožpak na stopětadvácítku.



Tunit můžete optickými drobnostmi, cestovatelskou výbavou či závodními vychytávkami

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

Yamaha je po Triumphu a MV Agustě dalším výrobcem, který propadl kouzlu triválce. Otestovali jsme MT-09 ve verzi Street Rally postavenou jako městské supermoto. Jak se vám líbí směr, kterým se Yamaha s řadou MT vydala?

Pište na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz

READY TO RACE
»www.ktm.com

4-TAKT

LEPŠÍ NEŽ KDOKOLIV JINÝ

Nevzdávejte se a bojij až do konce! Nová KTM 350 EXC-F ti poskytne potřebnou sílu v celém otáčkovém pásmu, abys mohl zdolat jakýkoliv výjezd. Lehká, ovladatelná a odolná vůči všem nástrahám. Jedinčný stroj pro jezce, kteří chtějí být lepší než kdokoliv jiný.

PRODEJCI: BRNO: AUTONOVA BRNO S.R.O., MASNÁ 418/20, TEL. 543424238 • ČESKÉ BUDĚJOVICE: SMRŽ MOTO, RUDOLFOVSKÁ 161/56, TEL. 724060046 • HRADEC KRÁLOVÉ: KTM TROJAN, BRNĚNSKÁ 1800, TEL. 495269492 • CHOMUTOV: AUTO MARKET S.R.O., MALKOV 80, TEL. 474622929 • LIBEREC: UNIVOK S.R.O., DOPRAVNÍ 711, TEL. 777682227 • MLADÁ BOLESLAV: FLASH TEAM S.R.O., BOLESLAVSKÁ 902, TEL. 326334827 • PRAHA: RACE TOOL, VRBOVA 19, TEL. 225110936 • PRAHA: SHIVA MOTOSHOP, PECERADSKÁ 108, TEL. 267712041 • STRÍBRNÝ: B&P RACING S.R.O., TOVÁRNÍ 503, TEL. 374627000 • SVITAVY: AMD, NÁMĚSTÍ MÍRU 89, TEL. 461532256 • VLASIM: KMOTO S.R.O., VLASÁKOVÁ 844, TEL. 317845164

inzerce



OVLÁDNĚTE SCÉNU.

Z města se stane vaše aréna a z ulic vaše pódium, to vše za říditky modelu S 1000 R. Motocykl je odstrojený až na samotný základ, aby vyniklo jeho DNA superbiku – a aby zahnal konkurenci do stínů. BMW S 1000 R je první řadový čtyřválec, který nabízí systémy ASC, ABS a jízdní režim Rain a Road již ve standardní výbavě, a přináší tak dosud nevidanou míru ovladatelnosti a radosti z jízdy díky výjimečné obratelnému a přesnému odpružení. A jestli vám ani to nestačí, v další výbavě máte k dispozici systémy Dynamic Damping Control, asistenta řazení a DTC s profesionálními jízdními režimy. Vzhůru na jeviště, představení může začít! Další informace viz bmw-motorrad.com/s1000r

NOVÉ BMW S 1000 R. DOKONALÝ ROADSTER.

Brno
Renocar
renocar.com

České Budějovice
ACR auto
bmwacrauto.cz

Hradec Králové
Stratos auto
bmwhk.cz

Ostrava
Cartec
bmwcartec.cz

Praha
Invelt
invelt.com

Praha
Stratos auto
bmwprosek.cz

