



Text: Dan Peták jr., foto: Ivan „Scoob“ Bezděk

SLUŠNÁ PRÁCE

SWM RS 500 R

SWM NENÍ ZROVNA ZNAČKOU, KTERÁ BY BYLA ZARYTÁ V PODVĚDOMÍ KAŽDÉHO ČESKÉHO ENDURÁŘE. OVŠEM V ITÁLII LETOS OSLAVILA JIŽ 50 LET SVÉ EXISTENCE – ROKU 1971 JI ZALOŽILI DVA KAMARÁDI, KTERÉ SPOJOVALA LÁSKA K OFFROADU. OD DOB, KDY POSTAVILI SVŮJ PRVNÍ STROJ, TEDY UPLYNULO UŽ HODNĚ ČASU A V SOUČASNOSTI SPOLÉHÁ SWM (SPEEDY WORKING MOTORS), JAKO OSTATNĚ MNOHO JINÝCH SPOLEČNOSTÍ, NA ASIJSKÝ KAPITÁL, KONKRÉTNĚ NA SPOLEČNOST SHINERAY GROUP.

Téměř vždy, když se na našem trhu objeví novinka, která nemá až tak zvučné jméno, má mnoho z nás tendenci odsoudit ji slovy „zas nějaká Čína“. Není se čemu divit, z Asie se na nás takových strojů hrne spousta a je docela těžké rozlišit, alespoň zpočátku, co je a co není kvalitní. Zkrátka získat si důvěru stojí nejen peníze, ale chce to i čas. O tom mohou nakonec vyprávět i dnes zavedené japonské fabriky, které kdysi, v minulém století, musely dát do vývoje, reklamy, závodů, showroomů a všeho dalšího možného neskutečně moc peněz, aby si časem získaly svého zákazníka, který

je jim dnes věrný a nedá na ně dopustit. O to složitější to mají značky menší či ne tak známé. Šanci ale samozřejmě mají, protože existuje početná skupina zákazníků, kteří hledají rozumný kompromis mezi cenou a kvalitou. A zde je příležitost třeba právě pro SWM. Zdaleka totiž nejde o žádnou odbytou „socku“, zároveň ale o nic předraženého, dalo by se to možná shrnout větou „za rozumné peníze odpovídající kvalita“. U námi testovaného stroje bylo vidět, že se někde šetřilo, ovšem všechny důležité komponenty a části motorky rozhodně odbyté nejsou. Je znát, že se

pracovníci vývojového centra značky, ležícího v Lombardii, snaží dosáhnout pomocí nejmodernějších technologií té nejlepší možné kvality, ovšem pořád ještě za rozumnou cenu. A osobně si myslím, že se to SWM docela i daří. O tom ostatně vypovídá i pár faktu, mimo jiné to, že jedním z řídících pracovníků SWM je Ampelio Macchi, který dříve působil jako technický ředitel ve společnostech Cagiva, Aprilia nebo Husqvarna. A právě i okolo značky Husqvarna se to celé trochu točí, protože v bývalé fabrice Husqvarna se vyrábějí motory právě pro SWM. Značka SWM totiž koupila nejen onu továrnu, ale i technologie a všechny patenty k motorům, vyráběným Husqvarnou do roku 2010. Ale dost řečí okolo, důležité je, jak se motorka chová – jdeme na to!

Cestou necestou. Hlavně tedy necestou. Už na první pohled je jasné, že tady půjde hlavně o zábavu. A taky že ano, SWM RS 500 R je hravé a lehké enduro, které





vás protáhne snad všude, na povrchu nezáleží. Motorka je plně homologovaná pro silniční provoz, takže nejen drandění po lese, ale ani nějaké ty přejezdy po silnici jí ani vám vadit nebudou. Ba naopak, vzhledem k tomu, že jde o velmi líbivou motorku s moderním italským vzhledem, byla by škoda ji pořád schovávat jen někde v lese... Design jde s dobou a tak je zpracování plastů, sedla, ale i třeba světel naprosto současné, osobně se mi moc líbí třeba LEDkové blinkry, které jsou uzoučké a ještě černě zatmavené, takže je na motorce skoro až nepostřehnete, tedy samozřejmě do té chvíle, než se rozblíkají. Je zde i pár dalších propracovaných detailů, jako jsou různé kryty rámu proti odření nebo velmi hezky tvarované, úzké kryty gripů. Takže

za design a řešení detailů ode mě dostává SWM plusové bodíky a je důkazem toho, že ani levnější motorka nemusí být odbytá. Co se týče základní techniky, jak už jsem zmínil, je tady motor, převzatý ze starší Husqvarny, tedy vodou chlazený, čtyřtákní jednoválec o objemu 501ccm. Motor prošel určitou modernizací a vylepšeními, jako třeba zvětšením vodní pumpy a olejového čerpadla, což přispělo k jeho celkové vyšší životnosti. Agregát dostal i nové vstřikování Mikuni a má hladší chod, než původní

jednotka. Výkon má téměř třicet koní, do nádrže se vejde 7,5 litru a vzhledem ke spotřebě okolo 4 litrů se není třeba obávat ani delšího výletu. Šest rychlostních stupňů a hydraulická spojka jsou zde samozřejmostí. Zvláštní pozornost si zaslouží brzdy, nejde



molitanový filtr TwinAir... přestože jde o relativně levnou motorku, jak je vidět, na komponentech se nešetřilo.

Musím říct, že mi tohle eSWéeMko hodně připomíná mou motokrosovou Kawasaki KX 450 F a ačkoliv jde o lehce odlišný segment, cítil jsem se na něm dost podobně. Motor má totiž podobný, jen o něco kultivovanější a plynulejší průběh. Jde prostě o čitelné enduro, žádnou ostrou pilu, ale rozhodně ani o lenocha. Řekl bych to takhle: je to jen na vás, SWM se rozvášnit umí a nudit se určitě nebudete, zároveň vás ale hned od začátku nebude děsit. I s náplněmi má stroj něco málo přes 120kg, což je v této třídě takový střed a rozhodně se tedy nechová těžkopádně. Spíš naopak, pocitově byste mu hádali, i díky výborné ovladatelnosti, určitě ještě o pár kilo míň. V testu jsem SWMko vyzkoušel snad na jakémkoliv povrchu, na který se s endurem můžete dostat. Měkká hlína na poli, tvrdá šotolina, louka, asfalt, výjezdy do prudkých kopců, které bych ani po čtyřech nevylezl a dokonce i metr bahna a vody. Musím motorku pochválit,

o žádné no name, ale o značku Brembo. Vepředu je dvoupístek, vzadu jednopístek a brzdy opravdu na jedničku. Další skvělou věcí je přední odpružení Kayaba. U této USD vidlice lze nastavit kompresi a odskok. Zadní odpružení dodala také Kayaba, jde o progresivní jednoduchý hydraulický tlumič, s nastavením předpětí pružiny, komprese a odskoku. Na kolech jsou obuty pneumatiky Michelin Competition IV medium, které drží perfektně všude a za všech podmínek. Plyn Domino, plasty Acerbis, řetěz Regina, rozeta a kolečko Supersprox,

