



Duše dobrodruha

Hodně stylu, chlupatý guma, terénní podvozek. Caballero Rally je pro toho, kdo to má rád trochu drsně.

text: Karel Tábořský, foto: Pavol Tomaškin (Okruháři.cz)

O čem to je?
> jednoduchost, robustnost
> dovolíš si cokoliv
> když chceš být jinej

Caballero je přesně ten typ motorky, jenž ve vás probudí toho desetiletého kluka, který tam dole pořád dřímá a jen čekal na správnou příležitost, aby se projevil. Tak trochu rošťák, co se nebojí riskovat a má chuť zkusit nové věci. Jakmile jsem přes tuhle pětistovku přehodil nohu, rozjely se mi koutky a v mžiku jsem začal přemýšlet, kam všude se na ní podívám. Tahle motorka se nebere přehnaně vážně, nechce být tou nejlepší a nejnadupanější. Ona chce jen jezdit a objevovat místa, kam byste se na běžný motorce jenom těžko dostali. A má k tomu ty nejlepší předpoklady – jednoduchá a robustní technika, pořádný podvozek a hodně stylu k tomu. Co taky chtít víc, že jo?



Malý, ošklivý, laciný. Tohle šlo udělat líp.

Odkud vlastně je?

Pokud jste mladší, je dost dobře možné, že značka Fantic vám vůbec nic neřekne. Starším ročníkům ale určitě naskočí vzpomínky na sedmdesátá léta, kdy tahle značka byla skutečně něco. Dělalala malé padesátkové Scramblery a ty byly tak populární, že z hlediska prodeje to byla třetí nejúspěšnější značka z celé Itálie. Hned za Piaggem a Garelli, což už tenkrát nebyly žádná ořezávátka. V osmdesátých letech ale továrna potkal podobný osud jako spousta jiných a téměř zanikla. Teď je však zpátky a servíruje

nám parádní designový motorky, který i výrobně fungují a my máme možnost se na nich vozit. A tohle pětikilo Caballero ve verzi Rally je vážně super.

Nehledej, jezdi!

„No páni, tohle jede skoro jako nějaký ostrý motokros,“ napadne mě pár vteřin potom, co ujeďu první kilometry. Projev jednoválcového motoru je díky krátkému zdvihu hodně specifický, a pokud jste čekali nějakého klidného bubláčka bez charakteru, tak tady jste špatně. Tohle je vcelku ostrá jednotka, která se chce točit a je lačná po tom, abyste ji drželi pod krkem. A potom dokáže slušně upalovat.

Motor pro Fantic vyrábí čínský Zongshen a fabrice se ho povedlo velice dobře vyladit. Má lehkou spojku, zbytečně necuká a dokáže si poradit i s nižšími rychlostmi, což by teda měl. Už kvůli tomu, že v terénu je snadná dávkovatelnost výkonu naprosto klíčová a tohle opravdu není speciální náčiní pro milovníky ostrých endur. Z motoru máte doopravdy pocit, že si s ním vyhráli, a je to cítit i na chodu převodovky, která má správně pozitivní chod a současně je i přesná. No a pak je tady zvuk, který je příjemně hluboký a – nemůžu si pomoci – připomíná mi motokrosové speciály. Stačí otočit plynem a dostaví se chrčení z airboxu a dvojité koncovka od Arrow (ta je už v základu!) si umí i hezky hrdečně odplivnout.

Hodnoty 40 koní a 42 Nm asi nevypadají nijak zázračně, ale absolutní čísla jsou jedna věc a reálný svět něco zcela jiného. Ani jednou jsem neměl pocit, že jedu na malé motorce, a dokonce i při silničních přesunech Caballero budí dojem mnohem větší, dospělé motorky. I přes přítomnost chlupatých gum lačnicích po ostrém terénu se Caballero chová na silnici naprosto jistě. Okreskové tempo lehce nad rychlostním limitem je úplně v pohodě – motor se ve vyšších otáčkách celkem zklidní a vibrace jsou přesně na úrovni, která nebude

Tohle je vcelku ostrá jednotka, která se chce točit



Říkali jsme, že se terénu fakticky nemusíte bát. Dívejte.

dlouhodobě otravovat. Je tady dost síly na jisté předjíždění, i když to bude chtít trefit správný kvalt, aby byl jednoválec v těch nejšťavnatějších otáčkách. Pak dokáže slušně vypálit.

Bez složitostí

Verze Rally se oproti ostatním modelům v téhle pětistovkové řadě liší v mnoha věcech. Má hliníkovou kyvku (Scrambler má ocelovou), chrániče motoru a chladiče, mřížku světlá nebo vyšší blatník. To všechno kvůli bezproblémovému použití v terénu, což jsem mu taky musel dopřát. Bylo by přece neslušné motorku nevyvětrat tam, kam primárně patří. Pokud vám terén nevoní, zvolte třeba Scamblera nebo verzi Flat Track.

Rallyčko patří do offroadu, což vám dá najevo už vyšším sedlem a perfektním úchopem říditek, které mají i správnou šířku. Ono když se na celou motorku podíváte, najdete spoustu opravdu kvalitních komponentů většinou vyhrazených pro mnohem dražší a často exotické modely prémiových značek. O výfuku Arrow už víte, ale pak jsou tady i další věci – karbonové kryty, drátěná kola, radiální brzdový třmen, pumpa Brembo nebo spousta frézovaných dílů. Tohle >>



Ovládání božsky jednoduché a snadné

Nekupujsiho, když...

- » 40 koní ti přijde jako málo,
- » rád bys i občas cestoval,
- » bojiš se s ním spadnout.

Technická data – 2023 Fantic Caballero 500 Rally

Motor
 Typ: kapalinou chlazený jednoválec, DOHC
 Objem: 449 cm³
 Výkon: 40 koní @ 7100 ot./min.
 Točivý moment: 43 Nm @ 6000 ot./min.
 Převodovka: 6 rychlostí

Podvozek
 Rám: trubkový
 Odpružení přední: USD vidlice, ø 43 mm, nastavitelná
 Odpružení zadní: monoshock, nastavitelný
 Brzdy přední: 320mm disk, 4pístkový třmen, ABS
 Brzdy zadní: 230mm disk, 1pístkový třmen, ABS
 Pneumatika přední: 110/80-R19
 Pneumatika zadní: 140/80-R17

Rozměry
 Rozvor: 1435 mm
 Nádrž: 12l
 Výška sedla: 860 mm
 Suchá hmotnost: 150 kg
 Cena: 186 900 Kč



SNARLER AT6 L LIMITED

S maximální výbavou a prodlouženým podvozkem nabízí Snarler Limited spoustu pohodlí a luxusu, k tomu úžasný výkon a výjimečné schopnosti v terénu.

Díky mobilní aplikaci s chytrými funkcemi máte navíc vše pěkně pod kontrolou.

Modely Snarler AT6 již od: **159 990 Kč** včetně DPH
*Změny vyhrazeny



K modelům AT6 EURO5 nyní doplnky za **20.000,- ZDARMA**
*když plníš do objednávky nebo v předání zboží

UP FOR ANYWHERE

www.segwaypowersports.cz

všechno působí hodnotně, a proto je velká škoda odfláknuté malé přístrojovky, která je ošklivá a blbě se čte. Chtít tady barevný TFT panel jako na sedmistovce by bylo vzhledem k parádní ceně asi neslušné, ale tenhle budík vypadá skoro až směšně. Naštěstí na něj není přes hrázdu s chráničem skoro vidět, takže to vlastně ani nevádí.

Když lítá bordel

Daleko víc mě zajímá, jak si Rally poradí s terénem, proto mu hnedka ukazuju svůj testovací skok a doufám, že při přistání to nebude žádná velká šupa. A ona nebyla. Macaté tlumiče se s poletem hezky vypořádaly a je tady jasně cítit, že Caballero má terén rádo. Jakmile vám vyletí lokty nahoru a začnete ho řídit jako enduro, doslova ožije a bude vás nutit jet stále rychleji a hnedka další a další překážky. Nějaká kláda, prudký výjezd nebo hluboký brod? Není problém, pane! Gummy Michelin mají dost hluboký vzorek

Macaté vidle si poradí i s takovým zacházením



Do terénu vyndejte gummy ze stupaček



Některé detaily jsou fakticky špičá!



Plně nastavitelný podvůzek, to můžeme



Motohouse dokáže být někdy i environmentálně ohleduplný

na to, aby se dobře čistily, a tak není problém se pustit i do skutečně těžkých věcí. Výkonu je dost, plyn se dobře ovládá a díky lehké spojce si můžete pohrát s tím, kolik toho dozadu pošlete. S výkonem brzd nebyl problém, jen zadek by mohl mít o kousek delší chod, aby se zlepšilo jemné ovládání.

Caballero je v terénu fakticky hodně schopné. Není to žádná motorka „na oko“, se kterou budete dělat parádu před předraženými kavárnami uprostřed centra. Tohle je stroj pro opravdové piloty. Sedlo může na první pohled vypadat jako zbytečně vysoko, ale jakmile se do něj vyhoupnete, motorka si o pár centimetrů kecne, takže s došlápnutím na zem není problém. Navíc má i správnou šířku, což dává jistotu v nižších rychlostech.

Pokud byste snad neměli chuť na těžké offroadové sekce, klidně vyměňte gummy za něco silničnějšího, například Pirelli STR, a získáte tak mnohem jistější chování na silnici. Na těchhle špuntech při vyšším okreskovém tempu už trochu plave, což se ale dalo čekat. Není to nic špatného, od enduro gum jsem tohle chování čekal, a pokud si s tím umíte poradit, budete stejně rychlí jako kdokoliv jiný. A musím teda říct, že se mi celá motorka hodně líbí. Má super barvu, dvojitá koncovka výfuku je cool a z profilu vypadá skvěle vyváženě. Možná by některé kabely mohly být líp schované, ale u takhle jednoduchého stroje to bude vždycky problematické. Ovladače jsou jednoduché a vypadají levně, ale líbí se mi „racing style“ červené tlačítko na vypínání ABS. Jak na nějakém závodáku. //

Kup si ho, když...

- » netoužíš po záplavě koní,
- » máš rád charakter,
- » chceš ho brát mimo silnici.

verdict
MOTO
house

Rally je všestranné, hodně schopné a dobře vybavené. Neokoukaný styl bez zbytečných složitostí.

★★★★☆

Dvojitá koncovka od Arrowsiumí i hezky odplivnout

FANTIC



Italská vášeň a elegance pro vyznavače zábavy za říditky

Spojení vývoje motocyklů a elektrokol pro nekompromisní výkon.



Objev kompletní modelovou řadu Fantic na www.fantic-motor.cz a najdi si svého dealera.