



HRAVÝ DRAVEČEK SWM SM 125 R

TRADIČNÍ ITALSKÁ ZNAČKA CÍLÍ I NA MLADÉ JEZDCE, ČEHOŽ JE DŮKAZEM I MALORÁŽKOVÝ MOTARD SM 125 R. TEN JE URČEN PŘEDEVŠÍM PRO STŘELCE, KTEŘÍ CHTĚJÍ DĚLAT PARÁDU PŘED ŠKOLOU A O VÍKENDECH ZAŽÍVAT NĚJAKOU TU SRANDU S KAMARÁDY NA VÝLETECH ZA DOBRODRUŽSTVÍM.

Text: Daniel „Danny“ Peták, foto: Ivan „Scoob“ Bezděk



Pro ty, kteří tuto značku snad ještě neznají, ji trochu přiblížím. Firma SWM nedávno oslavila 50 let své působnosti na poli endur a silničních motocyklů s motem „za málo peněz hodně muziky“. Toky peněz této firmě jdou sice z Číny, ale vývoj, design, montáž nebo dokonce i výroba motorů jménem Bialbero je plně v režii italského střediska. Zřejmě proto, že tato firma až nekompromisně lpí na kvalitě svých strojů. Včetně těch s malým motorem.

HEZKÁ PRÁCE

Na první pohled je tu vidět líbivá práce italského designéra, který zvolil moderní a plynulé křivky oplastování

s trochou ostrosti pro agresivnější vzhled. SM 125 R se vyrábí ve dvou barevných provedeních a sice mnou testovaném červenobílém s černými prvky, další varianta je žlutočerná se šedou grafikou, která je také moc povedená. Celkovému vzhledu pozitivně přispívá i lakovaný hliníkový rám ve zmíněné červené nebo žluté. Motorka je osazena decentními ledkovými světlomety a blinkry, které opět působí velice moderním dojmem. Kola nejsou vypletená, jak tomu bývá u motardů a endur zvykem, ovšem jejich matné černé paprsky stroji na sportovním vzhledu nijak neubírají. Motor je hezky odkrytý, nechýbí u něj ovšem kryty výfukových svodů nebo řetězového

kolečka. Působí to elegantně i přes fakt, že svody kvůli dodržení směrnice Euro5 trochu nabyly na velikosti. Zadní části dominuje hezká koncovka výfuku a hodně jednoduše vypadající úchyty pro spolujezdce.

NO, ÚČEL SPLNÍ...

Po usednutí na klasické SWMácké endurové sedlo, které je stylově připevněno rychloupínákem a pod nímž se schovává malý prostor na doklady, nějaká ta elektronika a pojistky, se nám otevře pohled na „kokpit“. Digitální, modře podsvícený displej (oproti původnímu oranžovému) vypadá opravdu cool. Nabízí čistý přehled otáček, ukazatel rychlosti, hodiny nebo počet ujetých kilometrů. Nad ním je prostor pro kontrolky (blinkry, neutrál nebo vypnuté ABS). Ano, na této motorce





SWM SM 125 R

MOTOR - Bialbero	
Typ	čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec
Rozvod/ventilů na válec	DOHC / 4
Vrtání x zdvih	58 × 47,2 mm
Zdvihový objem	124,7 ccm
Plnění motoru	el. vstřikování paliva, D32
Nejvyšší výkon	15 k (11 kw)/ 9500 1/min.
Největší točivý moment	12 Nm/ 7 500 1/min.
PŘEVODY	
Převodovka	šestistupňová
Sekundární převod	Řetěz - REGINA 126RSHB-12.7
PODVOZEK	
Přední odpružení	250mm Fastace Performance Upside-down, Ø 41 mm
Zadní odpružení	260mm Fastace Performance s progresivním tlumením a přepákováním
Brzda vpředu	kotouč 300 mm, dvoupístek (ABS)
Brzda vzadu	kotouč 220 mm, jednopístek (ABS)
Pneumatiky P/Z	110/70-17 ; 140/70-17
ROZMĚRY A HMOTNOST	
Rozvor	1500 mm
Výška sedla	914 mm
Hmotnost	110 kg (suchá)
Objem nádrže	7,2 l
NAMĚŘENÉ HODNOTY	
Nejvyšší rychlost	cca 120km/hod.
Spotřeba v testu	3,5l/100km
CENA 109 900,- Kč	



Ize ABS vypnout (pro zadní kolo) a vypínač je hned po ruce na levé straně řídítek. Jen spínač blinkrů, právě pod zmíněným vypínačem ABS, je docela utopený a trochu po něm zprvu šmátráte. Gripy Domino a skvěle přehledná zrcátka jsou dalšími třešničkami na dortu, stejně jako ostře vypadající blástry, které opět podtrhují charakter stroje. Celkově jde tedy o velice povedený a líbivý motárdový styl.

TECHNIKA

Neúnavné srdce tohoto malého dravce bylo sice kvůli Euro5 poněkud přiškrceno, ale i tak si udrželo svou pružnost a maximální povolený výkon pro kategorii A1. Vodou chlazený, čtyřtákní jednoválcový motor s elektronickým vstřikováním, o objemu 125 kubických centimetrů

a výkonu 11 kilowatt, má dvojitou vačkovou hřídel, která pochází ze závodních speciálů, čtyři ventily a spolupracuje s šestistupňovou převodovkou. Odlehčený příhradový rám z vysokopevnostní oceli a hliníková podsedlová část znamenají opravdu lehkou motorku se 110kg suché hmotnosti, na čemž mají podíl i plastová nádrž nebo kapoty z lehkého plastu. Přední USD vidlice Fastace performance má zdvih 250mm, zadní nastavitelný tlumič stejné značky, s progresivním tlumením a přepákováním, má dráhu totožnou. Brzdový systém tvoří celkem velkorysý kotouč o velikosti 300mm s dvoupístkovým brzdíčem vepředu, vzadu je kotouč 220mm s jednopístkovým brzdíčem, oboje s naddimenzovaným ABS systémem.



Kola jsou obutá do pneumatik Timsun, které (ano, hádáte správně) jsou vyrobeny v Číně - na krajích mají vylisovanou ještěrku, konkrétně gekona, který je pověstný tím, že se umí pohybovat i po úplně hladké ploše, třeba i po skle, což má zřejmě symbolizovat špičkový grip. A celkem právem, pneumatiky jsou dostatečně měkké a dávaly mi solidní oporu i při ostřejší jízdě. Nicméně přeci jen nemohou plně konkurovat špičce – přitom SWM dává třeba na svůj model Outlaw 125 Pirelli Diablo Rosso II. A to je ještě o chlup levnější motorka z jeho stáje. Každopádně ale nejde o nic, co by se nedalo vyměnit, že? Ale samozřejmě záleží na tom, jak budete s SM 125 R jezdit, většinu jezdců bude asi Timsun bohatě stačit. Rozvor SM 125 R je přesně 1500mm, výška sedla pak 914mm, Což není málo, ale u motardu to lze čekat a dneska jsou kluci v 16ti kolikrát stejně vyšší, než já. Objem nádrže je 7,2l, takže by vám palivo mohlo vystačit i na delší výlet.

JÍZDA

Super, konečně nasedám a otáčím klíčkem. Pozor, klíček je tak malý, že menší jsem asi ještě neviděl, a tak doporučuju nějaký přívěsek, samotný klíč by se mohl lehce ztratit. Motor naskakuje na první dobrou i za studena, takže žádný stres. Po počátečním ohřátí mi ale hned v prvním kopci motorka chcipla, ale spíš šlo o mou chybu, než jsem si zvykl na nezvykle brzy zabírající spojku. Spojku jsem si tedy nastavil podle svého, stejně tak i vůli na plynu a bylo po problému.

Do zatáček tomuto SWM logicky sedí víc motardový styl, tedy sklápění motorky pod sebe (což je zábavné), ovšem trochu mě zarazilo, že se motorce do zatáčky nechce s takovou lehkostí, jakou bych u motarda s muší vahou předpokládal. Ne že bych jí musel nějak moc tlačit, ale samotná tam taky nepadla. Takže trochu překvapení. Ovšem motor je celkem pružný a dá se točit do aleluja. Brzdy, ačkoliv no name, brzdí dobře a ABS taky reaguje s bleskovou rychlostí a v krizovkách slušně pomáhá. Jak jsem už psal, dá se vypnout, ovšem jen pro zadní kolo, takže na stoppie můžete zapomenout.

Pár hodin na tomhle motardu pro -náctileté uteklo jako voda a každopádně to nebyl vůbec špatně strávený čas. Ba naopak - motorka je lehoučká a hravá a pro mě, který jezdí mimo jiné i na krosce, výškou a posezem přirozená. Dokážu si ji představit pro kluky, kteří od mala prohánějí po poli nějaké cross pitbiky jako další stupeň ve chvíli, kdy budou chtít přirozeně přesedlat na podobný, větší stroj, jen s RZ a hladkými pneumatikami. S touhle líbivou a moderní motorkou zažijí spoustu legrace a rozhodně jim nebude sloužit jako pouhý dopravní prostředek. Na to dám krk.

