

Harley-Davidson

Sportster 883

Text: podle zahraničních zdrojů zpracoval Přemysl Vaněk Fotky: Karel Raborský, Harley-Davidson

Sportovec s dlouhou, historií



Co si budem namlouvat, hlavním důvodem ke koupi „osmosmtrojky“ je u většiny lidí cena. Pořídit si HáDěčko je totiž pro hodně motorkářů finanční oříšek, který se dá nejsnadněji překousnout právě u nejmenšího modelu. Jakou techniku za svoje peníze dostaneš, je věc druhá, ale základní účel – mít Harleye, stroj splní.

Před sedmačtyřiceti lety se na americké vozovky vřítel první H-D XL Sportster a v té době šlo o jezdicí sbírku high-tech řešení. Mašina nahradila model K, který měl stejnou koncepci i vzhled (typickou sportsterovskou nádrž „peanut“, motor a převodovku v bloku), avšak jeho motor měl ještě postranní ventily, stejně jako u nás dobře známá „válečná“ sedmpade WL. Motor prvního Sportstera skrýval 901 kubíků, což byl v padesátých letech doslova hrůzu rozsávající objem. V osmapadesátém vyjel z bran továrny model XLCH (CH jako Competition Hot) a jednalo se o racingovou verzi Sportstera bez pár kilo zbytečného železa. Kromě ní si premiéru odbylo i na pravou stranu vyvedené výfukové potrubí, které spolu s „burákovou“ nádrží patří ke Sportsterům jak Mumuland k Petru Kotvaldovi.

Úsporný vývoj

Před osmnácti lety přišel čas udělat pápá starému devítikilu a pod nádrží tepala buď dnes tradiční 883 nebo jedenáctikilo, ze kterého se roku 1996 stala dvanáctka. Proto lze s jistotou říci, že změny provedené letos patří k největším v celé historii modelu Sportster. I přes hodně radikální překopání zůstal motorce její duch a dvě základní vlastnosti: původ z Milwaukee a cena. Ta je jasným argumentem, protože zpřístupňuje značku H-D i těm motorkářům, kteří by před nákupem ostatních modelů museli prodat střechu nad hlavou, spát u popelnic, pít vodu z louže a pojídat omítku.

Vibrace jsou minulostí

Loňská „osmosmtrojka“ mohla být pro některé „detailisty“ nepřijemným překvapením. I když byla svojí cenou hodně dole v porovnání s modely vyšších řad, na Harleye možná až příliš vibrovala a na delší cesty byla stejně pohodlná jako České Dráhy (zvláště negustovní je souprava na trati Praha-Ústí nad Labem - pozn. redakce). U Sportsterů 2004 je ale většina technických nedostatků přesvědčivě vyřešena. Letošní 883 postavili inženýři z Milwaukee skoro celou z nových dílů a ze starého stroje zůstaly pouze vidlice, kotouče a pár



drobností. Motor je nově uložen na silentblocích, kde se koná poprava těch nejmasivnějších a nejzákeřnějších vibrací. Použité řešení donutilo konstruktéry vymyslet tužší rám, což se povedlo, protože tuhost nového šasi je víc než dvojnásobná. Zatímco letošní Sportster nechává vibrace na parkovišti, předchozí H-D neměly proti „tanci svatého Víta“ žádnou obranu a tak se šrouby vesele povolovaly a zadky se natřásaly.

Erik půjčil díly

Srdcem motocyklu zůstal Evolution, ale tentokrát s použitím nápadů z receptáře Erika Buella, který dokáže ze sportsterových motorů vydolovat koně, i kdyby byly maskovány třeba za Inženýra Králíka. Výsledkem je znatelně víc síly, s jasně ostřejším nástupem. Sice nemůžeš čekat, že by ti pak Sportster z nuly začal trhat gumu na cucky, ale jak se rozjedeš, ucítíš, že zrychluje o hodně ochotněji, a to až zhruba do stotřiceti, kdy akceleraci nepřestane stíhat motor, ale tvoje krční svalstvo. Kvůli menšímu výkonu se asi dostaneš párkrát za den na omezo-vač. Teď ale jen kvůli potřebě zrychlit a ne jako dřív, kdy jsi „kotlil“ proto, aby jsi ujel vibracím, což sice nejde, ale vždycky si to aspoň zkusil.

READY-TO-SHIP

WORLDWIDE

EVO/TC wide tire kits



Takes Avon 250 on an 8" rim

“Super-ass”
swingarm kits for
‘91-‘99 Softails and
Zodiac wide-tail
frames

Complete kits
or individual parts



Late '87-'99 Evo Softails



'91 & up Dynas



Twin Cam softails



www.zodiac.cz



obj. kat.: katalog@zodiac.cz

ForHaD s.r.o., P.O. Box 88, 276 01 Mělník, e-mail: zodiac@forhad.cz
fax: 315 625 870, tel.: 315 626 656. Hotline: 608 FORHAD (608 367 423)



Otáčky k dobru

Stejně důležitý jako bonusový příděl koní je také znatelně vyrovnanější chod agregátu a posunutí červené zóny o pět set otáček výš. Zůstal zachován tradiční tah motoru skoro od volnoběhu a nehluchý převod řemenem, oproti němuž působí jak řetěz, tak kardan jako válcovna plechu vedle ševlíci louky. Řazení je taky o dost lepší, probíhá rychleji,

snadněji a změna kvalit je častěji zakončena požadovaným efektem. Úsilí, spojené s ovládním klasicky harlejovsky tuhé spojky, nemusí být již tak intenzivní, protože spojka má podle slov továrny o čtvrtinu lehčí chod. Kromě toho díky tenčí rukojeti na páčku spojky snadněji dosáhneš, což dokážou ocenit zejména holky, kterým se bude hodit i pozměněná ergonomie. Řídítka jsou nižší a blíží k pilotovi a sedlo je víc u země. Posez je tak komfortnější, zvláště při větších rychlostech a kromě toho napomáhá lepšímu ovládní.

Tlumení nesnáší díry

Co se týče pohodlí, je větší výhrou verze Custom, na které je pozice o něco víc relaxační. S větším předním kolem se sice jezdí hůř v pomalých zatáčkách, ale zase se líp vyrovnává s existencí hrbolů a nerovností, kterých je na našich silnicích víc než sádrových trpaslíků v Železném Rudě. Tam kde se základní model 883 tváří jako dobře vyvážený, má Custom tendenci padat do zatáček, sice o něco míň než stará verze, ale na ježdění je pořád lepší si koupit základ. Ve stabilitě jsou obě motorky srovnatelné a ani na jedné není jízda po rovné

silnici vážnějším problémem. Zdvih tlumení nemá bůhvíjaký rozsah a také odpružení by se dalo s nadsázkou označit jako dno, od kterého se dá při ladění vždy odrazit (ale i tak jde v porovnání s loňským modelem o změnu k lepšímu). Malé nerovnosti motorka radostně pobírá, ale jak najedeš na velké díry a oblíbené záplaty, začíná být pérování přetíženo.

Konečně si zajezdíš

I když brzdy již nejsou „zoufalstvím“, do dnes běžného průměru jim stále něco chybí. Pomocnou ruku při zpomalení motocyklu ale podává zadní stopadesátka, která nejen dobře vypadá, ale díky svojí šířce (dřív 130 mm) zlepšuje trakci kola při brzdění. Zrcátka jsou obětí designu, protože v místě, kde si vidíš rameno, mají plochu velkou a tam, kde se zjevuje provoz, se plocha postupně zmenšuje. Při vyšších rychlostech se navíc klepou, takže si na rameno nevidíš tak dobře. Zatímco starý Sportster 883 mělo podle některých zahraničních testmanů cenu kupovat pouze kvůli pořizovacím nákladům za emblém na nádrži, letošní model přidává základní smysl motocyklu – dá se na něm jezdit.



Technická data

Harley-Davidson XL 883 Sportster (Custom)

motor	čtyřdobý vzduchem chlazený dvouválec do V, OHV/2
objem	883 cm ³
vrtání x zdvih	76,2 x 96,8 mm
výkon	39 kW (53 k)/6000 ot./min.
točivý moment	69 Nm/4200 ot./min.
kompresní poměr	9:1
plnění motoru	karburátor
startér	elektrický
převodovka	pětistupňová
brzdy vpředu/vzadu	1 kotouč Ø 292 mm, dvoupístkový třmen / 1 kotouč Ø 292 mm, dvoupístkový třmen
rozvor	1520 mm
výška sedla	693 mm (668 mm)
suchá hmotnost	251 kg (255 kg)
objem nádrže	12,9 l (17 l)
cena	277 429,- Kč (296 817,- Kč)

