



# SCRAMBLER JAKO Z UČEBNICE SWM 500 SIX DAYS

NOVINKA LETOŠNÍHO ROKU, SWM 500 SIX DAYS, VLASTNĚ ZAS AŽ TAKOVOU NOVINKOU NENÍ – V NAŠEM PRAVIDELNÉM KATALOGU JSME JI POPRVÉ PŘEDSTAVILI UŽ PRO ROK 2018. JENŽE JEDNA VĚC JE PŘEDSTAVENÍ, DRUHÁ PAK SE MOTORCE DOSTAT, NEB, JAK JE JASNÉ, SE K NÁM MUSÍ DOVÉZT. TÍM NEMÝSLÍM SAMOZŘEJMĚ DO REDAKCE, ALE DO REPUBLIKY. NO A PAK HO JEŠTĚ ZÍSKAT PRO TEST. LETOS SE ALE KONEČNĚ ZADAŘILO A MY MĚLI MOŽNOST VYZKOUŠET, JAK STROJ SE SYMPATICKÝM NÁZVEM SIX DAYS FUNGUJE.

Text: Ivan „Scoob“ Bezdek, foto: Jana Kolací

SWM 500 Six Days patří mezi motorky, které se vám líbí už na obrázku a nejste zklamáni ani v reálu. Možná dokonce naopak, protože naživo vyniknou lépe detaily, kterým se v Itálii poctivě věnovali. No, ono by bylo docela smutné, kdyby se nevěnovali, protože značka SWM je stará přes 50 let a navíc má konkrétně s tímto typem motocyklu bohaté zkušenosti – koneckonců kvůli terénním strojům v roce 1971 vlastně vznikla a po celou dobu svého trvání se účastnila, více či méně úspěšně, offroadových závodů. Historii SWM jsme ale už v Motorbike probírali, takže jen zopakují, že v současné době jde o italskou

Osobně mě docela mrzelo, že jsme neměli možnost se „povozit“ již v letech minulých, protože se mi tahle motorka líbí právě už od onoho roku 2018. Nicméně, jak se zdá, začalo se blýskat na lepší časy, SWM k nám začala dovážet společnost Nevima Group s.r.o. a první testovačkou, hned zkráj sezóny, byla právě „Šestidenní“.



značku, podpořenou čínským kapitálem společnosti Shineray Group. Centrála SWM ovšem sídlí ve městě Biandronno u jezera Varese a zde také vznikají nejen návrhy nových strojů, ale probíhá zde i výroba či kompletace.

To jsem trochu odbočil, takže šup zpět k Six Days. Mohlo by se zdát, že nejde o nijak výjimečnou motorku, zvlášť ne dnes, kdy se – díky neutuchající popularitě - setkáváme se scramblery docela často. V případě SWM je mi ale sympatické, že si na nic nehraje, nesnaží se za každou cenu zaujmout nějakým výstřelkem, který by ve výsledku spíš rušil celkový dojem. Tohle je na první pohled

(samozřejmě když si odmyslím kotoučové brzdy atd.) motorka ze sedmdesátek jak vyšitá. Všechny moderní prvky jsou zde jen nezbytnou nutností, k dokonalosti chybí snad jen nožní startovací páka. No dobře, já bych se možná ještě obešel bez digitálního displeje v analogovém rychloměru, ovšem musím uznat, že je tak malý, že mi tak moc nevádí. Ovšem jinak musím přístroje pochválit, motorek, které by měly analogový rychloměr i otáčkoměr, navíc se stylovým bílým podkladem, zas tak moc není. Stejně tak se mi líbí dráty vyplétané ráfky, decentní větrný štítek, pryžové prachovky na přední vidlici, úzký, výš posazený přední blatník, ploché sedlo, tabulky na závodní číslo a líbí se

mi dokonce i dvě koncovky výfuku pod sedlem, přestože stroj pohání jednoválec. Suma sumárum, pro mě je SWM Six Days pastvou pro oči (a to i včetně zpracování) a opět se mi potvrdilo staré známe pravidlo, že v jednoduchosti je síla.

Stejně jako je jednoduchý vzhled, jednoduchá je i technika. SWM 500 Six Days samozřejmě musí kompletně plnit současné požadavky, včetně

normy Euro 5, ovšem činí tak s lehkostí a elegancí, takže z moderních prvků jsou zde pouze kotoučové brzdy s ABS (vepředu kotouč 260mm a dvoupístkový plovoucí třmen, vzadu kotouč 220mm a plovoucí třmen s jedním pístkem), zmíněný digitální minidisplej a LED přední světlo. Přední vidlice je klasická, nenastavitelná, na dvojici zadních pružinových tlumičů lze nastavit předpětí. Ani motor není žádným futuristickým

výkřikem. Jde o olejem a vzduchem chlazený jednoválec se vstřikováním, rozvodem SOHC, čtyřmi ventily a objemem 445,3ccm. Jeho výkon je 22kW (tedy bezmála 30 koní), točivý moment oficiálně továrna neuvádí, ale mělo by jít o 32,9Nm. Bohužel není ani uvedeno, v jakých otáčkách nejvyššího výkonu a kroutáku motor dosahuje (neoficiálně by mělo jít o 7 000 ot./min. u výkonu a 4 750 ot./min. u kroutícího momentu). Když už jsme u těch parametrů dodám, že výška sedla je 845mm, hmotnost 148kg (zřejmě suchá) a nádrž má objem 16,5 litrů. To podstatné tedy už víme, konec zdržování, skočíme do sedla.





## ASFALT I OFFROAD

Čekat od motorky, která je celou svou koncepcí „retro“ něco jiného, než že se bude jako retro chovat, by byl nesmysl. Občas mě zaráží určitá jakoby schizofrenie, kdy uživatel (někdy bohužel i testrider) jása nad designem a použitím klasické techniky (motor, podvozek atd.), aby byl vzápětí zklamán, že se dotýčný stroj jako ona klasika i funguje a nemá vlastnosti ryze moderních strojů. SWM 500 Six Days je zářným příkladem této klasiky, už nastartování motoru vás přenese hezkých pár desítek let zpět (no dobře, startuje se tlačítkem a ne kickpákou, ale to vem čert). Pocit nostalgie neustoupí ani při usednutí do sedla, nic není potřeba zkoumat a nic se nedá nastavit – ovladače jsou triviální a vlastně jediné, co se u nich liší oproti youngtimeru, je absence tlačítka pro rozsvícení světel (světlomet se rozžárí automaticky). Jízdní pozice je neutrální, široká a vyšší řídítka padnou skvěle do rukou a umístění stupaček neláme nohy do nějakého nesmyslného úhlu. Prostě nasednete, opřete kolena o nádrž a vyrazíte.

Six Days je scrambler a jako takový by si měl být jistý jak na silnici, tak i v lehčím terénu. Záměrně píš „v lehčím terénu“, chtít po něm jistotu na MX trati je mimo mísu. Zkusíme ale napřed tu silnici.

Slušným překvapením je motor. Šestistupňová převodovka je poskládaná hodně nakrátko, takže akcelerace je slušná a netrvá nijak dlouho, než se dostanete k maximálce, která se pohybuje okolo 150km/hod. A přestože, jak známo, u tohoto typu motorek není maximální rychlost tou zásadní veličinou, je fajn vědět, že se s ní nemusíte bát ani na dálnici a kupodivu jednoválec zas až tak nevibruje, aby byla jízda ve vyšších otáčkách nepříjemná. Motoru jsme dostali se zadními tlumiči seřízenými na tvrdo a protože první část testu probíhala na asfaltu, neměl jsem potřebu s nimi nijak hýbat. Díky tuhému nastavení přední vidlice a aktuálnímu setupu tlumičů zadních bylo eSWéeMko v zatáčkách docela sebevědomé. Tedy až překvapivě



sebevědomé a na sebevědomí mu neubírají ani sériové pneumatiky Pirelli MT 60, ani přední devatenáctipalcové kolo (vzadu je sedmnáctipalcový ráfek s 130mm širokou gumou). Dobrou práci odvádí i brzdy, přestože přední dvoupístkový třmen nenese značku žádného známého výrobce. Ale to je jedno, hlavně když, chlapec, maká, jak má. Na asfaltu tedy nemám výhrad, zkusíme offko. Pokud chcete jezdit ve stupačkách, jde to. Tedy alespoň pokud měříte podobně jako já, tedy okolo nějakých 172cm – myslím, že výrazně vyšším jezdcům by pozice řídítek úplně nevyhovovala. Zkousím nejprve prašnou cestu, tady je SWM jednoznačně doma a díky jeho výborné ovladatelnosti a nízké hmotnosti si jízdu doslova užívám. Jsem ale zvědavý, jak si povede na větších nerovnostech a tady bohužel nacházím v podstatě hned jeho limity. Ano, řeč je o přední vidlici, která je hodně tvrdá a to, co mi na silnici vyhovovalo, se tady projevuje negativně. Tedy takhle, abych byl konkrétní: chtěl jsem dostat SWM

aspoň trochu do vzduchu a „startovací dráha“ k potřebnému nakopávacímu hrbu vedla lesní cestou, plnou kořenů. Pokud jsem to jel v klidu, vidle stíhala. Nojo, jenže já se potřeboval aspoň trochu rozjet...a v té chvíli si vidlice už moc jistá nebyla. Tedy vlastně já si nebyl jistý, jestli nehodím tlamu. Další věcí je, že má Six Days těžiště docela vepředu, takže má tendenci dopadat při skoku výrazně na čumák. Takže offroad sice ano, ale s rozumem a v klidu. I když nepochybuji o tom, že zručnější offroadový jezdec, než jsem já, by si s tím poradil možná lépe. Za obratnost a hmotnost tedy dávám v terénu Six Days jedničku, za přední tlumení (zadek se po úpravě předpětí pružiny choval dobře) trojku, průměr je tedy dvojka. Možná jen škoda, že se pro offroad nedá vypnout ABS.

## BÝT ČI NEBÝT, VZÍT ČI NEVZÍT?

Málokdy jsem si u některé motorky tak jistý – jednoznačně vzít. Tedy pokud





chcete klasiku se vším všudy (těch pár nutných úliteb současným normám se jí dá odpustit). Zpočátku jsem si myslel, že mě Six Days přestane rychle bavit, přeci jen pětistovka...ale opak byl pravdou, čím víc jsem na téhle motorce jezdil, tím víc jsem objevoval její kouzlo. Jedete po silnici, z ní hupnete rovnou na šotolinu, odbočíte do lesa...a nic neřešíte, protože pokud narazíte na něco, co byste už nezvládli, otočíte se na pětníku a mažete zpátky. Jo, takhle si představuju scrambler. Není dokonalý, tomu, kdo by chtěl víc jezdit

v terénu, bych doporučil poladit přední vidlici (třeba pomocí progresivních pružin), řidič si musí chvíli zvykat na docela tvrdé sedlo a pro jízdu ve dvou taky není Six Days bůhvíjak ideální – za prvé dvoučlenná posádka motor utahá, za druhé nemá spolujezdec kvůli pozici svých stupaček na různých ustlání. Ale jinak? Super! Na závěr jsem si nechal ještě dva pádné argumenty: prvním, dnes docela aktuálním, je spotřeba: nedostal jsem se přes 4 litry na 100km. A tím druhým pořizovací cena, tedy necelých 135 tisíc. Za tak krásnou motorku? No, nekupte to...

**SWM 500 SIX DAYS**

| MOTOR                   |                                                             |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Typ                     | čtyřdobý, vzduchem a olejem chlazený dvouválec              |
| Rozvod/ventilů na válec | SOHC/4                                                      |
| Vrtání x zdvih          | 90 x 70 mm                                                  |
| Zdvihový objem          | 445,3 ccm                                                   |
| Plnění motoru           | el. vstříkování                                             |
| Nejvyšší výkon          | 29,5 k (22 kW)/7 000 1/min.                                 |
| Největší točivý moment  | 39,2 Nm/4 750 1/min.                                        |
| PŘEVODY                 |                                                             |
| Převodovka              | šestistupňová                                               |
| Sekundární převod       | řetěz                                                       |
| PODVOZEK                |                                                             |
| Přední odpružení        | konvenční vidlice 43 mm, dráha 130 mm                       |
| Zadní odpružení         | dva tlumiče se seřiditelným předpětím pružiny, dráha 109 mm |
| Brzda vpředu            | kotouč 260 mm, dvoupístkový plovoucí třmen                  |
| Brzda vzadu             | Kotouč 220 mm, jednopístkový plovoucí třmen                 |
| Pneumatiky P/Z          | 100/90 - 19; 130/80 - 17                                    |
| ROZMĚRY A HMOTNOST      |                                                             |
| Rozvor                  | 1470 mm                                                     |
| Výška sedla             | 845 mm                                                      |
| Hmotnost                | 148 kg (suchá)                                              |
| Objem nádrže            | 16,5 l                                                      |
| NAMĚŘENÉ HODNOTY        |                                                             |
| Nejvyšší rychlost       | Cca 150 km/hod.                                             |
| Spotřeba v testu        | 4 l/100km                                                   |
| CENA                    |                                                             |
| 134 900,- Kč            |                                                             |