



Orientační ceny náhradních dílů

Baterie	3 420,-Kč
Svíčka	377,-Kč
Vzduchový filtr	790,-Kč
Olejový filtr	374,-Kč
Brzdové destičky (přední/zadní)	1 529,-/1 529,-Kč
řetězové kolečko/rozěta:	1 249,-/1 507,-Kč

Mezi ojetými sportovními šestistovkami je velká konkurence a definitivně se rozhodnout pro jednu z nich je docela těžká volba, protože každá z motorek této kategorie má v něčem navrch.

Když otáčky

Technická data

Kawasaki
ZX-6R

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4
objem:	599 cm ³
vrtání x zdvih:	66 x 43,8 mm
výkon:	74kW(100k)/11900ot./min.
točivý moment:	62 Nm/9700 ot./min.
kompresní poměr	11,8:1
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
rozvor	1400 mm
brzdypředu	2 kotouče Ø300 mm
	šestipístkové třmeny
	vzadu 1 kotouč Ø 230 mm, dvoupístkový třmen
výška sedla:	790 mm
suchá hmotnost	176 kg
nádrž/rezerva:	18/4 l
cena	110 až 145 tis. (r. 96 - 99)

Po dvěstěpadesátce a čtyřstovce, o které na našich silnicích moc často nezakopneš, je ZX-6R třetím nejmenším Ninjou v nabídce Kawasaki a od doby, kdy první smrtelník otočil jejím plynem, uplynulo už devět let. V prvních letech života nebyly vývojové změny nikterak výrazné

a tak do roku 98 došlo jen k malým kosmetickým úpravám a mírně odlišnému nastavení karburátorů. Ovšem před šesti roky nabrala modernizace na síle a Kawa přišla s novým lehčím a kompaktnějším motorem s karburátory s K-TRIC systémem, zesíleným průměrem vidlic na 46 milimetrů a hlavně šestipístkovými třmeny Tokico. Vpředu se

zvětšily vstupy Ram-Airu a v zadní části se objevil nový centrální tlumič s 20polohovým nastavením. Rok 2000 znamenal hodně změn na motoru (přepřacované válce, hlava a klika), proběhla revize podvozku včetně pružících a tlumících prvků a suchá hmotnost se snížila o pět kilogramů

oproti minulému modelu na hodnotu 171 kilogramů. Do předložského roku vstoupila Ninja v provedení 636, které znamenalo další krok vpřed ve vývoji šestistovkové Kawasaki. A aby nebylo evoluce málo, zjevila se loni šestka ostřejší než kdy předtím. Tvary se inspirovaly

ve speciálu pro motoGP, na předku se usídlila USD vidlice s radiálními třmeny a vedle 636ky se začala dělat i verze ZX-6RR s objemem těsně pod 600 kubiků, a to z důvodu homologace pro závody supersportů

Airbox zpěvákem roku

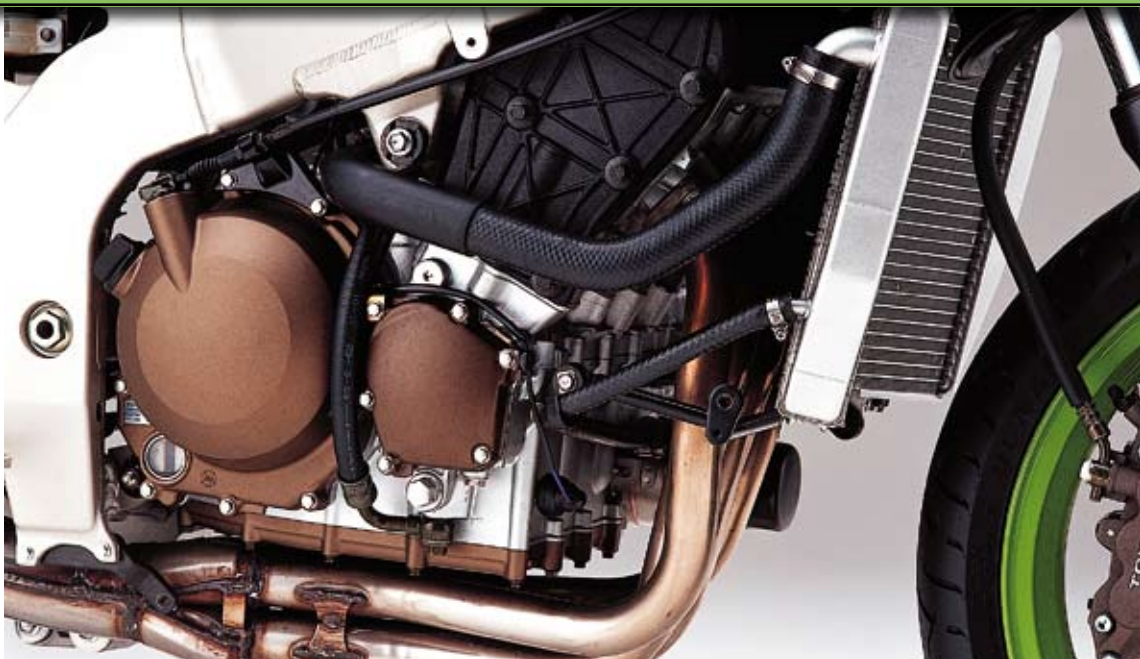
Když budeš chtít Kawasaki srovnávat s ostatními konkurenty z její objemové třídy, pravděpodobně nejbližší jí bude Honda se svojí CBR.

Obě motorky jsou totiž relativně praktické při každodenním používání a na druhou stranu mají i svoji sportovní tvář, která uspokojí také náročné přívržence rychlých strojů. Šest set kubiků ve čtyřech válcích v řadě rozhodně není vhodný nástroj

Od roku 98 můžeš na předním kole najít šestipístky Tokico.

Pověst motocyklu

- dá se používat pro každodenní ježdění
- airbox krásně chrčí
- u 636ky se začíná něco dít už ve 4 tisících
- poslední edice šestky má radiální brzdiče
- spotřeba 6-8 litrů na stovku
- každých dvanáct tisíc tě čeká kontrola ventilových vůlí
- na sportovce má dost místa pod sedlem



na vykouzení tahu odspoda, ale přesto má Kawa dostatek síly, aby se poměrně rychle dostala do středního pásma. Kolem pěti až šesti tisíc projevuje motor zřetelnou snahu jít výš a výš. Kromě toho má i dost kroužků pro pohodovou jízdu městem bez neustálého řazení nebo naopak zavírání plynu a mačkání spojky. Extrémní chuť dosáhnout červeného pole se po překročení deseti tisíc otáček ještě zvýrazní. Ve stejnou chvíli o sobě začne dávat vědět i airbox, zhluboka sající okolní čerstvý vzduch. Všechno, co jsi si právě přečetl, se týká Ninji druhé generace, konkrétně motorky vyrobené v roce 98. V porovnání s ní

pak určitě přijde vhod možnost přitvzení podvozku (já bych si ho přitvrdil rovnou, ale nejsem úplně normální, takže to neber vážně). Zásadní vývoj v průběhu výroby zaznamenaly brzdy. První generaci brzdily čtyřpístkové třmeny s vynikajícím přitlakem, ale továrně se to pořád asi zdálo málo, a tak můžeš od roku 98 na předním kole najít šestipístky Tokico. Třmeny se do kotouče zakusují pěkně ostře a na zabrzdění stačí snad jen myšlenka, protože jak se páčky jen dotkneš, motorka začíná okamžitě zpomalovat. Diametrálně odlišná situace se odehrává u zadní brzdy, která má tak

trochu binární účinek – nejdřív na ni šlapeš a nic se neděje a potom se z ničeho nic kousne.

Pohodlné sportování

Posez na šestistovce je díky širším řídítkům a nižšímu sedlu sice sportovní, ale ne nějak radikální, takže by se na něm dala určitě přežít i delší cesta. Spolujezdcovy stupačky jsou poměrně vysoko, neboli postavy průměrného a vyššího vzrůstu nebudou mít výlety dlouhé stovky kilometrů zrovna v lásce. Když už zmiňujeme cestování, příjemným údajem je i relativně nízká spotřeba pohybující se od šesti do osmi litrů na stovku.



letí nahoru

Servisní údaje

Sedm let vyráběná Kawasaki ZX-6R Ninja si sebou nenese žádné charakteristické nemoci a tak lze říct, že při dodržování pravidelných intervalů ti vydrží stejně jako ostatní moderní čtyřválcové stroje dalších japonských značek. Výměna motorového oleje by měla proběhnout po šesti tisících kilometrech a každou druhou výměnu by jsi měl na motorku namontovat nový olejový filtr. Při šesti tisících by jsi měl zkontrolovat i zapalovací svíčky a po ujetí dvojnásobné vzdálenosti nastává vhodný čas na jejich výměnu, přičemž to vem i se vzduchovým filtrem. Kontrola ventilových vůlí tě čeká také každých dvanáct tisíc, stejně jako kontrola synchronizace karburátorů.

se starší šestistovky chovají víc „dvoutaktně“ s menší silou ve středním pásmu a výraznějším přechodem do vrchu, kde motorka dosahuje o pár koní nižšího maximálního výkonu.

Sněhurka a dvanáct pístků

Ostrému motoru odpovídá hravé a přesné ovládání, které si svoje vlastnosti drží i v rychlých zatáčkách. Sportovní předpoklady potvrzuje i odpružení, které se někomu může v malých rychlostech zdát nepříjemně tvrdé. Jak se ale ručička začne šplhat po stupnici tachometru nahoru, pocit tvrdosti se ztrácí a ty zjišťuješ, že vidlice i centrální nastavila fabrika tak akorát. Při vymetení děr v silnici se ti sice zatřesou řídítka, ale zase ne tak, abys měl pocit, že motorku nemáš pod kontrolou. Při návštěvě okruhu

