

Nový hráč na obzore

Dnešní tínedžeri majú čo sa týka životného štýlu jasno a moderný dizajn je rovnako dôležitý ako samotná kvalita ľubovôle výroby. Skíbiť tieto dve veci na motorke väčšinou znamená vysokú výslednú cenu, čo naopak väčšinou nepoteší kupujúceho, ktorým je v drvivej väčšine prípadov rodič. Ideálny kompromis v tomto smere ponúka atraktívne supermoto KSR Moto TR125 SM, ktoré nielen dobre vyzerá, ale ako sme mali možnosť presvedčiť sa na vlastnej koži, rovnako dobre jazdí a to za veľmi prijateľnú cenu.

KSR Moto TR125 SM

96

Rakúsky dizajn a vývoj

Ak vám značka KSR Moto nič nehovorí, nemusíte sa obávať, nie ste sami. Vlastne ani v redakcii nikto o tejto značke pred pár týždňami poriadne nevedel.

Osobne som sa chytil pri zmienke o značke Generic, ktorá úzko súvisí s KSR Moto, ktorá až do roku 2012 vystupovala práve pod značkou Generic.

O koho teda ide? KSR Moto patrí medzi momentálne najmladšie motocyklové značky v Európe. Sídli v Rakúsku a právu tu prebieha vývoj dizajnu a techniky modelov, ktoré sa neskôr predávajú na európskom trhu. Samotná výroba prebieha v Číne, no podľa prísnych kvalitatívnych kritérií Rakúšanov a to je aj prípad testovaného modelu TR125 SM.

Agresívne línie športovca

Pri zbežnom pohľade na malé supermoto mu po stránke dizajnu naozaj niet čo vytknúť a znesie aj prísne porovnanie s renomovanou konkurenciou. Niet sa však čomu čudovať za agresívnymi športovými líniami tohto motocykla stojí dvorný dizajnér renomovanej značky KTM, Gerald Kiska, ktorého štúdio Kiska design odviedlo vynikajúcu prácu. Štíhle línie športovca zdobia pestrá grafika, ktorá má osloviť práve mladšiu generáciu užívateľov. Vydarený dizajn dopĺňajú atraktívne doplnky ako 12-lúčové odliedané ráfy kolies alebo multifunkčný digitálny prístrojový panel s možnosťou meniteľnej farby podsvietenia. Za zmienku stoja aj moderné smerové svetla vybavené LED lampami. Samotnému dizajnu nie je príliš čo vytknúť, no je tu pár detailov, ktoré si asi všimnete. Napríklad hadička prednej brzdy je zbytočne dlhá a vedená tak trochu ledabolo, no na druhej strane je obalená v oceľovom plášti, čo je nadštandardný prvok. Spomeniem ešte trochu neprehľadný zväzok káblov, ktorý nájdete okolo hlavy riadenia.

TR125 SM

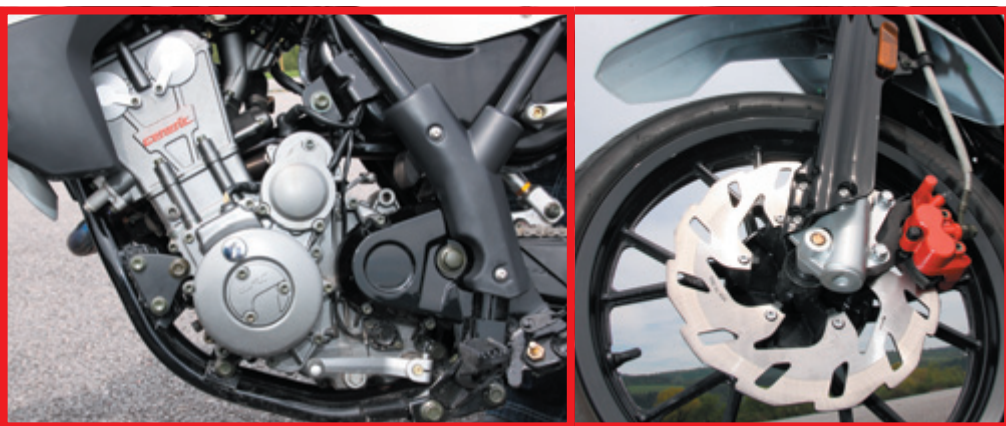
Tuhý podvozok a športová ergonómia

Základ podvozku tvorí jednoduchý kolískový rám pozváraný z ocelových rúrok, v ktorom je osadený nový kvapalinou chladený motor. Vpredu poteší robustná teleskopická vidlica typu upside down, ktorá ponúka dostatočný zdvih. Zaujímavo je uchytený zadný tlmič pruženia, kde rameno prepákovania je spolu s tlmičom uchytené nad kyvnou vidlicou. Výsledkom je vyššia svetlá výška motorky a jednoduchší prístup k samotnému tlmiču. Jazdec si navyiac môže upraviť predpätie pružiny čo je samozrejme plusom. Na oboch koncoch nájdete rozmerovo predimenzované kotúčové brzdy, ktorým však trochu chýbal výkon a vyžadovali poriadne potiahnutie za páčku. Pracovisko jazdca zdobia pevné motokrosovú riadidlá s hrádzačkou a kvalitné rukoväte. Malé supermoto je plné zaujímavých technických riešení, ktoré potešia športovo ladeného jazdca. Nádrž je umiestnená pod sedlom, vďaka čomu sa zníži ťažisko motocykla a štíhle a rovné sedlo dovolí v zákrute jazdcovi posunúť sa prakticky až k riadidlám, a maximálne pritom zaťaží predné koleso. Tento posed je na športovú jazdu ideálny, no sklon sedla jazdca neustále jemne tlačí dopredu a pri dlhších výletoch môže trochu znížiť komfort jazdy ale v tomto prípade záleží aj od výšky jazdca.



97

test



Výborný jednovalec

Nový kvapalinou chladený motor vyvinutý v Rakúsku určite patrí medzi vrcholy malého supermota. Štvoricu ventilov vo valci ovláda rozvod DOHC a o optimálnu prípravu paliva sa stará elektronický systém vstrekovania paliva. Maximálny výkon 15 k dosahuje už pri 9 000 ot./min., čo je na túto triedu výborná hodnota a v tomto smere nemá problém držať krok s renomovanou konkurenciou. Výkon sa na zadné koleso dostáva pomocou 6-stupňovej prevodovky a ako býva zvykom u 125-tiek na udržanie motora v optimálnych otáčkach bude potrebné často radíť. Prevodovka pracovala spoľahlivo, aj keď pár krát sa stalo, že zvolený stupeň nezaskočil úplne ľahko, no môžeme to pripísať na vrub prakticky nezabehnutého motora, ktorý sme mali k dispozícii.

Podme sa zabávať

Táto motorka svojím zjavom priam volá po zábave a nesklame ani keď vyrazíte do ulíc. Motor poteší hladkým chodom a ochotne ide do otáčok. Stačí udržiavať otáčkomer v hornej polovici a malé supermoto je svižným spoločníkom, ktorý v meste hravo necháva kolónu aut za chrbtom a bez problémov sa prehupne cez tachometrových 100 km/h. Tu prakticky nie je čo vytkáť a okrem chvíľami citlivej prevodovky by ani nie motoru ale športovej zábave možno pomohlo kratšie odstupňovanie prvých dvoch prevodov. S výkonom, ktorý má jazdec k dispozícii si môže už dovoliť občasnú „wheelie“ a práve kratší prvý prevodový stupeň by to uľahčil. Na motor nadväzuje športovo ladený podvozok, ktorý poteší hravým ovládaním a geometria v tomto prípade skutočne zodpovedá potrebám supermota. Jazdec si tak bez obáv môže precvičovať základy abecedy jazdy na supermote. Trochu mi síce chýbali ostrejšie brzdy ale nahrádzalo to pevnejšie stlačenie a výsledok sa väčšinou dostavil. Pruženie si bez väčších problémov poradilo nielen s agresívnejšou jazdou ale a vôbec nevedilo, keď za riadidlami sedel ťažší jazdec (+90 kg). Našlo sa síce aj preheškov, ktoré mi trochu vadili ale celkovo dobrý obraz malého supermota výrazne neovplyvnili. Spomeniem nekvalitný prepínač smeroviek, ktorý sa dosť ťažko dával do polohy vypnutý a spočiatku som pri vypínaní smerovky väčšinou nechtiac zapol opačnú. Spätne zrkadlá síce potešia svojou veľkosťou a možnosťami nastavenia, no pri vyšších otáčkach motora už bol obraz v nich rozmazaný, čo sťažovalo výhľad dozadu.

Príjemné prekvapenie

KSR Moto TR125 SM v našom teste určite nesklamalo, práve naopak bolo príjemným prekvapením a pod atraktívnym dizajnom sa ukrýva skutočné supermoto, ktoré splní požiadavky dnešných náročných tínedžerov za cenu, ktorá nemusí hneď zruinovať rodičovskú kasu.

► KSR Moto TR125 SM

Cena: 2 749 Eur
Motor: 124 ccm, 4 ventily SOHC, R1
Výkon: 15 k pri 9 000 ot./min.
Krút. moment: 12,2 Nm pri 7 500 ot./min.
Prevodovka: 6-stupňová, reľaz
Rozmery (D x Š x V): 2 030 x 845 x 1 120 mm
Rám: kolískový, pozváraný z ocelových rúrok
Hmotnosť: 139 kg (prevádzková)
Rázvor: 1 385 mm
Výška sedla: 930 / 875 mm
Objem pal. nádrže: 7,5 l
Pneu: vpredu: 100/80-17, **vzadu:** 130/80-17

Motocykel na test zapožičal:
Motocentral s. r. o., Bratislava