

# Tuning, racing a přeživší konto

Na výstavě Motocykl jste mohli shlédnout závody skútrů Kentoya Freeride Cupu, na kterých se v exhibičním závodě utkaly dvou- a čtyřdobé padesátky Kentoya. Na startovní čáru se postavil také redakční XOR, který jsme nechali speciálně pro tyto závody naladit. Zajímá vás, co se s takovým skútreem dá za rozumné peníze udělat?

text: Jim (radek@bikes.cz), foto: autor a RZ

Naše redakce se účastnila už předchozích dvou seriálů KFC, a tak jsme si ani letos nemohli odpustit trochu závodního adrenalinu v podobě dvoudobé padesátky XOR. Váhali jsme, zda vstoupit do kategorie Street Legal, kde jsou jakékoliv úpravy na motoru zakázány, nebo do Street Illegal, kde se dá sáhnout na cokoliv, avšak s podmínkou, že základ musí zůstat Kentoya. Po pravdě jsme ale moc dlouho ne-

přemýšleli a vydali se cestou zvedání výkonu, abyste se při závodech KFC III měli na co dívat. Současně jsme vstoupili ještě do druhého seriálu závodů skútrů, který pořádá AYK Racing, jenž nám skútr vyladil. Zde je to čistě o výzvě utkat se proti uznávaným modelům, které si ladiči skútrů vybírají pro své finančně i výkonnově zbesilé počiny.

Celá příprava našeho závodního stroje byla jednodušší o fakt,

že „scooter tuning“ konečně pronikl i k nám, a tak bylo kam sáhnout a na koho se obrátit. Opravdu teď nemám na mysli zakoupení pěti samolepek, jak si někteří tuning vykládají, protože co nalepený kus, to kůň k dobru. Vezmeme tedy popořadě jednotlivé úpravy a původně sériovou padesátku přetvoříme do stávající, nikoli však asi finální podoby XOR 70 Sport ČMN Scoot Racing Teamu.

## Technická data

KENTOYA XOR 50	
motor	dvoudobý, vzduchem chlazený, jednoválec
objem	49,8 cm <sup>3</sup>
výkon	1,54 kW (2,1 k)/5000 ot./min.
točivý moment	2,34 Nm při 5250 ot./min.
plnění motoru	karburátor
startér	elektrický, nožní
převodovka	variátor
brzdy	vpředu 1 kotouč Ø 190 mm, jednopístkový třmen vzadu bubien Ø 115 mm
hmotnost	91 kg (suchá)
nádrž	5 l
cena	34 990 Kč



Kentoya XOR 70 Sport



### válec

#### Kit AC 70 cm<sup>3</sup> CPI (Euro 2)

XOR se standardně vyrábí ve dvou variantách 50 a 125, přičemž do závodního nasazení KFC III přichází v úvahu pouze padesátka. Objem válce je 49,8 cm<sup>3</sup> a výkon 2,1 koně a točivý moment 2,34 Nm.

Prvním zásadním zásahem byla tedy výměna sériového válce za kit AC 70 cm<sup>3</sup> CPI (Euro 2). Jde o kombinaci hliníku a nikasilu, přičemž výsledný výkon je udáván mezi 12 a 14 koňmi. Jde vůbec o nejsilnější válec, jaký lze pořídit, a je k němu doporučen karburátor o minimálním průměru 17,5 mm a výfuk Hebo Performer.

Cena: 4399 Kč vč. DPH

Sériový karburátor opravdu není tím pravým krmicím sedmdesátky. Nezbyvá, než sáhnout po něčem „spolehlivějším“. V našem případě padá volba na Karburátor Dell'Orto PHBN 17,5 TS LS.

Cena: 1964 Kč vč. DPH



### vzduchový filtr

Plastový airbox není ani krásný a teď již ani účelný. Větší válec a karburátor s větší tryskou

teď nemají dostatek vzduchu. Není jiné cesty, než sáhnout po přímém filtru, opět Hebo. Jde o papírový filtr s chráničem, 90° kolenem, který je vhodný pro všechny karburátory Dell'Orto 12-17,5 mm a Arreche 17,5-21 mm.

Cena: 430 Kč vč. DPH



### výfuk

#### Hebo Sport-Performer 50/70 cm<sup>3</sup>

Koncovka včetně svodu je vcelku klíčovým dílem řekněme první části našeho ladění. Sériový masivní výfuk váží opravdu nesmysl a nedokáže zúročit již nyní vcelku slušný potenciál motoru. Výfuk Hebo Sport-Performer je navržen pro vysokootáčkové motory, vyveden z hliníku s vysokou hodnotou nerezavosti a navíc je potažen niklem a ve spojení s přímým filtrem má opravdu luxusní zvuk.

Cena: 4595 Kč vč. DPH

### spojka

#### Hebo Sport (do 70 cm<sup>3</sup>) nastavitelná, Ø 110 mm

Oproti standardní spojce má výhodu v možnosti seřizování otáček při rozjezdu, a to se dá provádět zvenku bez demontáže. Oproti závodní spojce navíc vydrží déle, takže se dá použít i pro jízdu v provozu, kde by se ta závodní spálila už za pár minut.

Cena: 1875 Kč vč. DPH

### variátor

#### Hebo do 70 cm<sup>3</sup>

Představte si obyčejné horské kolo, kde si měníte převody vpředu a vzadu a podle toho se vám šlape lehce, ale jedete pomalu, nebo šlape těžce a jedete rychle. Zde to není o ničem jiném, jen se ladí pomocí válečků, které mají různou hmotnost.

Cena: 1821 Kč vč. DPH



### řemen

#### Hebo kevlar Minarelli prodloužený

Důvody, proč právě tento řemen, jsou hned dva. Kevlar má tu vlastnost, že nereaguje na teplotní rozdíly, tudíž se při vyšších teplotách neroztáhne jako řemen klasický. Navíc je tento řemen prodloužený, díky čemuž se zvýší převodový poměr a tím i maximální rychlost. Použitý variátor má totiž o 1 cm větší průměr oproti sériovému.

Cena: 645 Kč vč. DPH

Další úpravy proběhly z čistě účelových a estetických důvodů. Ze stroje byly odmontovány všechny nepotřebné části, jako jsou světla a blinkry a pokud to bylo potřeba, byly otvory zaskle-

ny. K tomu se dá použít takřka cokoliv, tahokovem počínaje a libovolným plastem konče. Oproti sériové váze 91 kg jsme dosáhli zestihlení, ale o kolik, to teprve prověříme na příštích závodech. Během prvního závodu, což byla vlastně jen exhibice, jsme ještě ponechali oba stojánky, nicméně do ostrých závodů půjdou pryč. Zejména hlavní stojan je nebezpečný, protože ve větších náklonech hrozí při dření nadzdvihnutí zadního kola a následný pád.

Zásahu se nevyhnula ani jinak skvěle fungující přední brzda, která sice poskytuje dostatečný brzdový účinek, ale kvůli gumové hadičce propružuje, což není zrovna ideální stav. Proto jsme si pro jistotu a razanci nechali vyrobit pancéřovou hadičku u firmy Goldfren.

Zde prozatím skončilo ladění, zajít se dá ale mnohem dál, protože koupit lze opravdu všechno, na co si člověk vzpomene, od led diod, podsvícení a stroba až po barevné šroubky a další „chuťovky“. Jenomže zpátky na zem. Zde se bavíme o stroji k závodům, nikoli showbiku.

### Kentoya XOR 50



### Kentoya XOR 70 Sport (kit Hebo) naladěná u AYK Racing

