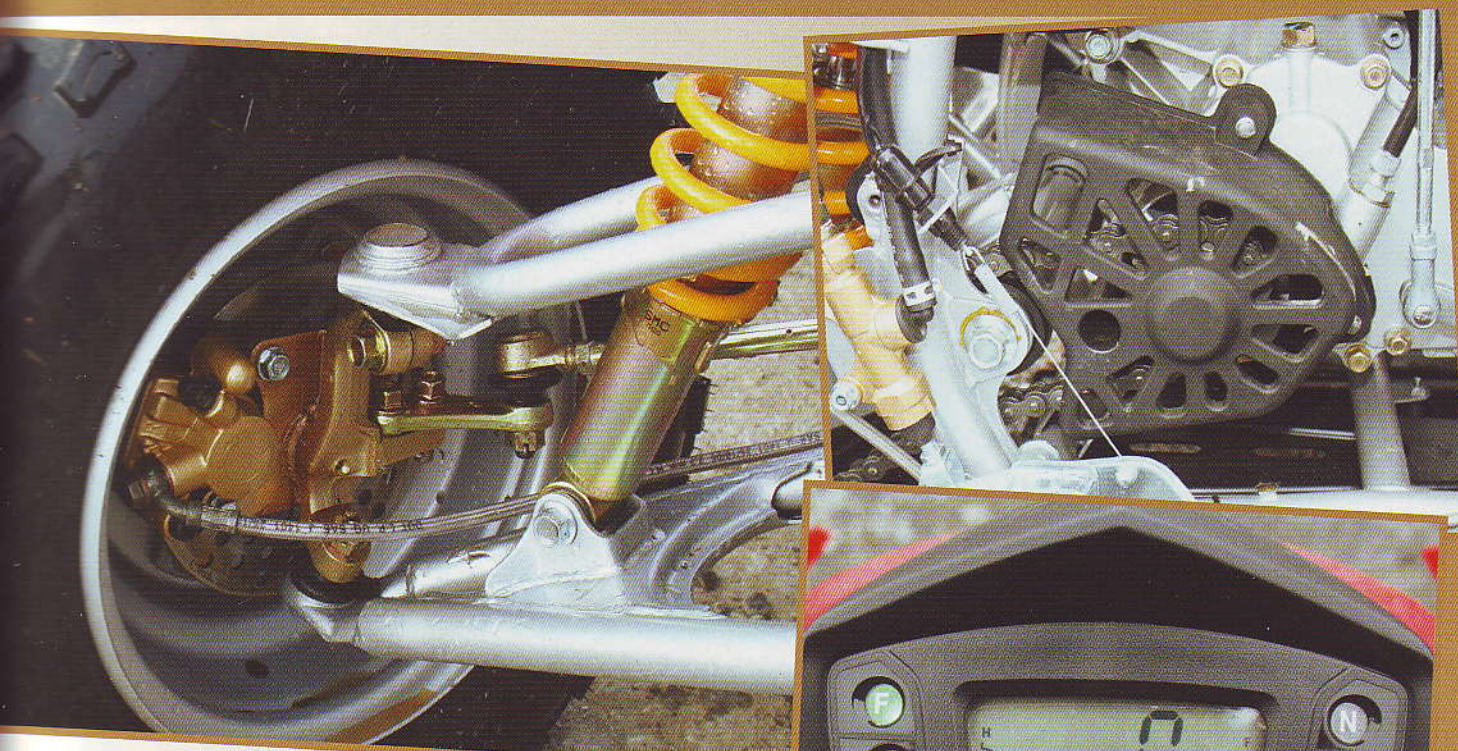


Když si pro své první roky na čtyřech zablácených kolech zvolíte obsah kolem tří set kubíků, tak určitě neuděláte chybu. Chytнете základní návyky a s tříkilem se při výletech partě taky hned neztratíte (vzadu).





Jestliže nechcete začínat na nějakém užitkáči, protože máte pocit, že by vás pak doma mohli zneužívat k různým nepopulárním pracím (nedejbože, kdyby měla ta čtyřkolka kouli), tak je jedinou správnou volbou malá sportka. Ty nejenže vypadají dostatečně agresivně, aby budily potřebný respekt, ale milou roduku ani nenapadne zkoušet na to něco nakládat, takže nářadí pro radost zůstane nářadím pro radost.

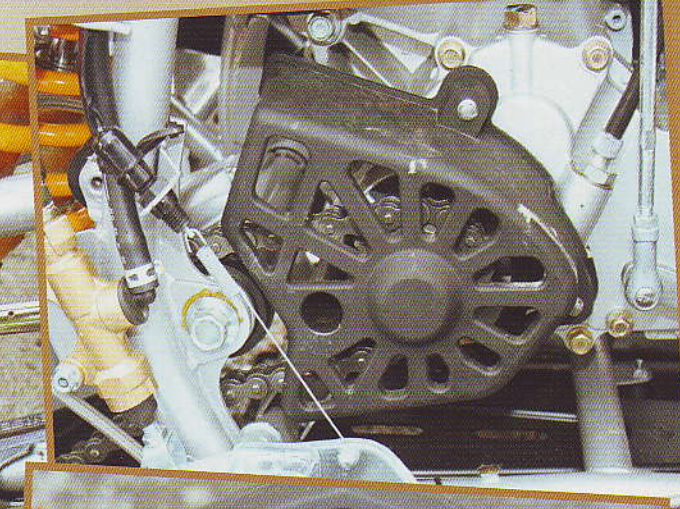
Je toho hodně, co se dá vybrat, kvalita je také různá. Mezi solidním zbožím najdete kromě tradičních výrobců i slušné značky třeba z Tchaj-wanu. Stroje SMC pak mohou být jednou z možností a podle prodělaného testu tou docela dobrou. Tradiční tchajwanský výrobce má v nabídce hned jedenáct modelů vedených ve sportovní sérii. Jsou mezi nimi menší stroje s motory o obsahu 164, 199, 233, 249, 270 a 288 kubíků a to ještě není všechno, motory 233 a 270 ccm jsou dvouválce a k nim se místo variátoru dodává přímo řazený pětikvált i se zpátečkou.

Mezi to hezčí z nabídky SMC rozhodně patří mašiny, které se vozí i k nám. Mimo užitkového Jumba jsou to sportovní dvojčata Ram a Stinger s motorem 288 ccm. Deset rozdílů byste mezi dvojčaty hledali asi marně, protože rozdíl je jen jeden, a to přední blatníky, které má Stinger našroubované rovnou na těhlicích a otáčí se tak společně s koly, kdežto Ram má blatníky normální. Kdyby to náhodou z fotek nebylo jasné, tak my jsme jezdili na Ramu. A je na něm bláto, proto že jsme ho zkoušeli na krosové trati v počasí, že by komunistu ven nevyhnal.

TKILO JEDE

Jak variátorový, tak i převodkový Ram/Stinger 300 vypadají a jsou pojmenování stejně, rozdíl poznáte jen podle dvouválce u verze s řadičkou (ta v nabídce u nás není, koupit můžete jen designově odlišné tříkilo Captain). Do testu jsme dostali tedy variátor. Protože se v případě třístovkové třídy většinou jedná o stroje pro rekreační jezdce a ne přímo k závodění, tak jsou všechny naladěny plus-minus stejně, tak aby vám neujižděly pod zadkem a stihli jste se na nich nejdřív něco naučit.

SMC z řady těchhle menších sportek vyčuhuje nejen dvojicí nabízených motorů a převodovek, ale i tím, že konkrétně jednoválec 288 ccm celkem v pohodě strčí do kapsy své konkurenty, protože tahá o poznání víc. Ne že by měl bůhvíkolik koní navíc, pár kubíků navrch proti ostatním sice znát je, ale je to víc o jeho naladění a zároveň naladění variátoru. SMC je totiž nastavené víc do rychla, takže než řeknete desetkrát za sebou ram tři sta, tak už peláší přes osmdesát, a když ho chvíli podržíte, tak se ukáže i kilo a to už jen tak nějaké tříkilo nesvede. Nebo as-





poň ne takové, které má variátor. Ostatní vlastnosti odpovídají standardům třídy, na dvacetimetrové skoky to nebude, ale pérování vás nezradí ani na lehčí motokrosově trati (jestli série nestačí, dají se dokoupit sportovní tlumiče), kde bude výkon třístovky tak akorát na každodenní blbnutí.

MOTOR Z JUMBA

Tahle čtyřkolka má i docela zajímavé kořeny, SMC totiž původně dělalo kopii Blastera 200, ze které vlastním vývojem nakonec vzešla řada Ram/Stinger, což znamená, že jde o sportku s historií a ne o pokus vy-

cházející z ničeho. Ve chvíli, kdy pak byl vyvinut motor pro Jumbo (ne 747), tak přišel nápad zavést ho i do sportek. A to je dobře, protože tříkilo, které stačí na těžší užitkáč, pracuje v lehčím stroji ještě radostněji. Společného má s Jumbem hodně i podvozek, jinak je nastavená geometrie, a protože je to sportka, tak je i o kousek kratší a subtilnější.

Svoji konstrukcí třístovka ze

zavedených kolejí nikam nevybočuje, vzdáleně v ní poznáte geny z Blastera, ale designem už odpovídá současnosti a trendům nových sportek. Plasty se tváří dost agresivně, jsou probarvené, ne lakované, takže odpadá starost o lak a dostatečně pružné, aby odolaly sem tam nějakému lehčímu karambolu. Navíc je střední část, kde se o plasty šoupají kolena, bez povrchové úpravy, jen v černé barvě, tak by tam používání nemělo být tak moc vidět. Protože je Ram homologovaný na silnici, tak nechybí přední ani zadní osvětlení.

Kaplička s instrumentálním panelem se netočí společně s řídítky, ale vystupuje z přední části kapotáže, dočtete se tam tradiční hlášení





o rychlosti, dvou počítadlech ujetých kilometrů, času, stavu nádrže a teplotě motoru.

CHLADIC NA ODVÍV

Základem stroje je klasický rám z ocelových trubek kruhového průřezu. Vzadu je to kyvka posvařovaná z několika profilů do tuhého celku a její součástí jsou i celkem masivní chrániče brzdy a rozety. Kyvka je zakončená přípravou pro tažné zařízení (doma doporučujeme zatajit). Odpružení vzadu kontroluje nenastavitelný tlumič omotaný oranžovou progresivně vinutou pružinou s možností plynulé nastavení tvrdosti. Přední lichoběžník má pak dvě jednotky se stejně oranžovými pružinami i se stejným rozsahem štelování.

Když je potřeba zpomalovat, úřadují tři plovoucí jednopístky, dva kotouče na předku a jeden vzadu, přední ovládá přes pancéřové hadice hydraulika pravé páčky, zadek pak přibrzdí levá páčka lankovým převodem nebo nožní brzda hydraulicky. Přední brzda je v pohodě, ale ručně brzdit zadek není žádná sláva, není od věci zvyknout si na nohu stejně jako na motorce. Parkovačka funguje jednoduchým způsobem – zaaretováním ruční páčky zadní brzdy.

Čeho si na tříkilo všimne každý zkušený quadista na první pohled, je chladič vytažený dost nezvykle až před uložení přední nápravy a ochráněný trubkovým nárazníkem. Tam sice dělá docela parádu, ale kromě toho je při kolizi skoro první na řadě a taky pochyťá všechno svinstvo od mašiny před sebou. Na druhou stranu, když jsme po trati jezdili sami, tak byl chladič překvapivě tím nejčistějším místem na té hroudě bahna. Takže je to tak půl napůl. Nakonec úplně nová mašina bahnitou koupel zvládla bez újmy na svém technickém zdraví a po vapkových lázních stála zase připravená pro další řádění.

BUDE NA MOTOCYKLU

Jestli vám některé detaily téhle malé sportky připadají celkem jednoduché a ne úplně progresivní, tak všechno pochopíte, když si přečtete cenu, za kterou se prodává. Letošní novinka na našem trhu, na kterou se můžete zajít podívat i na výstavu Motocykl, totiž stojí necelých 95 tisíc a to je mezi tchajwanskými značkami jednoznačně nejlepší cena. A dostanete za ni kromě ve své třídě nejostřejšího motoru třeba i nášlapy, co jsou na fotkách. Ale v nabídce je toho mnohem víc - kromě třeba jiných ráfků, gum nebo rozšiřujících podložek si z doplňkového katalogu můžete objednat spoustu ostřících doplňků pro posílení sportovního ducha - výkonové kity 17-21 kW obsahující třeba válce 320 ccm, vačky, kevlarové řemeny, ostřejší variátory atd.

Text a fotky:
Dan Pejzl



SMOHRAN/STINGER/100

Motor	čtyřdobý kapalinou chlazený jednoválec
Zdvihový objem	288 ccm
Rozvod	OHC
Vrtání x zdvih	75x65,2 mm
Max. výkon	22 k (16 kW)/7100 ot./min.
Max. točivý moment	24 Nm/5500 ot./min.
Plnění motoru	karburátor
Převodovka	CVT
Pohon	2WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	21x7-10 / 20x11-10
Rozměry dxšxv	1732 x 1135 x 1080 mm
Suchá hmotnost	202 kg
Nádrž	9l
Max. rychlost	90 km/h (oficiálně)

GENA

949100K6