

Radost za slušnou cenu

V roce 1999 představila Suzuki celkem nenápadný, ale o to zajímavější vidlicový, kapalinou chlazený dvouválec. Od první chvíle navíc připravila dvě verze, klasického naháče s kulatým předním světlem a polokapotovaný model S se dvěma předními reflektory.



Ivo Helikar
ivo@cmn.cz
foto: archiv

Základní prvky jste však našli na obou modelech. Zajímavě vymyšlený rám z duralových trubek velkého průměru našel svůj předobraz v předchůdci esvěčka, velké a nespoutané Suzuki TL1000S. Protože jste však v útrokách našli menší motor, nepoužil se často kritizovaný rotační zadní centrální tlumič. Tím se navíc vylepšily jízdní vlastnosti.

U obou verzí výrobce vybavil stroj dvoustupňovým sedlem. Ve výbavě byla klasická teleskopická vidlice a vepředu dvojité kotoučové

brzda s dvoupístkovými třmeny. Přístrojový panel se skládal z dvojice analogových budíků s otáčkoměrem a rychloměrem, uvnitř s digitálním počítadlem kilometrů a nekonvenčně vyřešenou kontrolkou rezervy paliva. Když totiž v patnáctilitrové nádrži zbývaly poslední čtyři litry, kontrolka se rozblíkla, když benzín ubýlo na poslední půl druhého litru, rozsvítila se trvale.

Široké spektrum použití

Štíhlá stavba a přijatelná hmotnost sice motocykl předurčovala k použití třeba i pro něžné pohlaví, ale nenechte se mýlit, maximální rychlost se uměla snadno vyšplhat až ke 210 km/h. Lehký dvouválec tedy neudělal ostudu na okruhu, ale ani na horských zakroucených silni-

cích. Jen spolujezdec se musel popasovat s vyšším umístěním zadních stupáček.

K oblíbenosti SV650 přispělo kromě přijatelné ceny i široké uplatnění tohoto modelu. Hodil se nejen ke sportovní jízdě, ale své si odvedl i v městském provozu při dojíždění do zaměstnání nebo během kratších i delších výletů. Všestranné použití našlo ohlas u svých majitelů: „*Motocykl nejčastěji používám pro relaxaci. Krátké vyjížďky po okolí, někdy i k dopravě do zaměstnání, k delším přesunům po republice a zahraničí. Za celé období, kdy ho používám, jsem se nesetkal se sebemenším problémem nebo poruchou. Proto ho hodnotím jako velice spolehlivý. Na motocyklu nejvíce oceňuji motor, jeho zátah, zvuk, spotřebu, ale také ovladatelnost, tuhý rám, nenáročnost na údržbu, snadnou možnost uchycení zavazadel.*“ A protože jste v jeho sedle také našli sportovně nalaďená děvčata, ještě jeden názor: „*Motorka je to, řekla bych, pro mě jako pro holku ideální. Je lehká, dobře ovladatelná, dokáže jít za plynem a v zatáčkách se chová skvěle, nekrouťte se a dobře drží stopu. Za předpokladu, že má svoje optimální otáčky.*“ Jistě, nejde přeci o litrový objem.

Změny po čtyřech letech

Čtyři roky po uvedení na trh přišla zásadnější změna. Nejenže v roce 2003 představila Suzuki silnější modely SV1000 a SV1000S, ale malé SV650 bylo vybaveno vstříkováním, což zvýšilo výkon o 10 koní

TECHNICKÉ ÚDAJE

Suzuki SV650S (r. v. 1999)

Objem	645 cm ³
Výkon	52,2 kW /70 k @ 9000
Točivý moment	61 Nm @ 7400
Výška sedla	805 mm
Hmotnost (bez náplní)	165 kg

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený vidlicový dvouválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 81 × 62,6 mm, kompresní poměr 11,5:1, 2 karburátory Mikuni 39, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod O-kroužkovým řetězem

Podvozek: hliníkový dvojitý páteřový rám, vepředu teleskopická vidlice Ø 41 mm, vzadu hliníková kyvka s jedním tlumičem, seřiditelné předpětí, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 290 mm, dvoupístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 120/60ZR17, vzadu 160/60ZR17

Parametry: rozvor 1415 mm, nádrž 15 l, olejová náplň 2,4 l 10W/40



Starší model nahaté verze

(šlo o naměřené hodnoty, Suzuki se s tím nejspíš z marketingových důvodů nechlubila) a v pásmu 4000 otáček se točivý moment zdvihl o 10 Nm. Plnění agregátu dostal na starost SDTV (Suzuki Dual Throttle Valve) a jeho šestnáctibitová řídicí jednotka ECM (Electronic Control Module). Stroj byl vybaven katalyzátorem.

Změny byly viditelné na první pohled. Design se zmodernizoval, hrany přistříly a změna nastala u použitého rámu. Motocykl dostal dvojité páteřové hliníkové s vyšší tuhostí a o 3 kg menší hmotností. Objevila se přední nastavitelná vidlice. U polokapotované verze byla upravena geometrie řízení a posaz jezce. Výměně nešel ani přístrojový panel, kaplička jako by našla svůj předobraz v modelu Cagiva Raptor, do něhož byl zasazen stejný motor. Zůstal sice analogový otáčkoměr, ale v horní části byl doplněn víceúčelovým digitálním displejem s rychloměrem, ujetými kilometry, hodinami a dalšími údaji. Později byl model A standardně vybaven ABS.

Jestli si majitelé na něco stěžují, je to například přední odpružení a brzdy. Měkčí přední vidlice mohla dělat potíže při ostré jízdě. Nastavitelnost největší verze to ale do jisté míry vylepšovala. Potíže mohou nastat i kvůli koncepci motoru, k některým mechanickým částem je totiž horší přístup. Pro potenciálního zájemce však může být důležitý poznatek z praxe: tenhle model není příliš náročný na provozní náklady, ani spotřeba se neshlápá do závratných výšek (asi tak mezi 4,5–7 litry), je ale přímo

Starší model S



Novější model S přišel v roce 2003



► VAŠE OHLASY

Ptali jsme se, zda se vám Suzuki SV 650 líbí a jaké máte zkušenosti. Děkujeme za vaše názory.

Jan Patak (12.2.): Vlastně je to V-Strom, takže je to v pořádku :-)
Robert Salát (12.2.): Líbí a moc, zkušenosti jenom ty nejlepší :-)
Martin Válek (12.2.): Já měl dvě. Litrové. K4 a K6. Po řadových čtyřválcích příjemná změna a u věček jsem už zůstal. Malé SV650 je výborná – zábavná motorka, lehká, ovladatelná s příjemným motorem. Podle mě, daleko lepší volba (zábavnější) než uječený Hornet, Fazer, apod. :-)

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

Stavební kámen disciplíny supermoto, Husqvarna TE 610E

úměrná stylu jízdy. Každopádně o tom, jak se malé SV povedlo, svědčí i fakt, že se v na-

bídce Suzuki udrželo dodnes, za nové polokapotované esko dáte jen lehce přes 140 tisíc. ■

► TECHNICKÁ PORADNA

Seřízení přívěry Exup

Dotazy do poradny zasílejte na poradna@cmn.cz nebo přes www.bikes.cz/otazky, kde najdete i všechny v ČMN dosud vyšlé poradny.

Připravuje: **L. Záruba**
foto: RZ

Zdravím redakci. Koncem sezóny jsem si nějak začal všimát, že mi Ace, tedy Yamaha Thunderace, táhne nějak míň. Prostě můj kopec už nevytáhne jako dřív. Vyměnil jsem vzduchový filtr, svíčky, ještě hodlám vyměnit olej (i když tím to asi nebude), ale chci

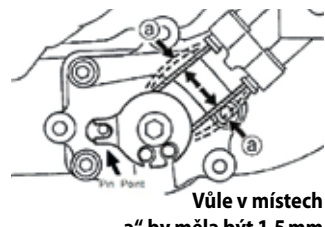
se zeptat, jestli je ještě něco, čím to může být, a co můžu bez velkých nákladů udělat?

Díky, Yamboy

Velmi častým zdrojem poklesu výkonu je u starších Yamah také výfuková přívěra Exup. Pokud nejsou správně seřizené bovdeny nebo pokud není přívěra ve správné základní poloze, ubude výkon citelně. Samozřejmě při provozu se takovéto snižování výkonu rozpoznává velmi špatně, protože výkon se snižuje postupně a velmi pomalu. Ale



jakmile přívěru jednou seřídíte, budete sám překvapen, jak moc vaše motorka ožila. A netýká se to jen Yamahy ThunderAce, ale i všech ostatních starších Yamah s výfukovou přívěrou Exup, jako třeba YZF750R, R1, Fazer 1000 atd. protože i jejich přívěry mají častou tendenci se rozštelovávat.



Vůle v místech „a“ by měla být 1,5 mm

Jak to provést

Seřizování začněte sundáním všech spodních krytů, včetně krytu samotné přívěry. Když zapnete klíčkem zapalování, uslyšíte zabzučení motorky. To si řídicí jednotka samodiagnosticky kontroluje, že je přívěra ve správné základní poloze.

Nastartujte motor a dejte mu napít asi na 2000 otáček. Servo

by mělo začít makat a měla by se začít hýbat i přívěra. Pokud servo bzučí, ale přívěra se nehýbe, bude problém v přerušeném lanku bovdeny, pokud se přívěra otáčí tak nějak líně, může být problém buď v poškozeném lanku, nebo je přívěra částečně zapečená (v tom případě je nutno ji rozebrat, vyčistit a promazat grafitovým práškem nebo měděnou pastou).

Většinou ale přívěra chodí dobře, jen je potřeba ji seřídít. Neseřizenou přívěru poznáte na první pohled podle toho, že zobáčky kladky nejsou proti dírci, je-li přívěra v základní poloze. Lanka v tom případě seřídíte tak, aby jejich vůle byla 1,5 mm

v bodě „a“ (viz obr.), a – a to je nejdůležitější – aby zobáčky kladky byly přímo proti dírci. Buď se to při seřizování dá ohlídat podle oka, nebo můžete do otvoru zastrčit nějaký čep o průměru 4 mm, třeba vrut nebo čtyřku imbusklíč, a tím polohu kladky při seřizování fixovat.

Jak je vidět, seřízení přívěry Exup je vešlejednoduché, a vyplatí se kontrolovat třeba i 2x do roka nebo po ujetí cca 6000 km. Jen pak ten seřizovací čep nezapomeňte vždycky vyndat... ■

PORADNA na
www.bikes.cz/otazky

