

Beta Alp 4.0
 Honda CRF250L
 KTM Freeride 350
 Yamaha WR250R

REKLA

S modelem Freeride 350 převzala KTM zodpovědnost za moderní trailovou scénu a ukázala, jak se to má dělat: méně hluku i vyrytých kolejí v trávě, koně totiž nejsou ke štěstí potřeba. S Freeridem a jeho třemi podobně orientovanými kolegyněmi jsme si vyrazili na vyjízd'ku do Alp.

Text: Peter Mayer, upravil Jakub Nič, foto: Jens Mönnich

Jako by vyrostl přímo ze země, objevil se před námi v soutěse z ničeho nic dohněda opálený padesátník. Gumové holinky, kalhoty s láclem – nebylo pochyb, tenhle podsaditý pán musel být sedlák z lesnatého horského sedla, kterým právě projíždíme. A muž, kterému patří tato šterková cesta i přilehlé lány. Na pokus o zbabělý úprk bylo již příliš pozdě. Vypnuli jsme motory, nasadili pokorné výrazy, připravovali si slinu s lichotivými slovy. „Mi chiamo Giuseppe, jmenuji se Giuseppe,“ natahoval k nám muž s úsměvem ruku, čímž nás vpravdě odboural. Přívětivost hraničící

s láskou ke všem bližním jsme rozhodně nečekali. Snaživě a přátelsky jsme mu tedy pravicí stiskli a vzápětí nevěřícně sledovali Giuseppeho ukazovák, kterým nás jako prstem na mapě vodil záludnostmi zdejších stezek a skal. Samozřejmě že jsme za sebou bránu na louku zase zavřeli. Na zpáteční cestě to uděláme zas, pochopitelně. Tak to potom „buona vacanza, hezkou dovolenou“, přeje nám Giuseppe. Ještě jednou dokola tisknutí pravice, ciao a už je pryč.

Ještě se ale musíme emocionálně sladit, domluvit si jezdecká gesta a mimiku, ale

hlavně se musíme uklidnit. Doktorů daleko, nikomu se nesmí nic stát. Kromě toho se přece jen bojíme vysokohorských brokovnic. Širým obzorem jsme lapeni, malinko se nám při pohledu v dál točí hlava závratí. Neskutečný pohled. Pěšin a směrů je tu tolik... Kudy, pánové, kudy? Budeme vůbec jezdit? Ale jistě že budeme, ale „na slušňáky“. Zajížd'ky do terénu jsou totiž zde v italských Alpách zakázané právě tak jako v těch německých nebo u nás v Krkonoších. Tečka. Zbývá ale „šedá zóna“, jejíž hranice závisí na toleranci bližních. Dá se to říci i jinak: kde není žalobce, není ani

MA NA TICHŮ



soudce. A máme tu kamaráda, Giuseppeho, ten se za nás určitě postaví.

Možná u brány reagoval signore Giuseppe tak kulantně i díky nevstíravému vystupování našich čtyř endurových, v případě Bety a KTM spíše trailových motorek, které budí u ostřílených bahenních znalců spíš úsměv ve tváři než uznané pokyvování hlavou. I Giuseppe ví, že tyhle stroje jeho hospodářství neuškodí. Koneckonců toto kvarteto spojují především společensky přijatelné prvky – uměrná hladina hluku a obutí s rozumně hrubými špalky.

Sjednocujícího centrálního aspektu docílují tyto čtyři koncepty různorodými způsoby. Yamaha WR250R pochází z klasického endurového tábora. Nákladný hliníkový rám, plně nastavitelné pružící prvky, hliníková kyvná vidlice a jednoválec s rozvodem DOHC s titanovými sacími ventily vycházející z motorů závodních endurových strojů od Yamahy zařadily model nabízený od roku 2008 technicky i cenově (179 990 Kč) jednoznačně do oddělení sportovních biků. Z jiného koutu endurového tábora se vmísila zbrusu nová, teprve před rokem představená Honda CRF250L. Jeden z ak-

tuálně nejdůležitějších cílů vývoje Hondy (viz též stavební řada NC700), výhodná cena, se projevuje i u CRF. Červená mašina stojí o víc než 73 000 Kč méně oproti Yamaze, a sice 106 900 Kč. Ze sportovní CBR250R pochází moderní motor s rozvodem DOHC; hliníková kyvná vidlice, armatury a přístroje jsou kvalitní, dokonce i rám z oceli je v pořádku. Nutnost úspor nakonec dokumentují pouze pružící prvky bez možnosti nastavení. V modelu Beta Alp 4.0 se zrcadlí vliv historie firmy zakládající si na trialovém sportu. Tento cestovní trialový motocykl, v zahraničí běžně kategorizovaný jako

Naše malé tiché stroje v Alpách
nikoho nerušily, Giuseppe napoví.



*„Začátečník, nebo profesionál – Beta dotáhne
na vrchol každého. Nabízí definitivně víc,
než se na první pohled může zdát“*

Winfried Beck (42), miluje motocykly všeho druhu



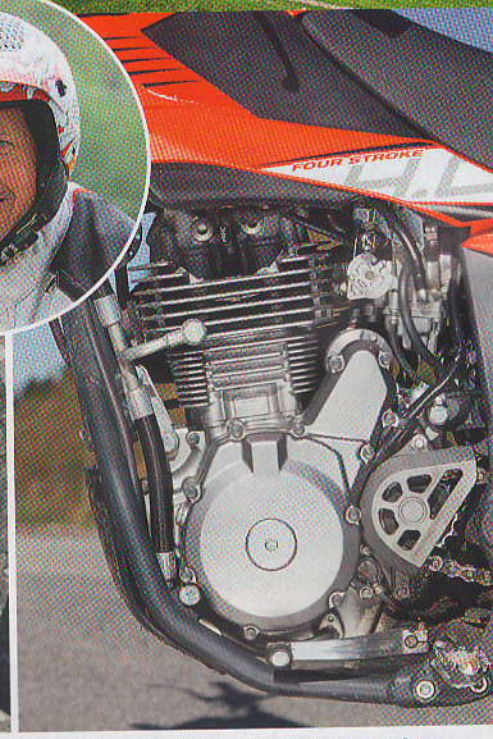
BETA ALP 4.0



Tradiční: téměř jedno desetiletí před Freeridem v roce 2003 představila Beta první moderní trailový motocykl pro cestování.



Všechno v jednom: ať už zámek na helmu (foto), držáky spolujezdce nebo armatury – Beta vykazuje řádnou výbavu.



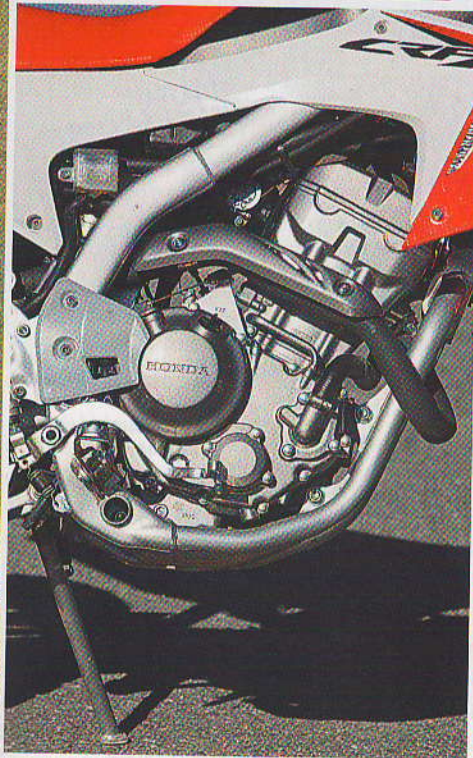
Nostalgie: vzduchem chlazený motor s karburátorem pochází ze Suzuki DR350. Trochu archaické, ale osvědčené.



„106 900 Kč – je úžasné, jak kvalitní a dobrou výbavu Honda za tuto cenu nabízí“

Peter Mayer (52), „offroadový“ redaktor časopisu MOTORRAD

HONDA CRF250L



Symbióza: o kapalinou chlazený čtyřventilový vstříkovací motor se CRF dělí s nastupujícím sportovním modelem CBR250R.



Jasně linie: enduro působí přívětivě a moderně. Zpracování a vybavení jsou kvalitní – až na pružící prvky.



Rovnováha: s na zadek orientovaným nastavením podvozku pomůže posunuti trubek o 15 milimetrů skrz můstky vidlice.

„trail“, stojí 125 000 Kč a již od roku 2003 se v blízkosti Florencie vyrábí kombinováním vzduchem chlazeného jednoválce Suzuki DR350SE a jednoduchého ocelového trubkového rámu. Tohle trio ale do centra zájmu v současnosti vtahuje i jedinou novou kolegyni, kterou je KTM Freeride 350. Kombinovaný rám ze studie elektricky poháněného motocyklu Freeride E, na straně sání a výfuku silně tlumený a odkoňovaný motor ze sportovního endura 350 EXC-F, trialové obutí – s touto směsí si Rakušané razí zcela osobitou cestu k uvědomělým terénním strojům. Komponenty (řídítka, náboje kol, brzdy, CNC obrobky) jsou opravdu na úrovni, od všech tří konkurentů vybočují svou kvalitou i cenou. Tahle hračka totiž vjde na 183 460 Kč.

Giuseppe mezitím zahání krávy, které nás zvědavě očíhávají. Sorry, dámy, chceme se zase trochu pohnout z místa – pokud možno bez much, které na sobě pěstujete. Startujeme. Je chladno, Honda a Yamaha přes-

to naskočí okamžitě. U konstrukčně supermoderní KTM se kupodivu ukazováček musí namáhavě prodírat hadičkami a kabely, aby se dostal k táhlu pro zvýšení volnoběhu. Po této zkušenosti knoflík sytiče starého dobrého rovnotlakého karburátoru Mikuni na Betě nepůsobí vůbec zastarale. Stezka se úzce vine dolů a již po pár stech metrech se rozšiřuje v námi nepoznané kamenité pole. Pěšinku „trailku“ tvoří štěrky, křemínky a úlomky skály všech tvarů a velikostí. Volíme umírněné tempo, myslíme na své zdraví a domorodce. A začínají nám vyschlé brodíky a kamenitá korýtka. Zabráním za plyn ve správný okamžik přenášíme přední kola přes úlomky, přitom kontrolujeme grip zadních pneumatik. Honda ani Yamaha si zde nepočínají zrovna lehkonoze. Zátah z nízkých otáček totiž chybí oběma. Za plynem jdou sice jako po másle, k nadzvednutí přidě ale potřebují pomoc spojky. Honda je lehce ve výhodě: s trochu delším zdvihem pístu (Honda: 55 mm, Yamaha: 53,6 mm) a menším špič-

kovým výkonem (Honda: 23 k, Yamaha: 30 k) si vede pohonná jednotka Hondy pod 6000 1/min (viz diagram na straně 25) o něco lépe, je o chlup spontánnější než agregát Yamahy. Přesto jí vůbec nelze srovnávat s Betou. Silný a snadno dávkovatelný vzduchem chlazený jednoválec využívá výhody většího zdvihového objemu, s klidem se prodírá matoucí kamennou mozaikou. Při svých relativně velkých setrvačných hmotách nepotřebuje nutně vyhlazovací použití spojky a jemně dávkující ruku na plynu. Tuto výhodu nemohou podceňovat začátečníci a na náročných tratích méně zběhlí jezdci. KTM volí jinou cestu. Krátkozdvihová třístapadesátka odpovídá na sebemenší přidání plynu duchaplně a s bdělostí, zvedá příď přes každou hranu i bez použití spojky na centimetr přesně, dá se přesně dávkovat – nejen díky úžasné plochému průběhu točivého momentu v celém pro praxi relevantním rozsahu mezi 3500 1/min a 7000 1/min. Sekundární převod na KTM je ve srovnání se ➤

zbývající trojici přinejmenším o deset procent kratší, dokonce ani ve složitých situacích a při pomalém tempu Freeride neprahne po výpomoci spojku. Málo zkušeného KTM rychleji unaví.

Terén se zmírňuje, pěšina se jemně zvedá, až se příkře vyšroubuje do dalšího návrší, chvíli bychom se i rozhlédli po krajině, ne být těch fackujících výmolů. Zatnout břišní svaly, zpevnit zápěstí, to nějak projedeme. Koneckonců máme tu pěknou ženskou, která nám stále ujíždí. Pravda, jezdí profi motokros, ale stejně. Nechceme se nechat zahanbit, takže aspoň před ní únavu ve tváři maskujeme za úsměvy. Relativně hodně prohnutá říditka Hondy (jemná korekce pootočením vpřed je možná), její vysoká před a nízká zád v kombinaci se stupačkami dole a vpředu nutí pilota i vestoje do nevyvážené a na zadek orientované pozice. Jezdec je nucen se k říditkům přitahovat a má pocit příliš krátké kývačky. Hondu si tedy přenastavujeme – předepínáme pružinu centrální jednotky (prověšení s jezdcem 95 místo 105 mm) a o 15 milimetrů pouštíme trubky přední vidlice skrz nosné můstky (viz foto na straně 23). Stroj je nyní o něco lépe vyvážený, ale příčné strouhy i nadále přivádějí levnou přední vidlici a především pomalou centrální pružící jednotku na hranici možností. Občas mě to štve, ale pak si uvědomím cenu tohoto motocyklu, ta říká, že je vše nadmíru v pořádku. A má recht. Ve vyšších otáčkách přede jednoválec jako elektromotor a skoro nevibruje. Ani Beta se s razantnějším tempem nedoveče příliš spřátelit. Alp sice formuje svého pilota pěkně do středové polohy a nechává mu tak dostatečnou volnost pohybu, relativně tuhá pružící jednotka a měkká před si spolu ale příliš nerozumí. Dokonce i menší hrany donutí tradiční a opticky mohutné teleskopy Paioli ke kovově tvrdým rázům, díky slabému tlumení dokonce slyšitelně naráží na koncový doraz i při vyořování. Fuj! Jsme snad v 80. letech? Využitelnými otáčkami se motor z DR350 prodírá tak trochu flegmaticky, laxně. Vzduchem chlazený jednoválec, který se od roku 1999 dále nevyvíjel, nevyzařuje během akce tak přímý a čistý pocit jako jeho moderní protivnice, v celkovém součtu se ale ukazuje jako efektivní motor se silným zátahem, slušnou spotřebou a navíc je léty ozkoušený a se zanedbatelnými servisními náklady.

Technické údaje a změřené hodnoty

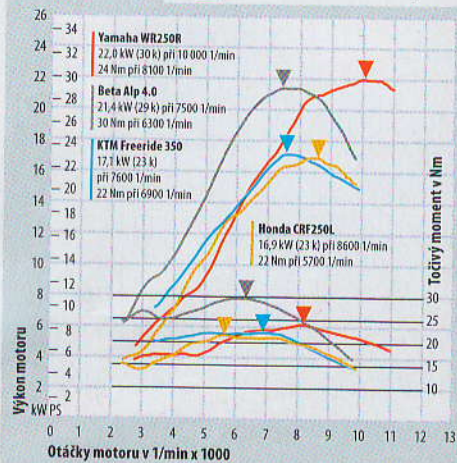
| | Beta Alp 4.0 | Honda CRF250L | KTM Freeride 350 | Yamaha WR250R |
|--------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|
| MOTOR | | | | |
| Konstrukce | čtyřdobý jednoválec | čtyřdobý jednoválec | čtyřdobý jednoválec | čtyřdobý jednoválec |
| Příprava palivové směsi | rovnotiaký karburátor, Ø 33 mm | vstříkovaní, Ø 36 mm | vstříkovaní, Ø 42 mm | vstříkovaní, Ø 38 mm |
| Spojka | vícekotoučová v olejové lázni | vícekotoučová v olejové lázni | vícekotoučová v olejové lázni | vícekotoučová v olejové lázni |
| Vrtání x zdvih | 79,0 x 71,2 mm | 76,0 x 55,0 mm | 88,0 x 57,5 mm | 77,0 x 53,6 mm |
| Zdvihový objem | 349 cm ³ | 250 cm ³ | 350 cm ³ | 250 cm ³ |
| Stupeň komprese | 9,5:1 | 10,7:1 | 12,3:1 | 11,8:1 |
| Výkon | 20,1 kW (27 k) při 6500 1/min | 17,0 kW (23 k) při 8500 1/min | 17,0 kW (23 k) při 7500 1/min | 22,6 kW (31 k) při 10 000 1/min |
| Točivý moment | 28,6 Nm při 6250 1/min | 22 Nm při 7000 1/min | 22 Nm při 4000 1/min | 24 Nm při 8000 1/min |
| PODVOZEK | | | | |
| Rám | dvojitý ocelový rám | mostový rám z oceli | kombinovaný ocelový a hliníkový rám | dvojitý hliníkový rám |
| Vidlice | teleskopická vidlice, Ø 46 mm | obrácená vidlice, Ø 43 mm | obrácená vidlice, Ø 43 mm | obrácená vidlice, Ø 46 mm |
| Brzdy vpředu/vzadu | Ø 260/220 mm | Ø 256/220 mm | Ø 260/220 mm | Ø 250/230 mm |
| Kola | 1,85 x 21; 3,00 x 18 | 1,60 x 21; 2,15 x 18 | 1,60 x 21; 2,15 x 18 | 1,60 x 21; 2,15 x 18 |
| Pneumatiky | 90/90 21; 130/90 18 | 3.00 21; 120/80 18 | 80/100 21; 110/100 18 | 80/100R 21; 120/80R 18 |
| Obutí | Pirelli MT 21 | IRC GP-21/22 | Dunlop D 803 | Bridgestone TW 301/302 |
| ROZMĚRY A HMOTNOSTI | | | | |
| Rozvor | 1444 mm | 1445 mm | 1418 mm | 1420 mm |
| Úhel hlavy řízení | 65,5 stupně | 62,4 stupně | 67,0 stupně | 64,0 stupně |
| Stopa | 120 mm | 113 mm | 100 mm | 111 mm |
| Dráha odpružení vpředu/vzadu | 220/220 mm | 250/240 mm | 250/260 mm | 270/270 mm |
| Výška sedla ¹ | 850 mm | 880 mm | 900 mm | 940 mm |
| Hmotnost s plnou nádrží ¹ | 144 kg | 145 kg | 105 kg | 136 kg |
| Náklad ¹ | 205 kg | 159 kg | 175 kg | 183 kg |
| Objem nádrže | 10,5 litru | 7,7 litru | 5,5 litru | 7,6 litru |
| Servisní intervaly | 5000 km | 6000 km | 20 hodin | 10 000 km |
| Cena | 125 000 Kč | 106 900 Kč | 183 460 Kč | 179 900 |
| Záruka | dva roky | dva roky | tři měsíce | dva roky |
| MOTOCYKL ZMĚŘENÉ HODNOTY | | | | |
| Maximální rychlost* | 136 km/h | 124 km/h | 118 km/h | 135 km/h |
| Zrychlení 0-100 km/h | 7,9 s | 10,6 s | 9,3 s | 7,2 s |
| Elasticita 60-100 km/h | 7,8 s | 13,1 s | 5,5 s | 10,5 s |
| Spotřeba ² | 4,5 l/100 km | 3,6 l/100 km | 5,3 l/100 km | 3,7 l/100 km |
| Dojezd mimo město | 233 km | 214 km | 104 km | 205 km |

*údaj výrobce; ¹změřené hodnoty; ²kombinace silnice/terén

Svými útlými tvary se KTM podobá horské koze, pohledem z boku je to normální enduro, svrchu působí úzce jako úsečka. Úzké sedlo táhnoucí se skoro až k hlavě řízení poskytuje jezdcům extrémně flexibilní polohu, umožňuje snadno vestoje i vsedě zatěžovat před a zád dle potřeby. Zejména vidlice a pružící jednotka PDS bez pákovi, obě ostatně vyráběné koncernovým specialistou na pružení WP Suspension, mají s pou-

hými 105 kilogramy celkové hmotnosti snadnou práci. Pouze na menší zvlnění reagují jak před, tak i zád relativně necitlivě, což je vzhledem k tomuto konceptu překvapivé. Pokud s Freeridem vyložené neskáčete, volte mu zlehka všechny útlumy, citlivost komponentů se zlepší. Jednoválec KTM jde i ve středních a vyšších otáčkách za plynem nanejvýš přímo a s nádhernou dávkovatelností tak, jak je i u ostrých KTM zvykem.

Měření výkonu



Jedná se o výkon na klikové hřídeli. Měření byla prováděna na dynamometru Dynojet 250 a korigována podle normy 95/1/ES. Maximální možná chyba ±5 %.



Dovezly nás na stejné místo, přesto každá jiným způsobem. První velká diskuze o strojích při vysokohorské svacině.

Čím je terén svižnější, tím víc ožívá Yamaha. Od středu pásma otáček se motor proměňuje v temperamentní a kultivovaný stroj pro zábavu, v tomto ohledu harmonicky doplňuje podvozek. Pružící prvky Kayaba jsou vyvážené a obdařené velkými rezervami a udržují WR v perfektní rovnováze, jezdci tak vždy umožňují oddávat se pocitu důvěry a jistoty. Špičkové. Ale také drahé.

Po chvíli lenošení a oddechu v trávě nás na obzoru upoutala silueta malého kostelíčku. Kamenitá stezka se v úzkých serpentinách šroubuje směrem k nebi. Cože? Tam nahoru? Když už ne s těmito mašinami, tak ale s čím?! To je vlastně pravda. Abychom docílili lepší trakce na šterku a sutí, snížili jsme ještě před výletem u všech strojů tlak vpředu i vzadu na 1,5 baru. Výjimku tvoří KTM, její trialové pneumatiky Dunlop vykazují se svými 0,8 baru o poznání nižší

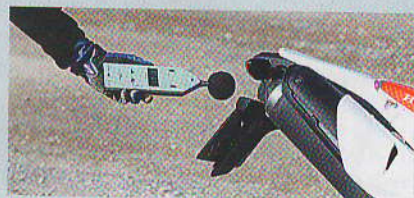
hodnoty. Do soutěží se tyto pneumatiky nasazují dokonce s pouhými 0,3 baru, mají velký profil a ultraměkkou směs. Jde se na to. Strmé skalní schody dávají strojům i nám řádně zabrat. Spojka, plyn, hledání trakce, příkrá pěšina, úzké vracečky, odkluzující se kameny... Už po několika minutách jsme se vyšplhali pořádně vysoko, pohled před sebe O. K., jakmile otočíte hlavu ke straně, vrávoráte, cítíte závrať. Upadnout teď na krátkou nohu dolů do rokle? Jen to ne, děkuji. Kvůli vysoké přídí má Honda opět problémy s ovladatelností, krotký motor často vyžaduje prokluzující spojku. Endurové pneumatiky IRC hledají oporu s nevalným úspěchem. Útěchou může být, že v obdobných situacích si člověk považuje každého centimetru výšky sedla. 88 centimetrů u CRF se dá akceptovat. Na rozdíl od Yamahy. S rekordní hodnotou 94 centimetrů výšky bojují dokonce i vysocí a zblhlí piloti – vyjma zvyklých

krosařů a enduristů, žena v týmu nám opět ukazuje, kde jsme v mládí zanedbali trénink. Výstup ztěžuje i nevalná trakce pneumatik Bridgestone TW 301/302. Aspoň že se dá výška sedla u WR jako u jednoho z mála off-roadových motocyklů asi o tři centimetry zredukovat výškově nastavitelnou pružící jednotkou.

Je pochopitelné, že nízká Beta (850 mm) se silným zátahem ujíždí dvojicí CRF a WR – a přesto ztrácí kontakt s KTM. Freeride sprintuje do příkrého svahu jako kozorožec, nehledí vlevo, vpravo, se svými měkoučkými trialovými pneumatikami nachází trakci tam, kde by se jí zbytek ani hledat neodvážil. Otáčí se takřka na místě a k tomu těžší z výhody své hmotnosti nižší přinejmenším o 30 kilogramů. Sedlo ve výšce 90 centimetrů? Vzhledem k okolnostem je to dáreček k nezaplacení. Přesto Rakušané nabízejí kit, který při měření „v krčku“ ubere výšce 25 mm. ➤

Klid, prosím

Ať už se jedná o diskuzi o uzavěrách silnic, průsmyků nebo sousedské protesty v případě motokrosových tratí v terénu, konflikt mezi motokáři a jejich odpůrci se většinou



Být moc slyšet vyšlo z módy – zejména pokud jde o tento koncept endur.

zvrtné kvůli jedinému tématu, a tím je hluk. Již při představení KTM Freeride 350 srovnal časopis Motocykl zvuk výfuku modelu Freeride se sesterským modelem, závodním strojem KTM 350 EXC-F. S utěšeným výsledkem: Freeride je jak při měření na stojanu, tak i v provozu pouze z poloviny tak hluchý

jako jeho závodní obdoba. Má ale své rezervy. Tabulka níže dokazuje, že všechny tři kolegyně jsou ještě tišší než KTM. Nejnižších hodnot dosáhla v obou kategoriích Honda. Pro představu: o deset decibelů nižší hladinu hluku pociťuje lidské ucho jako snížení hluku na polovinu.

| | Beta Alp 4.0 | Honda CRF 250 L | KTM Freeride 350 | Yamaha WR 250 R |
|---|--------------|-----------------|------------------|-----------------|
| HLUK (na plný plyn s odstupem dva metry) | 100 dB(A) | 95 dB(A) | 101 dB(A) | 97 dB(A) |
| HLUK (plné zrychlení s odstupem 30 metrů) | 75 dB(A) | 72 dB(A) | 78 dB(A) | 76 dB(A) |

Zkušená motokrosařka Tanita nás z Freeridu v hřebeni již dávno vyhlíží, zdá se vypadá hrdinně jako Xena, princezna válečnice. Dáme pauzu? Fajn. Lovíme v batůžcích svačiny, dělíme se, diskutujeme. Dojedeno, měníme stroje a vzhůru dolů, zpět do údolí. Teprve teď nás zarazí, jak šetrně k půdě při výstupu profily jsou – s výjimkou Pirelli MT 21 u Bety, které mají pro toto prostředí zbytečně hrubé špalky. Otisk trialových pneumatik KTM lze na mnoha místech pouze tušit. A hluk? Viděli jste někdy hádku čtyřech po koncertu bezhlavých mládenců? Čtyřikrát šepot dá v součtu zase jenom šepot. V horách jsme jezdili zkrátka skoro anonymně.

O chvíli později umírnujeme své ambice a míříme si odpočinout na asfalt. Vydáváme se po silnici do dalšího průsmyku, chceme zjistit, do jaké míry jsou tyto čtyři samorosty univerzální. Již před stoupaním se ale u KTM rozsvěcí kontrolka rezervy. Nádrž o objemu 5,5 litru dostačuje při značné spotřebě 5,3 litru ve smíšeném provozu po asfaltu a v terénu na něco málo přes 100 kilometrů. To je vzhledem k povětšinou velmi řídké síti čerpacích stanic v horských oblastech opravdový problém. Měli jsme si vzít místo salámů raději petku s benzinem, to jsme trochu podcenili. Tato spotřeba už navíc oproti Hondě (3,6 litru), Yamaze (3,7 litru) a dokonce i Betě s karburátorem

(4,5 litru) není na úrovni doby – jako ostatně ani nepraktické intervaly servisních prohlídek po 20 motohodinách a bídná je i tříměsíční záruční doba. Něco za něco.

Asfaltka se zvedá přinejmenším do deseti procentního stoupaní, zde půjde o koně a točivý moment. Yamaha se nenechává zahanbit, žene se serpentínami do vrchu s výbornou vyvážeností, stabilitou a ovladatelností na pneumatikách Bridgestone vhodných i pro jízdu po silnici. Honda s maximálním výkonem jen 23 k brzy ztrácí, pochopitelně. CRF ale navzdory měkkému pružení a prkenným pneumatikám



Výlety do míst, kam by vám to pěšky trvalo několik dní jsou na těchto strojích neopakovatelným zážitkem.

„Je geniální, co všechno lze s Freeridem provádět – prvotřídní funbike“

Tanita Reinecková (22), závodní motokrosařka

KTM FREERIDE 350



Soustředěnost na podstatu: čisté zaměření modelu Freeride prozrazuje již jeho vzhled – zábava v terénu.



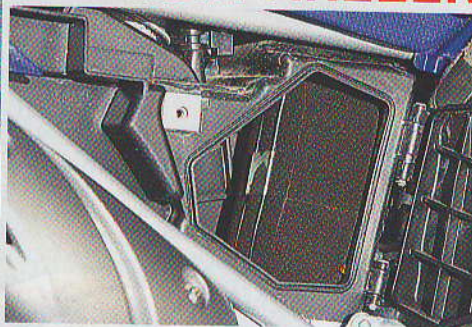
Trial nic nezkaží: trialové pneumatiky šetří půdu a i na kamenitěm podloží nabízejí fascinující přilnavost.



Rezerva: s objemem 5,5 litru vystačí nádrž KTM pouze na nějakých 100 kilometrů. Blaze tomu, kdo má s sebou rezervu.



YAMAHA WR250R



Otevřít klapky: přístupný vzduchový filtr – to je pouze jeden aspekt velmi kvalitně zhotovené a promyšleně zkonstruované Yamahy.



Skvělé: jak vidlice, tak i pružicí jednotka jsou nejen plně nastavitelné, ale také excelentně naladěné.

„Yamaha je endurový stroj s nejširším spektrem použití – o tom není pochyb“

Karsten Schwers (40), špičkový testovací jezdec časopisu MOTORRAD



Výstup: Yamaha se silně orientuje na závodní sesterský model WR250F po technické i vzhledové stránce.

kám IRC drží díky motoru ochotnému k vytáčení na hrboletém asfaltu překvapivě svěží stopu. A přitom drží v šachu dokonce i v ovladatelnosti lenivou Betu hendikepovanou obutím Pirelli s hrubými špalky. Je jasné, že KTM zaměřená jednoznačně na off-roadové využití ukazuje na silnici své slabiny. Mezi spartánským modelem Freeride a zbylou trojicí leží hluboká propast co do komfortu sezení, vyba-

vení, kultury chodu a využitelnosti v běžném provozu. Yamaha předvádí s odstupem času svou univerzálnost. Honda vykazuje i přes atraktivní cenu slabiny pouze v nastavení pružení – a dle názorů ostatních i ve výkonu motoru, zato září absolutně bezkonkurenční cenou. Beta se se svou poněkud archaickou, zato ale osvědčenou technikou udržela stejně jako dřív i v mo-

derních podmínkách. A KTM si se svými freeridovými inovacemi a nápady v duchu doby nepodrobí jen všechny singlet-raily a lesní stezky tohoto světa. KTM totiž dala off-roadovému segmentu neobyčejně důležitý myšlenkový podnět, inspiraci pro ostatní. Jak praví Američané: Less sound equals more ground – kdo méně ruší, má více prostoru k jízdě. Stačí se jen zeptat signora Giuseppeho.

MOTOCYKL Výsledky testování



Beta Alp 4.0

Model Alp představený v roce 2003 je průkopníkem současného vývoje směřujícího k cestovním endurům nezátěžujícím životní prostředí. Technika této Italky se vzduchem chlazeným motorem s karburátorem ze Suzuki DR350 poněkud zastarala, dáma z Florencie svůj boj nikterak nevzdává, zejména v terénu. Příkladná je i cena.

Běžný provoz

SPEKTRUM POUŽITÍ

Off-road



KTM Freeride 350

S muší vahou, jiskrným motorem, excelentní ergonomií a obutím, které je přilnavé i šetrné k půdě zároveň, působí Freeride přesvědčivě tam, kam patří i jeho koncepce: do terénu. Že se jen málo zajímá o běžný provoz, asfalt nebo také čistý rozum (záruka, servisní intervally), to už patří k image tohoto zaníceného rakouského výrobce motocyklů.

Běžný provoz

SPEKTRUM POUŽITÍ

Off-road



Honda CRF250L

106 900 Kč – je působivé, s jak dobrým vybavením za tuto cenu slaví malá Honda svou premiéru. Úspěšná opatření se dotkla pouze pružících prvků. Čeho se CRF v terénu nedostává na temperamentu a agilitě, to znovu dožene na silnici. Enduro, se kterým si při cestě pro housky můžete dopřát rozumnou zajížďku do terénu.

Běžný provoz

SPEKTRUM POUŽITÍ

Off-road



Yamaha WR250R

Vítězství Yamahy je jisté: žádné z těchto endur nepokryvá tak široké spektrum použití jako WR250R. Ať už předvádí ctizádostivý průlet krajinou nebo ostřejší výstup na asfaltu, toto žihadlo dovede oslnit v každém terénu. Že koncept WR neupřednostňuje extrém, to může vadit opravdu jen extrémistům.

Běžný provoz

SPEKTRUM POUŽITÍ

Off-road