

SAMEC

SMC Ram 520RR přišel na řadu jako poslední, takže už rozhodně bylo jasno, s čím se bude porovnávat a co umí jeho konkurenti. V první řadě se rychle potvrdilo, že když dva dělají totéž (SMC a Adly) tak to rozhodně nemusí být totéž na trati.



že jednoválec dál ladí ostřejší vačkou a jiným časováním, spor spolehlivě ukončí asi až oficiální měření na motorové brzdě... Standard Motor Compotation vsadila na civilnější provedení podobně jako Goes i Aldy a tak přední náprava není tak race-ready jako u třeba u LTR, ale úzká přesto není. SMC ovšem také nepodcenilo kvalitu komponentů odpružení. Jako jediný ze strojů měla jejich pětistovka progresivně vinuté pružiny k tomu opět plynokapalinové tlumiče s možností nastavení útlumu i odskoku.

Půllitr od SMC zůstal věrný subtilnější stavbě podobné menším třístovkám, rám má ale silnější trubky, takže o pevnosti nemůže být debata. Když pak vedle sebe vidíte stát Ram 300 a Ram 520, tak vidíte stejné

Po letošní smrti novinek hlavně z oblasti menších mašin, vrhlo SMC v půlce roku do světa ultimátní sportku, která má pro značku představovat výkladní skříň umění stavění podvozku a naladění odpružení, protože motor je dán. Půllitr se suchou vanou z produkce Fuji Heavy Industries je prakticky stejný s agregátem použitým v Adly, tak se dalo očekávat dost podobné naladění s tím, že největší rozdíly přinese právě podvozek. Oficiální hodnoty výkonů motoru jsou častým předmětem spekulací, oba shodně udávají 55 koní, což je špičková hodnota, ale samo Subaru uvádí asi 50. SMC pak kontruje tím,

kapoty a podobný rozvor, ale třístovka je citelně hubenější na podvozku. Taky ze všech tří mašin má Ram nejextrémnější kapoty, ostře vyřezávané tvary z malého Rama ale mimo to mohly dostat nápaditější polepy. Na pohled drobnější stavbu potvrdí hned první posazení se na mašinu. Ze všech tří má nejúžší sedlo, což je základní předpoklad pro práci pilota při jízdě v zatáčkách, kde široká sedačka vadí při vysedání.

Na trati se SMC projevuje rozdílně proti půllitrové Adly hlavně tím, že se Ram podržel rozměrů třístovky (rozdíl v rozvoru je pár

+ MOTOR, CENA
- KAPOTY BEZ NÁPADU



milimetrů) a je tak hodně moc kompaktní. To s sebou nese sice ne tak dokonalou stabilitu třeba v přímém směru, což na trati není zas takový problém, ale zase je mašina hbitější a když se to umí, tak zatáčku vysekne v menším oblouku. O něco menší šířku předku kromě toho ještě kompenzuje 17 kilový rozdíl od Adly ve prospěch SMC, který je i u tak velkého motoru docela znát. Bohužel výborným 173 kilům Goese se nepřiblíží ani jeden půllitr.

Když se oprostíme od přímého srovnávání mašin, tak SMC na tomhle bucharu názorně ukazuje, že umí postavit velkou sportku. Díky super motoru Ram jede jako oheň a nemůže ho překvapit nic z toho, co ho může potkat na trati nebo na cestě k ní. Převodovka dostatečně přesně kopíruje možnosti motoru a dá se říct, že můžete lítat po trati na jeden až dva kvalty a bude to pořád moře srandy, naskládat tam všech pět rychlostí dokáže na menším okruhu jen málokdo, pětka je takový rychloběh, že při maximálce u otevřené verze dá kolem 145 km/h - to je spíš na dálnici. A to se ještě dá objednat kit s jinou rozetou, kdy se údajně dá Ram rozžít ještě víc.

SMC je na koni na užších tratích, kde může vyniknout obratnost drobné stavby, která je z celé trojice prostě nejmenší a při výkonu pětikila nabízí obratnost třístovky. A to je fajn třeba i při vylétě do lesa, kde je větší šířka předku spíš na obtíž. U SMC máte vždycky jistotu, že ne-

SMC Ram 520RR	
Motor	čtyřdobý kapalinou chlazený jednoválec
Zdvihový objem	499 ccm
Rozvod	DOHC/4
Vrtání x zdvih	99,2 x 64,5 mm
Kompresní poměr	neudán
Max. výkon	55 k (40 kW)
Max. točivý moment	neudán
Plnění motoru	karburátor
Převodovka	5rychlostní + zpátečka
Pohon	2WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	21x7-10 / 20x10-9
Suchá hmotnost	198 kg
Nádrž	12l
Rozměry dxšxv	1795x1185x1140 mm
Rozvor	neudán
Výška sedla	neudána
cena	od 129 900 Kč

