

Očemtoje?

když ti sedne do ruky
známý motor, ale jiné naladění
radost, úsměvy a chuť



*Když chceš
být jiný*

Kombinace japonského motoru
a italského stylu tady dopadla
skvěle. Neotřelý sedmikilo
od Fanticu je bomba svezení.

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



Dokáže být větší chuligán, než by sis mohl myslet

KdesevzalFantic?

Společnost založili v roce 1968 Mario Agrati a Henry Keppel v italském Barzagu. Fantic se původně specializoval na výrobu malých motorek známých jako Minarelli, které se rychle staly populárními mezi mladými lidmi v celé Evropě. V historii Fanticu se nesmí opomenout období 70. a 80. let 20. století, kdy se značka stala synonymem pro trial a enduro. Fantic v té době získal řadu titulů ve světových šampionátech, což odráželo vysokou kvalitu a výkon jejich strojů. Fantic také proslul výrobou mopedů, které byly v Evropě velmi oblíbené.

Působí silnějším dojmem než Yamaha XSR



Přesně pro takový okamžik milujeme motoru



Gum se není třeba bát. Umí to na silnici i v terénu.



Na takovou motoru je třeba se i stylově obliknout

Existuje spousta motorek, které ti padnou okamžitě do ruky. To je dneska vlastně docela běžný fakt, protože jim to dává mnohem lepší možnost zaujmout velkou masu zákazníků. Pak je tady ale celkem úzká skupina strojů, které sednou ještě o kousek víc. A přesně to je případ nové sedmistovky Caballero. Může za to hned několik faktorů, o nichž bych vám chtěl v tomhle článku říct. Tohle je totiž mašina, která si pozornost zaslouží.

Nadupaný balíček

Ostrý pero italských designérů z něj přímo střiká, to je znát na první pohled. Hezký kulatý tvar, spousta hliníku, sem tam imitace karbonu a velké frézované držáky. Hotová pastva pro oči, navíc je všechno kvalitně zpracované a motoru působí festovným dojmem. I když vlastně, on to vůbec není jen dojem. Tohle je kvalitní stroje. Tím ale u Caballera zdaleka nekončíme, protože povedený design je tady dál podpořený nadupanou specifikací. Kontrola trakce, náklonové ABS nebo parádní TFT budík s integrovaným Bluetooth nebývají v téhle třídě žádnou samozřejmostí. A Fantic je všechny má. No, on je vlastně musí mít, pokud se chce poměřovat se Scramblerem od Ducati, který se prodává po tunách. Fantic to lehký mít nebude, ale když sklouznete očima na další odstavec, tak se vám budu snažit popsat, proč si šanci zaslouží.

Tahej!

Chtě nechtě musíme začít motorem, protože i díky němu je Caballero tak parádní svezení. CP2 od Yamahy je jednotka, která je skvělá v každé aplikaci – Ténéré, MT-07 nebo XSR700, je to jedno. Ve Fanticu ale působí ještě o kousek líp, než jak si ho pamatuji. Tým inženýrů strávil skoro dva roky tím, že se ho pokoušel naladit do jiného charakteru upravením sání, kompletního motorového managementu a výfuku Arrow. A to se jim sakra povedlo. Na silnici působí silnějším dojmem než v XSR, jako by měl větší koule a chuť zrychlovat, byť jeho maximální výkon zůstal stále na hodnotě 74 koní. Je v něm tak nějak víc radosti, chťiče a i díky hezky naladěnému výfuku si moc příjemně pobublává. Je to vlastně dokonalý silniční motor, protože má potenciál k tomu, abyste ho ždímalí do maxima a neměli přitom strach o papíry. Nebo o život.

Nevyhnou se na tomhle místě srovnání s Ducati. Její motor má docela jiný charakter – dává větší úder, vibrace a přišel mi o chlup ostřejší, což nemusí být pro úplně nováčky zrovna nevhodnější. Caballero je jiné. Mnohem přístupnější, necuká a reakce na plyn je vynikající. Řídí se o špetku snadněji, takže si ve finále můžu víc dovolit, protože ho mám plně pod kontrolou. A když tak suprově padne do ruky, tak si taky můžu dovolit i nějaké ty parádičky. Jednička dvojká jde krásně na zadní a zase se musím vrátit k tomu brilantně nastavenému vstřikování. Díky perfektní dávkovatelnosti není problém udržet předek nahoře i v opravdu vysokých úhlech. Nebo s ním hrknout už ze zatáčky – jen se podívejte na fotky. Tohle všechno Fantic zvládá levou zadní a nikdy nemám pocit, že by mě chtěl vyšplouchnout nějakou nepředvídanou reakcí. Trochu mi chybí rychlořazení – k tomuhle motoru se vyloženě hodí a radost z jízdy by posunulo o další level dál. Je škoda, že tu není. Převodovka totiž chodí přesně tak, jak byste si představovali. Dokonce i zpřevodování je bezvadné, spojka lehká a progresivně zabírající, stačí na ni dva prsty.

Všechno na svém místě

Továrna použila motor jako namáhaný prvek celého šasi a přišroubovala k němu hliníkovou kyvku. To všechno je v naprostém pořádku, a když k tomu přidáte krásné frézované díly a různé držáky, výsledek je ohromující. Vídlice Marzocchi, brzda od Bremba a pořádná řídítka dávají pocit totální kontroly v jakékoliv situaci. Když už jsme u těch řidítek, možná jsou až moc široká, protože i sebemenší impuls do nich znamená okamžitou reakci. Chce to si chvíli zvykat na fakt, že Caballero je na předku poněkud živější, ale neberu to jako chybu – takový má charakter a i tohle je jedna z věcí, které ho odlišují od konkurence. Řízení není přehnaně rychlé, jen se občas stane, že si do řidítek drbnete o fous víc a dostaví se okamžitá reakce.

Nedalo mi to a musel jsem ho kromě silnice vzít i na nějakou tu šotolinku. Je to přece Scrambler a ten by lehčí offroad zvládat měl. Po přepnutí do režimu Custom si tenhle mód ještě vyšperkuju vypnutím kontroly trakce a ABS (všechno je jednoduché a dobře pochopitelné, žádná nesmyslná menu a podmenu schovaná někde hluboko v přístrojovce), takže zadek najednou tancuje ze strany na stranu a díky reakcím motoru mám pocit absolutní neohroženosti. Kdybyste snad někam přiletěli trochu moc zhurta, inerciální jednotka IMU dokáže nadávkovat zásah ABS i do zatáčky, což je dobrá věc a dokážu si představit situaci, kdy nejednou zachráním i jinak jisté odložení.

Masivní 45mm USD vidlice je pevná, a když přejedete nerovnost, ucítíte její robustnost a okamžitě budete vědět, že tahle motoru snese i hrubější zacházení. Není tak schopná jako menší pětistovka (na tu se mrkneme příště), ale zdvih 150mm je tak akorát, aby si poradila i s lehčím skokem, pokud byste snad dostali chuť na něco ostřejšího. Ono když se mrknete na pneumatiky Pirelli STR, tak ty k blbnutí mimo silnici doslova vybízejí. Co tyhle gummy vydrží, je až absurdní. Svezete se na nich rychle jak na silnici, tak i v terénu a vůbec nemám pocit, že by měly tendenci něco ošidit. To byla od Fanticu hodně chytrá volba, kvalitní obutí dělá motoru! Hodně mě zajímalo, jak si přední 19" kolo poradí s rychlejším okreskovým tempem a jestli ve větších náklonech předek nezneurová, ale nic takového. V každé chvíli zůstal soustředěný bez známek nejistoty. Tohle je fakticky dobře postavená a vyvážená stroje.

Pochválit musím rozložení a design TFT displeje, který je opravdu pěkný a umí invertovat barvy podle úrovně okolního světla, i když mi přišlo, že se občas sám o sobě přepínal i ve chvílích, kdy to nebylo vyloženě potřeba. V každém případě je z hlediska kvality o světelné roky dopředu než to prťavé LCDčko na Caballeru 500. Je tady i připojení mobilního telefonu, takže můžete přijímat hovory nebo za jízdy přepínat písničky – pokud něco takového teda vůbec chcete.

Berte ho!

Caballero 700 je opravdová motoru, žádný jednorázový pokus firmy, o které jste předtím nikdy neslyšeli. Je výborně zpracovaná, má smysl pro detail a nemáte z ní pocit, že se někdo snažil za každou cenu ušetřit peníze. I taková prkotina jako zrcátka jsou sklopná, takže nevadí rukám, když si stoupnete do stupaček. Dokonce i zadní blatník je hezky provedený a nehází celkový dojem z pěkné mašiny. Rozhodně bych se nebál ani spolehlivosti. Dvouválec od Yamahy je už dlouhé roky neprůstřelnou jednotkou.

LS2 HELMETS



FF805
THUNDER C
CARBON



6K 9K
KARBON
+ ARAMID



PINLOCK SYSTEMS
MAX ZDARMA

od 12 499 Kč
včetně DPH

WWW.LS2.CZ

TEST 2023 FANTIC CABALLERO 700

I tady platí pravidlo, že plyn je vpravo



www.motohouse.cz



1 – Skvěle fungující zadní brzda. Je v ní cít a neblokuje hned kolo. 2 – Jednoduchá prdelka, tak to máme rádi. 3 – Motor Yamaha, ale s jiným charakterem. 4 – Výfuk dodal Arrow, a je to znát. Bublá hezky. 5 – Komponenty si Italové pohlídlí, nic ošizeného tady není. 6 – Míra detailů je fascinující. I tohle udělá radost.

verdict MOTO

Caballero dělá čest svému jménu. Je to scrambler pro opravdové chlapy. Neokoukaný, svůj a velice schopný. Trefa.

★★★★☆



FANTIC



Italská vášeň a elegance pro vyznavače zábavy za řídítky

Spojení vývoje motocyklů a elektrokol pro nekompromisní výkon.



Kup si ho, když...

- > máš rád unikátní styl,
- > rád si zařadíš i mimo silnici,
- > nechceš Ducati, kterou má každéj.

Nekupuj si ho, když...

- > 74 koní ti přijde málo,
- > rád vyrazíš i ve dvou,
- > Fantic ti přijde jako neznámá značka.

Technická data – 2023 Fantic Caballero 700

Motor: Typ: kapalinou chlazený řadový dvouválec, DOHC | **Objem:** 689 cm³ | **Vrtání × zdvih:** 80 × 68,6 mm | **Výkon:** 74 koní @ 9000 ot./min. | **Točivý moment:** 70 Nm @ 6500 ot./min.
Převodovka: 6 rychlostí | **Podvozek:** Typ rámu: trubkový | **Odpružení přední:** USD vidlice Marzocchi, 45 mm, nastavitelná | **Odpružení zadní:** monoshock VRM-Marzocchi, nastavitelný |
Brzdy přední: 330mm disk, 4pístkový třmen Brembo | **Brzdy zadní:** 245mm disk, 2pístkový třmen Brembo | **Pneumatika přední:** 110/80-R19 | **Pneumatika zadní:** 150/70-R17
Rozměry: Rozvor: 1460 mm | **Nádrž:** 13l | **Výška sedla:** 830 mm | **Suchá hmotnost:** 175 kg | **Cena:** 244 990 Kč

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