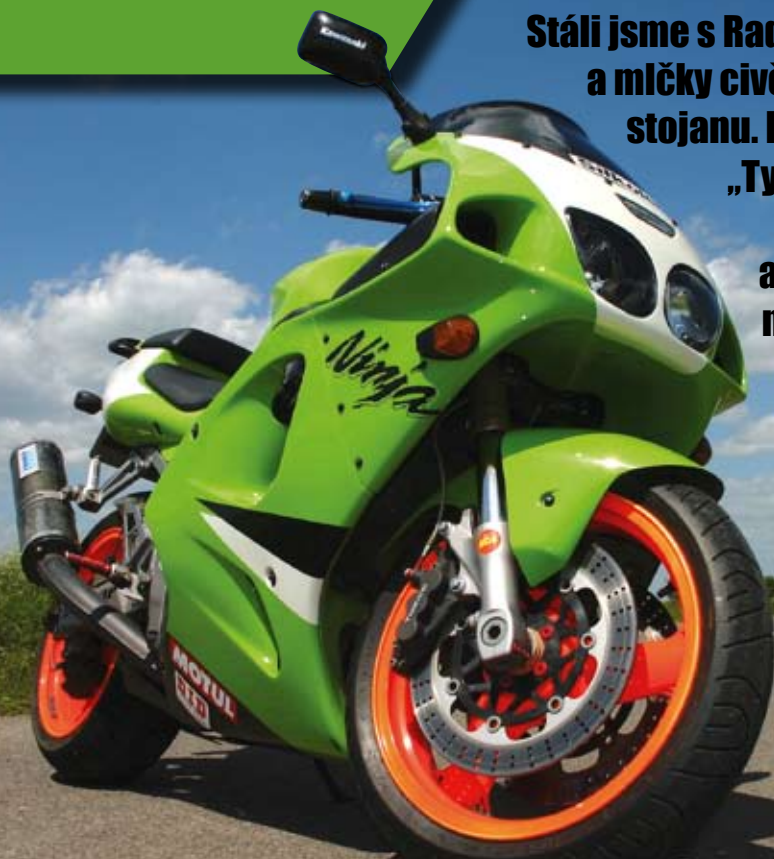




Stáli jsme s Radkem na opuštěné silničce a mlčky civěli na Ninju, postavenou na stojanu. Konečně se Radek vyjádřil: „Ty vole, mně se fakt líbí a nevím proč.“ Usmál jsem se a přidal svůj názor: „Ty vole, mně taky. A má super zvuk.“



Zelenější už to nebude

Technická data

Kawasaki ZX-7R Ninja

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4
objem	748 cm ³
vrtání x zdvih	73 x 44,7 mm
výkon	90 kW (123 k)/11 400 ot.min.
točivý moment	76 Nm/8800 ot.min.
kompresní poměr	11,5:1
plnění motoru	karburátory Keihin Ø 38 mm
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy vpředu	2 kotouče Ø 320 mm, šestipístkové třmeny
vzadu	1 kotouč Ø 205 mm, dvoupístkový třmen
rozvor	1435 mm
výška sedla	790 mm
hmotnost	203 kg (suchá)
nádrž	18 l
cena	100 - 130 tisíc Kč (r.v. 99 - 02)

Kdo by neznal asi nejzelenější ze všech zelených superbiků, Kawu ZXR 750? Dvě kulatá světla, k nádrži vedoucí hadice bez funkce a výfuk, který byl už v sériové podobě postrachem dopravních policistů. Motor ZXR vycházel z modelu GPX, byl citlivý na poctivé zahřívání a jel dábelky dobře. Motorka se od osmdesátého devátého pořadí zdokonalovala, ale protože umírají i takové legendy jako VW Brouk, přišel i její konec. Jenže není vůdce bez nástupce, a tak se v roce '96 zjevil v prodejnách aparát označený jako ZX-7R Ninja. Vzhled pokračoval ve stylu dvou světlometů a klasických superbikových tvarů a technika udělala krok vpřed.

Zadek nahoru, zadek dolů
Ramena rámu byla masivnější, na obrácené vidlici skloněnou pod úhlem 25 stupňů se zjevily šestipísty

Tokico a v kyvce našel svůj domov šestipalcový ráfek obalený 190 milimetrů širokou gumou. V kokpitu se objevila zrcátka, ve kterých bylo na rozdíl od ZXR vidět i něco jiného než pohřebiště hmyzu na tvých ramenou, na řídítkách jsi našel nastavitelné páčky, motocykl se stal celkově útulnější. Větší odhodlání do akce dodaly agregátu předělané sací kanály, tužší klika, dvě pružiny na ventil, větší plocha náporového sání a výfukové svody zlepšující vyplachování válců. Krouťák ve spodních a středních otáčkách šel nahoru také díky propojení svodů prvního a čtvrtého válce. U stavitelného pérování se vzadu objevila možnost nastavení výšky zadní části motorky (čím je zadek vyš, tím je řízení rychlejší).

Více kilo, méně koní

ZX-7R se postupem času stávalo těžší než litry, co do výkonu ho začala skoro

dohánět šestikila a protože moderní zační kolotoč nijak výrazně nezarotoval, začínala se mašina stávat spíš rychlou vzpomínkou na zašlé časy než vyhledávaným okruhovým nářadím. I tak se ale do roku 2003 pořád prodávaly a objevovaly na závodech, a to spíš

Pověst motocyklu

- jednoduchá superbiková palubka, možná ještě vyhodit tachometr...
- ostřejší ZX-7RR měla šestipísty Nissin.
- ZX-7R je v zatáčkách jedna z nejstabilnějších motorek.
- na rozdíl od nikam nevedoucích hadic ZXR 750 má ZX-7R funkční náporové sání.
- jinou barvu než zelenou Ninja snad ani mít nemůže.



Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	1700 Kč
Blinkr přední/zadní	2300/2300 Kč
Páčka brzdy	2800 Kč
Páčka spojky	860 Kč
Píst	4100 Kč
Přední blatník	6000 Kč

v USA než v Evropě. Zelená sedmpade se prostě povedla a vedle suzučích GSX-R šlo o jeden ze strojů, jejichž plakát patřil v devadesátých letech do pokoje každého heterosexuálního pubertáka. I když jsou devadesátá léta pryč, mně se sedmpade líbí pořád stejně a po minulém týdnu ještě víc.

Dělová koule

Na začátku zmíněný útulnější kokpit oproti ZXR vypadá tak, že všechna váha leží na zápěstích a vysednutí je asi jediný pohyb, který ti ergonomie dovolí. Do toho se ozývá sytý řev laďáku a tuhý podvozek kostky odmítá, prostě radikální Superbike, žádný přiteplený hybrid. Velikost je mašina o trochu větší než šestikila, ale znatelně těžší, dvěstědvacet kilo s plnou nádrží se holt těžko schovává. „Prasečí“ stavba je znát i potom, co se stroj pohne a dokud pojedíš pomalu, budeš si nadávat, že sis nekoupil něco lehčího. Jak se ale na tachu začnou zjevovat méně legální číslice, dojde ti, že kila navíc mají něco do sebe. Kawa se totiž po vozovce pohybuje stylem dělové koule, která když bude chtít, rozpůlí Tatrovku.

V náklonu bezpečně

Před zatáčkou je potřeba do řídítek

pustit impuls, ale pak už se všechno děje tak nějak samo. Motorka zalehne do náklonu rychle, řízení v zatáčce je neutrální a díky ramennímu rámu masivnějším než střešní trámy se nemusíš bát, že by tě něco rozhodilo. S Kawou je to tak, že jsem měl s kolenem na zemi pocit, že se může začít klidně rýpat v zadku a na rychlém průjezdu se nic nezmění. Stabilita ZX-7R je neuvěřitelná a i v dnešní konkurenci hypervý-

konných a ultralehkých aparátů se od ní může leckterý motocykl učit. Pomáhají tomu i sériové guma, které mají v náklonu velkou styčnou plochu a zadní 190 (v roce '96 nejširší guma, jakou kdo na superbike kdo obul) se chová hodně čitelně, stejně jako celé balení.

Stojí za to

Přední Tokica (na rozdíl od ZXR byl zvolen i jiný materiál destiček) mají pozvolný nástup, po kterém přijde něco velkého, co se chytne za kolo a nepustí. Čtyřválec se překvapivě projevuje už odspoda a akcelerace se začíná odehrávat kolem pěti tisíc. Střední pásmo je nabitě energií, která se plynule mění v něco na způsob atomového výbuchu v horních otáčkách. Reakce na plyn je rychlá, přesná, ale ne otravně tvrdá, takže se dá motor snadno ovládat. Průběh výkonu je asi nejlineárnější, jaký jsem kdy viděl a maximálka kolem 270 km/h taky není k zahození. ZX-7R je ztělesněním superbiku devadesátých let a i když dneska na závody nemá, za svezení rozhodně stojí, a to hlavně kvůli vzteklému motoru a extrémně stabilnímu chování.

Okruhový mutant

Kromě ZX-7R byl na trh vržen také stroj ZX-7RR, který byl jakýmsi okruhovým mutantem civilní Ninji. Motorka byla vyrobena s jasným cílem krátké cesty od dealera do zázemí závodního týmu s cílem metamorfózy v závodní speciál za použití továrních dílů. Dvojitě R mělo pérování nastavitelné ve stejném rozsahu jako tehdejší závodní superbiky, kromě toho sis mohl seštelovat úhel krku řízení (24 - 25 stupňů), a zadní kyvku. Rám byl zesílen v oblasti krku řízení a uložení kyvky, do šestnáctiventilu ládovaly palivo 41 milimetrové šoupátkové karburátory a šestikvalt dostal kratší odstupňování a lehčí spojku. Na odlehčeném podsedláku byl uchycen jednosic, celou věc brzdily závodní šestipísky Nissin a pod 8000 otáček RR moc nejelo – co se ovšem dělo potom, byl opravdový Saigon. V tehdejší době prostě geniální základ pro stavbu závodního superbiku.



Servisní údaje

Asi taky proto, že motorka není extrémně vyhnána do výkonu, vydrží toho motor víc než dost a možná ještě víc. Se sedmpade nebyly nikdy žádné výrazné problémy a nedostatek může nastat, když si někdo nechá dělat neodborný zásah do motoru. V něm je totiž řetěz vedoucí od spojčového koše, pohánějící alternátor, olejové a vodní čerpadlo a startér. Řetěz má sice šponovák, ale ten nestačí, takže se řetěz musí ještě dotáhnout šponovací lištou, což ne každý ví. Když se nedotáhne, může se dostat mezi ozubená kola a přestat pohánět některé z čerpadel, případně alternátor, a to není dobře. Jinak stačí na Ninju běžná údržba a pokud budeš jezdit často na okruhu, měl bys dříve měnit nejen olej v motoru, ale taky v přední vidlici. Kromě toho by sis měl taky dávat pozor na molitánový vzduchový filtr, který je potřeba prát po šesti tisících a v případě, že se bude pohybovat v prašných lokalitách, tak častěji.

