

SECOND HAND | Kawasaki VN900 Custom

**Verzi do 25 kW
Ize otevřít**

**Lehký a obratný
čopřík pro každý den**

**Mazivo na řetězu
není úplně správné**



Kawasaki svůj macatý cruiser VN900 Classic očesala, zkrátila mu blatníky, vyměnila přední kolo i řídítka a vystřelila středně velký, krásný a fungující VN900 Custom.



Jakub Nič
jakub@cmn.cz
foto: archiv

Za posledních několik let si Kawasaki vytvořila docela slušné chopperovské portfolio. VN900 Custom patří k těm nejpovedenějším, zastává „obyčejnou“ jednoduchou čistou chopper linii a hlavně si nehraje na něco, co není. Vychází z VN900 Classic, která má plošinové stupáky, obě malá kola a celkově klasičtější a tučnější charakter. VN900 Custom je lehká motorka, velmi dobře se ovládá a přesto, že má ve svých tepajících chlopních jen necelý litr zdvihového objemu, překvapivě hezky jezdí. Krásný a pohodlný čopřík na kochačky. První rok zazářil v nádherné modré metalíze s modrou perletí, o rok déle do-

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: **2007 - současnost**

Cena: **140 000 - 229 000 Kč**

► HODNOCENÍ

Motor
Jízda, ovladatelnost
Výbava
Kvalita, zpracování
Výkon/Cena

★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★

► POHLED TECHIKŮ

Jirka Smola a Martin Pernica, Asko KC

Custom přišel o rok později než VN900 Classic. Je to takový jednoduchý stroj, vlastně ani moc lidí ho nijak neupravuje. Kdo chce nandavat brašny, třásně a plexi štíty, volí model Classic. Samozřejmě i originální příslušenství máme, dá se dokoupit celkem cokoli a stroj tak individualizovat na přání.

Co se týče servisování – lidi si to koupí a už se moc nevrací, jen na garance a běžné výměny. Že by něco vyložené „hořelo“, nevíme. Dělá se i verze 25 kW pro stup-

ňovitě řidičáky – zavření/otevření je poměrně jednoduché a stojí cca do 2000 Kč – doma to ale raději patlat nezkoušejte, sahá se i do nastavení řídicí jednotky atd. Olej + filtr se mění co 6000 km, vzduchový filtr 18 000 km, ventily 24 000 km, ozubený řemen předepsanou výměnu nemá – ale jakmile začne mít natrhané zuby a podobně, je na čase navléct nový. Věková skupina kupujících je tak 35-45 let, čili chlapi, kteří jsou již vybouření, a tudíž většinou motoru ani stroji příliš neublíží – naopak vědí, co kupují a náležitě se o Custom starají.

► PROBLÉMY

Zatím nejsou známy.

stal černou a několik barevných okrasných detailů.

903 spokojených kubíků

Motor VN900 má jednu vačku na válec (OHC, 4 ventily), které mají rozevření 55 stupňů a ačkoli dají písty ze svého zdvihu jen 903 kubíků objemu, zatahuje motor příjemně ploše. Není to vůbec žád-

ná velká točivka, člověk se až diví, že tak malý motor dokáže tak hezky a plynule povozit. Samozřejmě tento chopper má být „střední váha“, takže ten, kdo by na padesát koní a ne úplně nejbrutálnější zátah odspoda nadával, není věci zcela zasvěcen.

Na custom je VN900 překvapivě hravý a obratný. Těžiště je hod-

TECHNICKÉ ÚDAJE

Kawasaki VN900 Custom	
Objem	903 cm³
Výkon	50 k@5700
Toč. moment	78 Nm@3700
Provozní hmotnost	248 kg
Spotřeba	5-6 litrů
Výška sedla	685 mm

Historie

2007 – představena Kawasaki VN900 Custom

ně nízko a díky velkému přednímu kolu je i otáčení či jízda po městě docela pohodová a bezstarostná. Stabilita je i při pomalé jízdě velmi dobrá, není problém projíždět kolonou a řešit vykrucování mezi auty úzkými skulinami. Zadní kývačka s neviditelným pružením po vzoru H-D Softail má centrální jednotku vzepřenou kávim systémem Uni Trak se sedmi stupni předpětí pružiny. Není to sice žádná laboratoř, ale abyste zadek poladili na jízdu sólo či ve dvou, to bohatě stačí.

Rybniček a spolehlivost

Jezdcovo sedlo zvané „v dešti rybniček“ je velmi pohodlné, nohy jsou předkopnuté tak akorát, samozřejmě záleží na délce, středně velký Honzis měl párky napnutější, větší než velký Ondra Hruža na tom zase sedí jako na Simsonu. Ale oba si lebedili. Spolujezdcovo sedátko je spíš designová věc, aby se Mařka převezla a prdel zůstala celá. Na delší štreky to není, ale na druhou stranu jsou i horší židle.

Tachometr s nostalgickým fontem číslic působí v nádrži parádně. Je dobře čitelný i z úhlu – jezdcovy pozice, kontrolka neutrálu blikáču a dálkovek, hodiny přepínatelné za denní či celkový počet kilometrů, malá raflíčka stavu paliva a dvě malá tlačítka mode a reset. Jinak nic. Čisté, úhledné, krásně umělecky vyvedené.

Drží nedrží

Po technické stránce se zdá být tento motocykl velmi spolehlivý. Po třech letech výroby ještě není paušálně určitelná odolnost stroje na statisícové dávky kilometrů, ale už je to dost dlouhá doba na zjištění cyklických a otravných závad. Přestože pověst značky Kawasaki není tak dobrá jako třeba Hondy, řada VN900, Custom nevyjimaje, je povedená a netrpí na žádná masokovaná vnitřní ani vnější zranění. ■

Máte zkušenosti s touto motorkou? Vaše reakce čekáme na redakce@cmn.cz.

► ZAJÍMAJÍ NÁS VAŠE NÁZORY

Univerzál každým coulem – Yamaha FZS600 Fazer

Motocykl jsem kupoval rok starý s asi čtyřmi tisíci najetými kilometry a prodával s necelými 30 tisíci. Dodnes ho považuji za to nej, co jsem kdy vlastnil. Snad si mohu dovolit trochu srovnávat – měl jsem Jawu, GS 500, 1200 Bandita, Fazera a teď Afriku. Možná že nejsem typický motorkář. Nenajízdim desetitisíce kilometrů, na motocyklu netrávím dovolenou, nehoním ho po zadním kole... Jezdím spíše na jednodenní výlety po naší zemi. Podle času najedu osm, ale třeba taky jen dva tisíce za sezonu. A většinou sám.

Dovolil bych si tvrdit, že takto univerzální motocykly se už dnes prostě nevyrábí. Naprosto nenáročná údržba, dobrá přístupnost ke všemu a velmi, velmi kvalitní dílenské zpracování. Za celou dobu jsem neměl jedinou závadu. Jediným pro-

blémem byly reznoucí výfukové svody

Důvod, proč jsem se tak skvělé motorky, jako je Fazer, zbavil, je stav našich silnic. Pokud někam jedu, snažím se hledat spíše silnice s menším provozem, a to jsou dnes silnice nízkých a ještě nižších tříd, jejichž povrch už občas spíše připomíná lepší polní cestu. A tam jsem s Fazerelem vyloženě trpěl. Proto jsem ho vyměnil za Afriku. Koupě Afriky bylo rozhodnutí vyložené rozumem, a ne srdcem.

Můj bývalý Fazer má v současnosti najeto prý už něco okolo 80 tisíc a stále v pořádku a dobré kondici.

S pozdravem Karel Haramule

Děkujeme za vaše vzkazy a reakce na články a těšíme se na další. Pište na e-mail: redakce@cmn.cz. Příspěvky mohou být redakčně upravovány.

► TECHNICKÁ PORADNA

Maz na novém řetězu

Svoje dotazy do technické poradny zasílejte na poradna@cmn.cz

připravil: Jakub "Hawk" Dražan
foto: autor

Zdravím redakci, můj stroj si řekl o výměnu řetězové sady, a tak jsem ji zakoupil, včetně řetězových kol. Sadu jsem namontoval, ale řetěz je celý opatřený bílým mazivem, tak jak jsem ho vytáhl z obalu po koupi. Je to správné? S pozdravem

Václav Bezruč

Ahoj Václave, je dobře, že jsi s novým řetězem koupil i nová řetězová kola. Ta stará by ti totiž nový řetěz zničila. Nezapomeň řetězu nechat přibližně 100 klidných kilometrů jízdy na zaběhnutí. Mazivo, které zmiňuješ, není provozní mazivo, nýbrž tovární mazivo, které výrobce řetězu užívá k mazání čepů řetězu a nachází se zatěsně-



Tohle vyčistit, jinak...



...za 800 km bude vypadat takto

inzerce

2 940,- Kč

2 940,- Kč

PRODEJNA: Č. Budějovice Dlouhá 2 TELEFON: 724 874 359, 385 731 708

Kompletní nabídka na www.m-b-w.cz