

Pověst motocyklu

- chrom je opravdu jen tam, kde se hodí
- od osmdesátého šestého, kdy se jednoválec začal vyskytovat na vozovkách, ho do nedávného konce výroby výrazná modernizace neschvátla
- do jednadvadesátého byl Savage čtyřrychlostní
- sedlo je hodně nízko nad zemí
- díky krátkému rozvoru se s ním dobře jezdí v zatáčkách za roh
- přední kotouč je sice malý, ale na choppera ostrý
- zahřívání by mělo probíhat aspoň dvě minuty



Kladivo s dlouhou vidlicí

Nebaví tě kupovat všechny díly dvakrát? Taky koho by to bavilo, jedna součástka je levnější než dvě a navíc je skladnější, takže se ti z prodejny líp odchází. Podobně asi uvažoval i duchovní otec suzučího chopperu, pod jehož nádrží se pohybuje pouze jeden píst.

Savage se mezi svými kamarády proslavil hlavně motorem, díky kterému trochu připomíná klasické anglické stroje šedesátých let. K tomu mu pomáhá i vysoká stavba motoru, který končí až těsně pod malou

nádrží. Jednoduché výfukové potrubí, absence chladičů a zbytečných doplňků dělají z motorky krásně jednoduchou věc. Stejně jako u velkého VS 1400 na ní není nic zbytečného a chrom je opravdu jen tam, kde se hodí.



Servisní údaje

Savage je poměrně držák, pouze obdobně jako u ostatních jednoválců tohoto typu je třeba dbát na správnou hladinu oleje v motoru, protože jinak dochází k nedostatečnému mazání součástí ventilového rozvodu v hlavě válce a jeho rychlému opotřebení. Důležité je taky zahřívání, které by mělo probíhat aspoň tak dvě minuty a následně bys měl jet prvních pár kilometrů volnějším tempem. Výhodou jednoválce je nízká spotřeba, která se pohybuje kolem 4-5 litrů na stovku. Nevýhodou je ale malá nádrž, na kterou najedeš zhruba tak dvě stě kilometrů.

Ne ke všem dílům je ideální přístup a například kvůli vyndání svíčky je potřeba sundat sedlo a nádrž. Zato výborná věc je sekundární převod řemenem, pro který není předepsaná výměna, pouze kontrola každých 3000 km. Řemen se mění v případě řezných poškození, prasklin nebo nadměrného opotřebení (opotřeбенé zuby, vytáhaný řemen). Předepsaná není ani výměna řemenic, což se samozřejmě může změnit v případě jejich poškození. Řemen je tichý a když začne pískat, stačí ho namazat mýdlovou vodou, případně nějakým na to určeným přípravkem. Sem tam se objeví taky stížnost na povrchovou úpravu svárů rámu a chromovaných součástek.

Žádná přelácanost, prostě chopper jak vystřižený ze starého amerického filmu, jen shodit přední blatník a přidat ještě jeden válec. Jednoduchost je možná taky důvod, proč se motorka za celou dobu výroby vzhledově skoro nezměnila a pořád byla úspěšná. Od osmdesátého šestého, kdy se jednoválec začal vyskytovat na vozovkách, ho do nedávného konce výroby výrazná modernizace neschvátla.

Zadek u země

Největší víchr změn zavál v rychlostní

skříni, kde byly do jednadvacátého čtyři kvality. Následně k nim jeden přibyl a podle toho, co jsem kde slyšel, stejně ani nebyl potřeba, protože dlouhý čtyřkvál si s motorkou poradil. Kromě barevných kombinací se pak dlouho nestalo nic, co by stálo za zmínku, až přišel rok 2000 a s ním dovybavení karburátoru snímačem polohy škrticí klapky. Ten posílá impulsy do CDI a optimalizuje se tak proces zapalování. Kromě úpravy převodovky tedy za necelá dvě desetiletí nic, co by jízdu výrazně změnilo a na hlavní znamení stroje - jednoválec a nízké sedlo, nikdo nehrabal. To jsou taky dvě věci, které mě na LS vždycky zaujaly a dnes mám konečně možnost si motorku vyzkoušet. Sedlo je opravdu hodně nízko a pocitově se mi zdá, že výš bych seděl i na kýblu od brambor.

Lepší zahrát než spravovat

Zatímco na sedle je mi ultrapohodlně, otazník nad hlavou mám z řídítek. Jejich zahnutí má možná nějakou designérskou hodnotu, ale co je mi potom, když se drží hůř než živý kapr. Podivné je taky umístění spínačky, že bude na boku, jsem čekal, ale překvapilo mě, když jsem pro otočení klíčku musel šátrat pod vlastním stehnem a vůbec nejjednodušší bylo, když jsem vstal, zapnul zapalko a opět se posadil. Startování funguje taky díky autodekompresoru okamžitě, ne tak ovšem zahřívání. Ne že by divoch nejel ihned po zážehu, ale v zájmu spolehlivosti je jednoválec lepší nechat na volnoběh běžet delší dobu než ostatní motocykly. Čtercový agregát motorky zrychluje bez prodlevy z nízkých otáček a i když motorku dokáže rozehýbat na 140, nemusíš se bát, že by ti na rozjezdech roztrhal zadní gumu. Spíš tě příjemně pro-

veze krajinou a díky vyvažovacímu mechanismu ti nebude nijak výrazně otravovat život v sedle.

Buben se smyku nebojí

Plochý průběh „krouťáku“ tě nebude nutit často řadit, kromě toho taky usnadní práci začátečníkům, případně buchtám. Ty potěší i nízké sedlo a dobrá ovladatelnost motorky jak na silnici, tak ve stísněných prostorách, například v zácpě. Pérování je spojením dvou světů, protože zatímco zadek je nastaven natvrdo, vidlice je dost měkká a motorka tak není při brzdění nejstabilnější. Díky krátkému rozvoru se se Savagem dobře jezdí v zatáčkách za roh a vzhledem k tomu, že stroj nedosahuje žádných kosmických rychlostí, nemá podvozek šanci vykázat nestabilitu. Na to, mezi jaké motocykly Savage patří, se dá říct, že má super brzdy. Přední kotouč je sice malý, ale na choppera ostrý a lehkého divocha zastaví stejně rychleji než nášlapná mina nepozorného pyrotechnika. Zadní buben nastupuje rychle a důrazně, takže kdo nemá rád jízdu v dlouhém smyku, měl by na páku jít radši citlivě.

Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	1000 Kč
Blinkr přední/zadní	1600/1600 Kč
Páčka spojky	700 Kč
Páčka brzdy	750 Kč
Řemen	13 600 Kč
Píst	3200 Kč

Technická data Suzuki LS 650 Savage

motor	čtyřdobý vzduchem chlazený jednoválec, OHC/4
objem	652 cm ³
vrtání x zdvih	94 x 94 mm
výkon	23 kW (31k)/5400 ot./min.
kompresní poměr	8,5:1
točivý moment	48 Nm/3400 ot./min.
plnění motoru	karburátor Mikuni Ø 40 mm
startér	elektrický
převodovka	pětistupňová (do r. 1991 čtyřstupňová)
brzdy vpředu	1 kotouč Ø 260 mm, jednopístkový třmen
brzdy vzadu	bubnová
rozvor	1480 mm
výška sedla	660 mm
hmotnost	176 kg (pohotovostní)
nádrž	11 l
cena	70 - 100 tisíc Kč (r.v. 92 - 00)

