

Do nepohody

Když nastoupil na přelomu let 2003/2004 svou pouť motocyklovým světem malý V-Strom, byla to ze strany Suzuki docela pádná odpověď na léta nadvlády konkurenční Hondy Transalp ve střední třídě. O rok mladší sestra litrové Suzuki V-Strom na sebe hned od začátku výrazně upozornila.

Ivo Helikar, ivo@cmn.cz
foto: Radoslav Holan

Šlo také o to, nabídnout k silnějšímu litru ekonomicky přijatelnější alternativu. Většina rozměrů se proti modelu V-Strom 1000 téměř nezměnila. Suzuki se povedl i útok na Transalpa, který tu byl v době představení V-Stromu 650 s menšími změnami už dlouhých šestnáct let. Necelých 53 koní Hondy na 66,6 koně Suzuki tak úplně nestačilo, na starší generaci modelu Transalp se už projevoval věk. Předností Suzuki se také stal okamžitý pocit většího pohodlí, měkčí bylo nejen pérování, ale i sedlo, rozložení hmotnosti a příjemnější jízdní poloha. Přitom byl Transalp velice zdatný soupeř, a to i díky tomu, že byl právem považovaný za jistotu kvality a důkladnosti.

Litr vs. šestsetpadesátka

Jaké však bylo srovnání ve vnitropodnikovém souboji mezi větším a menším modelem? Šlo hlavně o motor. Oba věčkové kapalinou chlazené dvouválce s úhlem 90 stupňů disponovaly vstříkováním a čtyřmi ventily ve válci. Zatímco litrová verze vycházela z modelu TL-S, v té době už neexistujícího, a měla maximální výkon u hranice 98 koní, její menší sestřička použila agregát

z modelu SV o výkonu necelých 67 koní, jenže motocykl byl zase o 17 kg lehčí. Disponoval velice slušným točivým momentem, ale v porovnání s větším motorem se dala očekávat jeho menší pružnost. Od čtyř tisíc otáček byla jízda radostí, maximum točivého momentu se dostavovalo v 6400 otáčkách, větší oživení přicházelo někde kolem pěti a půl tisíc. Průběhu krouťáku pomáhalo výborné odstupňování šestistupňové převodovky.

Esvéčkový motor byl všeobecně vnímán jako velice povedené zařízení. Před umístěním do malého V-Stromu prošel jen menší úpravou, konstruktéři vyměnili vačku a upravili časování ventilů, převody a ojnici. „Nechci už na adresu motoru SV650 užívat příliš vzletných slov, vždyť každý průměrně vzdělaný motocyklový nadšenec bez rozdílu pohlaví ví, že tento dvouválec je to nejlepší, co na podobné bázi kdy vzniklo,“ nechal se po prvním testování noviníky z Hamamatsu slyšet můj bývalý zkušený kolega z motocyklové branže.

Čím se oba V-Stromy lišily?

Cenovka menšího modelu po uvedení na trh byla v prodejní síti Suzuki postavena o téměř šedesát tisíc niž než u litrové verze. Další rozdíly byly až na mechanickou část minimál-



Malý V-Strom používal povedený motor z modelu SV650

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: 2003 – dodnes

Cena: od 80 000 Kč

► HODNOCENÍ

Motor
Jízda, ovladatelnost
Vybava
Kvalita, zpracování
Výkon/Cena

★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★

ni, oba motory byly zasazené do dvojitého páteřového rámu z lehkých slitin, oba používaly stejné brzdy a stejné bylo i odpružení, vpředu teleskopická vidlice o průměru 43 mm, vzadu centrální tlumič s nastavitelným předpětím pružiny, značka Showa byla zárukou. V obou případech šlo o pohodlný motocykl nejen pro jezdce, ale i pro spolujezdce. Jen kvůli příznivější ceně na šestsetpadesátce chyběly některé části příslušenství, například kryty rukou.

Také palubní přístroje vypadaly rozdílně. Litr měl ve výkonu sice navrch, ale na menších okresech se jemnějšími funkcemi projevovaly lepší vlastnosti menší verze. Také se nemuselo tak často řadit a jezdcům to umožňovalo větší soustředění na jízdu.

Sedlo objemově menší verze bylo umístěno o dva centimetry níže, přední zdvih ztrácel centimetr, zadní 1,2 cm. Úhel sklonu přední vidlice byl o půl stupně zavřenější a sama vidli-

ce o málo kratší (110 mm proti 111). Přední brzda se dala lehce ovládat dvěma prsty. Dávkování bylo optimální, vzhledem k nižší hmotnosti se však zastavovalo přece jen jednodušeji. Zadní brzda nikdy nebyla jen pro okrasu. Přední štítek se dal nastavit do tří poloh a jeho přestavění a dotažení deseti šroubů mohlo trvat do deseti minut. Ke snadnému startování za studena pomáhal Auto Fast Idle System (AFIS), při němž k ustálení volnoběžných otáček avizovalo postupně zahřívání motoru.



► VAŠE OHLASY

Malý V-Strom ukázal, že dobrá cestovní motorka nemusí mít velký motor. Také jste ho měli?

Václav Sinkule: Neměl, ale pokoušel jsem se o něm.

Jakub Moravec: Bohužel jsem malej, takže mám s cestákama smůlu, ale motor znám ze svého SV. Opravdu 650 stačí.

Marek Kučera: V-Stroma 650 jsem řídil, opravdu příjemná motorka!!!

Radek Pruchnický: Mám a spokojenost.... a v dnešní době, kdy za každým rohem stojí policista s radarem, se dá už stejně jen cestovat...

Tomáš Hozák: Mel jsem tři, jednoho malého a dva velké. DOPORUČUJI. Suprová motorka.

Monika Voldánová: Mám a jsem naprosto spokojená... Když na chvíli přisednu, za chvíli se ráda vrátím.

Lukáš Stimpí Snopek: Litřík je litřík...

Jen trénink dělá mistra

Není autoškola jako autoškola. Někde vás naučí jen to nejnnutnější, abyste dostali papíry, a někde mají i další program, kterým můžete zásadně obohatit své dovednosti.

Takových míst je kromě specializovaných motoškol opravdu pomálu. Jednou ze světlých výjimek je např. autoškola J.A.C. Trans z Lanškrouna (www.jactrans.cz/sluzby/moto-skola), sídlící v Dolním Třešňovci. Tady vyučují nejen všechny skupiny řidičského oprávnění, ale pro motorkáře tu mají i nástavbový program. Ten je určený jak pro čerstvé absolventy, tak i pro pokročilejší jezdce, kteří doteď sedlali hlavně silniční stroje či velká endura.

Studijním nástrojem je KTM 990 Adventure R, popř. KTM EXC 500, a třebaže se na první pohled může zdát, že to-

hle rozhodně nejsou motorky pro začátečníky, forma a průběh individuální výuky je nastaven tak, že to zvládne opravdu každý. Jednoznačnou výhodou je, že si v rámci výuky nehuntujete vlastní stroj, s nějakými těmi pády se počítá, a v krajním případě je k zapůjčení i nějaké to oblečení. Nejlepší to ale bude samozřejmě ve svém, ovšem na technisky a kraťasy rovnou zapomeňte.

Hlavním instruktorem je zkušený jezdec David Carda, který se každý rok vydává na dobrodružné výpravy směrem na východ a má za sebou dokonce i účast ve známé profesionální soutěži Ironman. Náročnost výuky na cvičišti bez nebo s překážkami se odvíjí od momentálních zkušeností a schopností žáka, a to s velkou dávkou trpělivosti a za velmi pohodové atmosféry.



Po překonání vlastního strachu to byla na Adviku sranda...



...ale zájímalo mě, jestli to dá i moje XRV. A ono to šlo

Individuální výuka

Počet žáků – jeden, což znamená, že veškerá pozornost bude věnována pouze a jedině vám. Nechybí trocha té teorie, ovšem ze všeho nejlepší je praktická část, kdy si bez obav můžete na obou zmíněných strojích vyzkoušet, co umíte, co byste umět měli, a postupně máte šanci zkusit i to, na co byste

si třeba na vlastním stroji ani netroufli. Součástí výcviku může být i off-roadový výlet, jehož program jistě bezdrátovým interkomem je opět přímo závislý na vašich schopnostech a rozhodně vás nikdo nebude nutit do ničeho, na co si vysloveně sami netroufnete.

Cena za pronájem stroje včetně instruktaže je od 1000 Kč/h a trénink se formuje podle vašeho přání, a to i mimo sezonu třeba na sněhu či mimo terén na uzavřené závodní trati, kam se Adventure přezouvá do silničních bačkor. Rozhodně zajímavá nabídka nejen pro Pardubičáky, co říkáte? **DMB**

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

Není nápadná, není silná, není to masírka vašeho ega. Je to příjemná motorka pro každý den, s kapotou i bez, s nízkou spotřebou a nezákladním chováním. Jaký je váš vztah k Hondě CBF600, která letos slaví deset let od svého vzniku?

Pište nám na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz



V srpnu 2014

ZAVÁDĚCÍ CENY

MICHELIN Pilot Road 4

K sadě MICHELIN Pilot Road 4 dárek moto-kosmetika MICHELIN v hodnotě 800 Kč.

V síti servisů Chára Sport.

Pro více informací navštivte

www.chara.cz



PNEU

Chára Sport, a.s. je oficiální importér motocyklových pneu MICHELIN pro ČR.