



S „XTěčkem“ je sranda i v okamžicích, kdy vám z pod kol zmizí matička zem

Yamaha **XT660 X**

Textově ujetej GAS
Fotograficky ojetej Scoob

■ Milý a možná i mladý čtenáři. Zabrousil-li jsi na tyto řádky s pocitem, že se dočteš něco o motardech, můžeš zbylý text směle přeskočit. V následujících chvílích totiž nepůjde o nějaký tvrdý motardový maso, ale o ryzí zábavu a potěšení z jízdy ve třech různých podobách. Konkrétně v podobě italský klisničky Aprilia Pegaso Factory, dále pak v převleku japonské svobodné paničky XT660 a do třetice v podobě rakouskýho mechanickýho pomeranče KTM 690SM.

Fun **Factory**

I tady zůstaly trencle neposkvrněné, Pegaso Factory to zvládne za vás



Aprilia **Pegaso Factory**

KTM 690 SM je nekompromisní továrnou na adrenalin



KTM 690 SM

Řeknu vám bez mučení a bez tahání za genitálie, že i když najdete v katalogu tyhle mašiny ve stejné kategorii, je každá z nich úplně a naprosto z jiného těsta. Od toho měkkýho a poddajného, ze kterého se peče bábovka, až po to klasický, ze kterého je pak tvrděj, okoralej chleba.

Jak se vám líbí?

Design – indicie, kterou tyhle mašiny vysílají všemi směry, jsou naprosto rozdílné. Yamaha chce svým vzhledem říct asi něco v tom smyslu, že je pořádný ultimativní náčiní patřící na motardovou trať. Jak jsme ale zvyklí, design dost často klame, ale o tom až později. Pegaso Factory hraje na city. Každý, fakt úplně každý, kdo ji viděl, řekl: „Ježíši, ta je krásná.“ A má pravdu. Co si budeme povídat, Taloší fakt uměj, o tom žádná pochybnost, nicméně vedle XTčka vypadá Pegaso jako civilizovaný stroj pro střední proud kupní síly, a to i přes fakt, že model

Factory se pyšní spoustou karbonových doplňků, nádhernými drátěnými koly, nebo pseudoradiální brzdou. Proč pseudo? Jedná se totiž o radiální třmen připevněný na klasický úchyt klasické teleskopické vidlice.

KTM se naprosto vyhraňuje. Dává najevo svou osobitost a zároveň sebevědomě zdůrazňuje, že jediná ona je ta pravá.

Ergonomie

Další hlavní rozdíl jezdec pocítí, ještě než se rozjede. Jeho pozici má totiž každý ze strojů naprosto odlišnou. Na KTM to člověka nutí sedět v motardovém stylu v přední části stroje, relativně široká ří-



Black Prince (KTM) se ve vinglu cítí jako štětka v Perlovce = skvěle



Krasavice v každém úhlu pohledu (i zespoda)

dítka padnou do ruky líp než řadra Pamelu Anderson a na stupačky narážíte přesně tam, kde byste je při motardím stylu jízdy hledali. V sedle Yamahy je to jiné. Osobní pochvalu vyslovuji dostatečně širokým větším řídítkem, které navozují pocit naprosté kontroly jezdce nad strojem. Trojúhelník sedla, řídítek a stupaček je ale jiný než na KTM. Lví podíl na tom nesou níže položené stupačky, díky nimž je jízda na delší vzdálenost pohodlová záležitost. Dost mě ale šokovalo uchycení především levé stupačky k rámu. Vypadá to hrozně složitě a tak nějak nemístně. Na, nebo vlastně spíš v Pegasu je všechno jinak. Sedíte na superpohodlném sedle, z něhož je to k zemi skutečně jen kousíček. Zalomení kolen je však díky tomu nejostřejší z testovaného trojlístku, což mi zpočátku moc nevonělo. Celkově jsem si na Pegasu připadal jako na stroji určeném spíše k uvolněné a pohodlné klasické jízdě než k zábavě.

Zvuk a další libůstky

Vzhledem ke krmení motorů fetáckým náčiním = stříkačkou, se startovací rituál omezuje na pouhé zapnutí klíčku a „tlačnutí“ startovacího „čudlátoru“.

Celá „švédská trojka“ naskakuje ihned bez sebemenšího zaváhání. Nejlepším zvukovým projevem disponuje Yamaha. Z jejich dvou rajcovních koncovek se dere na svět sympatický „pupupu-pu“. Hned v závěsu s malíčkou prodlevou je Aprilka. Rakouský pomik (pomik = malej pomeranč) překvapivě zní jako nejvíc vykastrovaný. „Díky“ hlukovým normám jsou však rozdíly mezi stroji relativně malé, jen u SMka působí až komicky tiše ten sterilní zvuk linoucí se z jeho maxi koncovek výfuků. Podle jejich vzhledu bych právě tady čekal největší bengál.

Že by se už jelo?

Nojo, jízda je to, o čem tyhle mašiny jsou. Všechno ostatní je jen vomáčka, Franta Vomáčka. (Poznámka redakce: Gasi, už to nebul! Poznámka redakce: Vůbec nebulim, jen si nechávám. – Konec poznámek.) První metry mají zpočátku úplně stejný průběh. Klapnutí jedničky, puštění spojky, málo plynu, chcípnutí motoru a následný volný pád do blízkého příkopu plného použitých kondomů. Druhý pokus je o mnoho lepší, takže renomé testovacích jezdců teprve dostojí svému jménu. Kátéem vyrá-

ží jako z praku, a než se obě sokyně stačí vzpamatovat, je v prachu cest. Tenhle oranžový drak je skutečně něco neuvěřitelného. Pravda, chce to ho drtínek držet v otáčkách, neb spodek je silný podobně jako XT a Pegaso. Nad 4500 ot./min. ale vystrkuje drápky a na ostatní jednobuchy vystrkuje už jen kulaté otvory svých výfuků. Zrychlení ze semaforů je na „einbuch“ skutečně výtečné a ve spojení se vzorně odstupňovanou převodovkou má SMko skutečně sportovní ambice. Padne-li červená, přispěchá na pomoc přední radiální brzda dopovaná radiální brzdovou pumpou. Ta zpomalí i vaši srdeční pumpu do bezpečných mezí. Před nájездem do vinglů pak člověk v klidu brzdí víc na poslední chvíli, protože ten pocit jistoty a jemného dávkování brzdného účinku by KTM mohla využívat na školách v hodinách fyziky. Co mě dost překvapilo, byla skutečná stabilita jejího podvozku nejen v utažených vracečkách, ale taky v táhlých dlouhých obloucích projížděných rychlostí nad 170 km/h. Pokud nás čtou i policisté, tak jedním dechem dodávám, že to bylo testováno na německé volné dálnici, kde se to, jak každý ví, zatáčkama jenom hemží...o) Mimochodem, tenhle

jednoválec se umí rozjet až na 193 km/h! Chce to sice chvilku počkat a nejlépe i bezvětrí, ale i tak smekám své blond tupé. Dalo by se tedy říct, že je SMko bezchybné? Pokud ho máte jen na lítání po vinglech a na dráždění supersportů, pak rozhodně ano. Méně zábavné už vám přijde dojet na něm někam dál. Neříkám, že to nejde, ale z testované trojice se k polykání kilometrů hodí nejmaň. Jeho tvrdý sedlo dá vašemu zadku poznat, co je to středovek. Už po pár desítkách km (neplatí při jízdě ve vinglech, ale při jízdě rovně) začíná člověk poposedávat a během chvilky je tu pauza na kafe, na WC nebo na čouda. To XT je jiný kafe. Nevěříte? Hm, to máte blbý...

Yamaha totiž děsně klame tělem. Jak už jsem na začátku zmiňoval, vypadá jako děsně tvrdák. Realita je ale úplně někde jinde. Její sedlo vypadající spíš jako trestná lavice je fakt v pohodě a vůbec z něj nebolí svislý úsměv. Během 4 dnů jsem s XTčkem dal 1350 km, a to bez ztráty kytičky. Dokonce ani 200 km na jeden zátaž není žádný problém. Ve městě je pak s Yamahou náramná sranda. Není to sice žádná divoška, přesto se jejich 48 koní umí pěkně rozparádít. Chce to



Řadit na zadním se s Yamahou naučí kdekoliv

jen plyn na doraz a chvíli počkat. Vzhledem k absenci otáčkoměru to člověka ani tak nebolí u srdíčka, díky čemuž se dynamika jízdy nezřídka vyhoupne do svižného tempa. Osobně Yamahu skutečně chválím. Očekával jsem jen na mnoha místech ošizenou rozpočtovku a přitom na mě čekal příjemný a univerzální bike. Ano, ta nenastavitelná páčka přední brzdy je skutečně na fiku, ale to se dá snadno vyřešit nákupem páčky stavitelné. Zbytek stroje ale už jenom příjemně překvapuje. Ovladatelnost v zatáčkách je vzhledem k pořizovací ceně stroje bezvadná, jezdec vládne perfektním výhledem ze sedla a to řazení, hmmm, mňam, mňam. Rychlosti tam padaly úplně samy, stačilo jen pomyslet a bylo zařazeno. Na Yamaze se pak naučí řadit na zadním kole kdekoliv, protože

tahle motorka je překvapivě čitelná. Nicméně, jak už jsem říkal, podle mého názoru se nejedná o tvrdého motarda. Řekl bych, že XT660 je vhodná, možná i ideální volba jakožto bike nejen do města, ale zkrátka pro každý den. Velice se mi zalíbil i úložný prostor pod sedlem, do kterého se vejde dost věcí. Spotřeba téhle japonské paničky se během testu pohybovala od 5 do 7 l na 100 km, což je vzhledem k téměř neustálé plněmu plynu super hodnota. Dokonce ani nějaký dálniční přesun není problémem. Maximálka 171 km/h naznačuje, že trvalé udržení 140tky není žádný problém. Bohužel je tu pár věcí, které člověka obtěžují. Předně je to cukavá reakce motoru při konstantní jízdě v obci. Padesátka znamená neustálé

přiskoky vpřed, které by člověk čekal na byčím simulátoru, nikoliv však na mašině. Jedinou možností je zařazení čtyřky a pohyb vpřed s podtočeným motorem. Druhá pižka na kráse se projevuje každých 190 km. To se totiž s pravidelností chronometru rozsvěcí kontrolka rezervy, přestože v nádrži je paliva zhruba ještě na 80–100 km. I když jsem si byl množství paliva vědom, vždy mě oranžová kontrolka znervóznila natolik, že jsem k pumpě stejně nakonec zajel. Pomineme-li tyto dvě drobnosti, čeká na vás v sedle Yamahy XT660 samá radost.

Aprilia Pegaso Factory vedle svých sokyň působí naprosto uhlazeným dojmem. A to nejen co se týká vzhledu, ale i jízdy. Na rozdíl od KTM a Yamahy si v jejím sedle člověk nepřipadá jako na sportovním náčiní, ale spíše jako na

pohodlném univerzálním biku, což už jsem vlastně „říkal“. Přestože k pohybu vpřed používá shodný motor jako Yamaha, je jízda s Aprilkou taková jiná, klidnější. Dokonce sebou ani tolik necuká při pomalé jízdě jako XT. S touhle Italkou se jezdec do zatáček nevrhá jako na SMku nebo na XTčku, s Pegasem je spíše ladtě a bez náznaku námahy proplouvá. Neznamená to však, že na Pegasu jedete pomaleji. Dovoluju si tvrdit, že průjezdová rychlost zatáčkou bude na Pegasu podobná jako na obou rivalkách. Ono totiž tím, že člověk sedí blíže zemi, vnořen do linie stroje, vnímá náklony méně dramaticky a (lidově řečeno) není tak posranej. O to víc nepochopitelné se jeví umístění bočního stojanu, který byl pravidelně přibušován do smrtelnosné



Yamaha se stala překvapením testu

špičky ještě dříve, než se země dotkla vlastní stupačka. Což na funbiku dost zamrzí, že ano?!

Řazení rychlostních stupňů probíhá i tady přesně, nicméně k dokonalosti XTčka přeci jen trochu chybí. Je to sice záhada, protože i obě převodovky (s motorem) jsou ze stejného vrhu, ale je to tak. Přijde-li ke slovu brzdění, tak pseudoradiální třmen s radiální pumpou odvádí svou práci jemně a spolehlivě, jelikož ani během razantního používání ji nebylo třeba vůbec zalívat = nevadla..o)

Naprostě nepřekonatelné je ovšem Pegaso v ohledu úložných prostorů. V první řadě poskytuje slušné zázemí již v příhrádce „na nádrži“, do které se bez násilí dostanete pouze při zapnutí zapalování, a druhý obrovský prostor se nachází pod sedlem spolujezdce. Sem bych se pohodlně zabalil i na dovolenou. Být tedy vlastníkem zlaté kreditky. Nicméně prostor je to na podsedlovou část vskutku bezkonkurenční. Jediná drobná výtka ohledně úložných prostor vede k jemnému zvukovému projevu víka příhrádky na nádrži, která se v rozmezí cca 3–4 tisíc ot./min. ozývala drzým drněním. Maximální rychlost Aprilie (kterou si pamatuje i skvěle vybavená palubní deska) činila na rovině 171 km/h a za bezvětří a z mírného svahu dokonce 185 km/h. Znamená to tedy, že cestovní 140tka je pro Italku hračka a přitom si v průměru vykoleduje jen 5,6 litru bezolovnatého šňapsu na 100 km.

Ještě u jednoho bodu se chci pozastavit. Velice se mi na všech těchto mašinách líbila zpětná zrcátka. A výjimečně to nebylo tím, že jsem v nich viděl sebe..o) Opak byl totiž pravda, v sedle každé z těchto divošek budete mít neustále perfektní přehled o tom, co se

děje za vámi. Výjimkou budou asi jen kulturisté, ale pokud máte přibližně stejně široká ramena jako já, tedy jako závodní uřovka, budete určitě spokojeni.

Co říct závěrem?

Dneska nic, beztak byste si přečetli jen verdikt a na článek hodili bobek, takže kdo chce vědět, jak si která z mašin stojí / leží, musí si přečíst celý článek nebo mi brnknout do klubu na tel.: 777 111 034.

Dobře, dobře, tak já vám to povím. KTM je fakticky bomba, co dokáže tehle jednobuch, to je skutečně nepsatelné. Rakouský podvozek je nekompromisní sporták každým coulem, který se nenechá hned tak něčím vyvést z míry. Horší je to s SMKem, co se týká výletů, nedej bůh výletů ve dvou. V takovém případě se stává přibalení nafukovacího polštářku na hemoroidy nutností.

Yamaha, taková nenápadná šedá myška je asi největším překvapením testu. Nevyniká sice takovými ambicemi jako KTM a není tak vzhledově krásná jako Aprilia, ale za svoji cenu nabízí skutečně mnoho. Umí být jak přítelkyní pro sportovní výjiždky do vinglů, tak zvládne i práci ve fabrice (volně přeloženo), dokáže být nenáročným dělníkem pro jízdu do práce i po městě. A navíc je nejlevnější z celé trojice.

Aprilia má jasnou roli krasavice. Když se o ni opřou sluneční paprsky, roztaje i ten nejtvrdší biker. Spíše než na extrémní honění, honění adrenalinu myslím, se ideálně hodí k příjemným výletům jak v jednom, tak ve dvou. Má nejnižší položené sedlo, takže v jejím sedle zažije ne jeden orgasmus i něžné pohlaví. V zatáčkách umí být velice rychlá, jen vám to možná nepřijde tak rychlé jako na KTM a Yamaze. Zdání ovšem klame.

To je zase verdikt neverdikt, co? Ptáte se, kterou bych koupil já. Inu, mít přes 200 litrů, tak KTM, ale protože jsem nedávno viděl svůj zůstatek na účtu, šel bych do XTčka. Tahle mašina mě děsně bavila a ani cesta z Liberce do Brna a zpět za jeden den mě nijak nezmohla a ještě večer jsem se na ní šel dobrovolně projet. Proto je pro mě vítěz testu těchto strojů kategorie fun Yamaha XT660. HOWG, domluvil jsem. ■



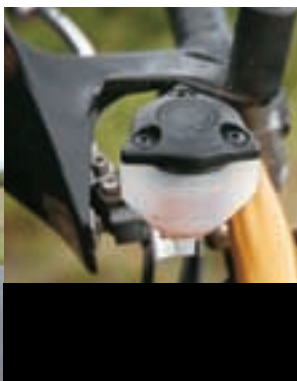
RACETECH

www.mucika.cz

Plzeňská 170, PRAHA 5

tel: 257 213 438





Kokpít Aprilky je nejnabušenější



Hodnocení

- 👍 vzhled, pohodlí, úložné prostory
- 👎 boční stojan

Technická data

motor: kapalinou chlazený čtyřdobý
jednoválec 659 ccm, SOHC 4V
vrtání x zdvih: 100 x 84 mm
výkon: 48 HP (35,3 kW) @ 6000 ot./min⁻¹
kr. moment: 60 Nm @ 5250 ot./min⁻¹
převodovka / sek. převod: 5 stupňů / řetěz
výška sedla: 780 mm
maximální rychlost: 171 km/h
suchá hmotnost: 195 kg
objem nádrže: 16 l
pneu přední: 110/70R 17M/C
pneu zadní: 160/60R 17M/C

Financování

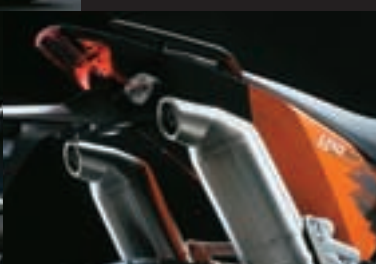
Cena:	205 000 Kč
přímá platba 10%:	20 500 Kč
délka splácení	
v měsících:	72
splátka/měs:	3 413 Kč
hav. pojistné/měs.:	1 196 Kč
RPSN	10,41%
přímá platba 60%:	123 000 Kč
délka splácení	
v měsících:	36
splátka/měs:	2 680 Kč
hav. pojistné/měs.:	1 196 Kč
RPSN	11,44 %

Produkt motoúvěr: využitím jste majitelem motocyklu, hav. pojištění je povinné při výši úvěru nad 300.000 Kč, jste automaticky pojištěni proti následkům úrazu, kompletně a snadno vyřídíte

u vašeho prodejce, více také na:
www.motouver.cz,
automoto@cetelem.cz



Brzdy KTM fungují na 200%, matematici klídek, jo?



Hodnocení

- 👍 sportovní ambice, motor, emoce
- 👎 pohodlí

Technická data

motor: kapalinou chlazený čtyřdobý
jednoválec, 653,7 ccm, OHC 4V,
vrtání x zdvih: 102 x 80 mm
výkon: 64 HP (47 kW) @ 7500 ot./min⁻¹
kr. moment: 65 Nm @ 6550 ot./min⁻¹
převodovka / sek. převod: 6 stupňů / řetěz
výška sedla: 875 mm
maximální rychlost: 193 km/h
suchá hmotnost: 150 kg
objem nádrže: 13,5 l
pneu přední: 120/70-17
pneu zadní: 160/60x17

Financování

Cena:	239 000 Kč
přímá platba 10%:	23 900 Kč
délka splácení	
v měsících:	72
splátka/měs:	3 979 Kč
hav. pojistné/měs.:	1 394 Kč
RPSN	10,41%
přímá platba 60%:	143 000 Kč
délka splácení	
v měsících:	36
splátka/měs:	3 124 Kč
hav. pojistné/měs.:	1 394 Kč
RPSN	11,43 %

Produkt motoúvěr: využitím jste majitelem motocyklu, hav. pojištění je povinné při výši úvěru nad 300.000 Kč, jste automaticky pojištěni proti následkům úrazu, kompletně a snadno vyřídíte

u vašeho prodejce, více také na:
www.motouver.cz,
automoto@cetelem.cz



Nenápadná, ale hravá, škoda absence otáčkoměru



Hodnocení

- 👍 univerzálnost, zábavnost, dostupnost
- 👎 cukání motoru při pomalé jízdě

Technická data

motor: kapalinou chlazený čtyřdobý
jednoválec, 659 ccm, SOHC 4V
vrtání x zdvih: 100 x 84 mm
výkon: 48 HP (35,3 kW) @ 6000 ot./min⁻¹
kr. moment: 60 Nm @ 5250 ot./min⁻¹
převodovka / sek. převod: 5 stupňů / řetěz
výška sedla: 875 mm
maximální rychlost: 171 km/h
suchá hmotnost: 177 kg
objem nádrže: 15 l
pneu přední: 120/70R 17M/C
pneu zadní: 160/60R 17M/C

Financování

Cena:	179 900 Kč
přímá platba 10%:	17 990 Kč
délka splácení	
v měsících:	72
splátka/měs:	2 994 Kč
hav. pojistné/měs.:	1 094 Kč
RPSN	10,40 %
přímá platba 60%:	143 000 Kč
délka splácení	
v měsících:	36
splátka/měs:	3 124 Kč
hav. pojistné/měs.:	1 094 Kč
RPSN	11,45 %

Produkt motoúvěr: využitím jste majitelem motocyklu, hav. pojištění je povinné při výši úvěru nad 300.000 Kč, jste automaticky pojištěni proti následkům úrazu, kompletně a snadno vyřídíte

u vašeho prodejce, více také na:
www.motouver.cz,
automoto@cetelem.cz

