



Klidná povaha

Driftera jsme dostali ověšeného snad vším příslušenstvím, které se na čopry vyrábí, od kufrů až po různé malé figurky orlů a jiných létajících zvířat. I bez nich ale osmikilo vypadá dost osobitě a aby taky ne, kopie Indiána mezi napodobeninami Harleyů vyniknout prostě musí. Jak na mašinu koukám, tak ani nevím, jestli vůbec chci na motorce jezdit, s hromadou

jsem si musel pomáhat spojkou, aby se zadní kolo začalo točit rychleji než přední. Zajímavá je řadička, která je kolébková a když se budeš chtít vrátit o pár desetiletí zpět, můžeš řadit patou nahoru a špičkou dolů.

Skrčenec v sedle

Drifter se při prohánění po cestách příjemně měkce houpe, dlouhý rozvor zajišťuje dostatečnou stabilitu, ale

přední brzda rychlé zastavení Indiánovy kopie jednoduše nezvládá

kufrů vypadá dost ohromně a moc ovladatelně se taky netváří. Při parkování si dávám pozor víc než jindy, ale jak se dostanu ze stísněného prostoru, je všechno v pohodě. Na hlavní silnici se pak jasně ukazuje, na co motorku v Kawě postavili - na klidné ježdění rovně a koukání, kde co lítá. V hodně nízkých otáčkách jdou z motoru kovové zvuky, které vypadají, jako kdyby se chtěly válce rozpadnout, ale o trochu výš agregát ztichne a začíná být akční. Osmikilo není moc divoké a při rozjezdech

přední vidlice je při překonávání i menších nerovností brzo na dorazech a tvrdší nastavení by jí jedine pomohlo. Podobnou cestou by se měla vydat i přední brzda, která rychlé zastavení Indiánovy kopie jednoduše nezvládá. Moc si nedovedu představit, jak funguje na větší patnáctce, ze které jí osmikilo převzalo. Z nejlepších není ani kombinace sedla a řídítek, která jsou prapodivně zahnutá a já sedím na motorce v poloze skrčence, která není z nejpříjemnějších. Chvíle s ohnutou páteří mi zpřijemňuje po-

Jak ojet rudo

Všechny choppers, které v Japonsku vznikly, kopírovaly americkou legendu H-D, a to někdy víc a někdy méně. Osmikilo ale už nechtělo být dalším xeroxem strojů z Milwaukee a zaměřilo se na obšlehnutí zcela jiné předlohy - starého Indiana.

VN 800 se vyrábí od roku 1995 a oproti o rok mladší variantě Classic s 16palcovým kolem má jeho přední ráfek průměr 21 palců. Do prodeje v naší republice si však našel cestu pouze Classic, zatímco jeho starší bratr se vozil hlavně do Spojených států. Historie „rudé tváře“ pak moc daleko nesahá, neboť si ji mohl poprvé prozkoumat na mnichovské Intermotu v roce 1998, kde byla osmistvika představena společně s větší patnáctkou stejného označení. Přes velkou podobnost obou modelů poznáš menšího bratra podle zadního centrálního tlumiče, jehož funkci na

sebe u patnáctky berou klasické dvě jednotky. Rozdíl je i v plnění motoru, protože menší VN má dva karburátory a jeho odrostlejší kolega se nechá krmit vstřikováním. Při srovnání se stejným objemným modelem Classic dojde k závěru, že Drifter má jiné karburátory s průměrem 36 milimetrů a snímačem polohy škrtící klapky. Podvozek obou variant je stejný a liší se jinými brzdami, přičemž přední převzal Drifter z patnáctikila. První „indiáni“ byli osazováni dvojitém sedlem s madlem, které v roce 2001 odešlo neznámo kam a motorka má od té doby sedlo jednoduché, které z ní udělalo stroj samotářů.





Servisní údaje

Za těch pár let, co se Drifter pohybuje na asfaltu pokrytých cestách, se na něm ještě nestačily objevit žádné typické závady a díky jednoduché konstrukci se pravděpodobně ještě chvíli neobjeví. Kdybys po ujetí pěti tisíc kilometrů nevěděl co s načatým večerem, můžeš vyměnit v motoru olej, což je dobré provést i když se zrovna nenudíš. V deseti tisících tě pak tovarna v manuálu nabádá k aplikaci nového vzduchového a olejového filtru, který budeš ale asi stejně měnit při každém vypouštění oleje. Ve stejné době, kdy vyhodíš vložku airboxu by sis měl taky vyhrnout rukávy, plivnout do dlaní a promazat uložení zadní kyvky. Na skutečnost, že se olej vyskytuje i v přední vidlici je dobré pamatovat každých třicet tisíc kilometrů a zde nacházející se mazivo vyměnit za nové.

hled na tachometr umístěný na nádrži. Styl jeho zpracování je opravdu vyvedený, stejně jako kontrolky blinkrů, mazání a teploty vody. Mimochodem, celá palubka mi připomíná atmosféru

dědova kombíku Škoda 1202, kterou v roce 68 koupil jako nejluxusnější vůz na trhu a asi dvacet let s ní na vozil chatu.

Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	1 600,-Kč
Akumulátor	4 400,-Kč
Brzdové destičky přední/zadní	1 500,-/1 500,-Kč
Přední blatník	19 800,-Kč
Přední světlomet	11 000,-Kč

Technická data

Kawasaki VN 800 Drifter

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený dvouválec do V, OHC/4
objem	805 cm ³
vrtání x zdvih	88 x 66,2 mm
výkon	43 kW (57 k) / 7500 ot./min.
točivý moment	61 Nm / 5500 ot./min.
kompresní poměr	9,5:1
startér	elektrický
převodovka	pětistupňová
rozvor	1615 mm
brzdy vpředu	1 kotouč Ø 300 mm, dvoupístkový třmen
zadu	1 kotouč Ø 270 mm, dvoupístkový třmen
výška sedla	735 mm
pohotovostní hmotnost	267 kg
nádrž	15 l
cena	150 - 170 tisíc Kč (r. 99 - 01)

okožce

Pověst motocyklu

- VN 800 se začala vyrábět v roce 1995
- od roku 2001 jednoduché sedlo místo dvojitého s madlem
- kopie starých indiánů
- v hodně nízkých otáčkách jdou z motoru kovové zvuky
- nechybí kolébková řadička
- předek jde na hrbolech často na dorazy
- přední brzda je stejná jako na VN 1500, ale se zastavením má dost práce
- jízdní pozice není nejlepší
- krásný tachometr
- výměna oleje přichází po pěti tisících
- 57 koní není na čtvrt tunovou motorku zrovna moc
- mezi japonskými cruisery je rozhodně originální

