

Šestka ze středověku



Řídit moderní šestikila je zábava pro děti. Motorka dělá, co chceš, výkon narůstá plynule, a tak když nechceš, nespadneš. Teprve ten, kdo dokáže jet střelbu i na šestikilu z osmdesátých let, může říct, že umí jezdit.

Technická data

Kawasaki GPX 600R

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4
objem	593 cm ³
vrtání x zdvih	60 x 52,4 mm
výkon	63 kW (85 k)/10 500 ot./min.
točivý moment	53 Nm/8000 ot./min.
kompresní poměr	11,7:1
plnění motoru	karburátory
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy vpředu	2 kotouče Ø 270 mm, dvoupístkové třmeny
brzdy vzadu	1 kotouč Ø 250 mm, dvoupístkový třmen
rozvor	1425 mm
výška sedla	770 mm
hmotnost	190 kg (suchá)
nádrž	18 l
cena	50 - 80 tisíc Kč (r.v. 89 - 96)

Na podobné mašině jsem už dlouho nejel a když jsem červenou věc viděl, vzpomněl jsem si na svoje FZ 750 ze stejné doby, které bylo super, dokud jelo rovně. Půjčená mašina vylezla z tovární porodnice v devětaosmdesátém, tedy dva roky po představení prvního GPX 600. Tyto stroje značka chrtila do roku 1990, pak tři roky dělala mrtvého brouka a od čtyřnadesátého se objevil motocykl v nabídce znova. Tentokrát již ale neměl ambice drtit konkurenční supersporty, ale poskytnout motorkářům dostupnou motorku. Konec srandy pak přišel před pěti lety, kdy už hranaté tvary, stará technika a obsoletní litá kola fakt nikoho nezajímala, a to ani za nízkou cenu.

Koní mň a mň

Postupem času byl snižován výkon motoru, a to jako odezva na stále přísnější požadavky na nižší hluk a čistotnější výfukové potrubí. Z původních pětáosmdesáti koní nakonec zbylo 77 v roce 1994 a o dva roky později jich bylo usmolených třiasmdesát. A nyní pár vět pro ujasnění. Kromě GPX 600R totiž továrna vyráběla GPZ 600R a kde-kdo by mohl mít z tolika šestek pod jednou střechou v hlavě hokej. GPZ se začala vyrábět o dva roky dříve

a poskytla „gépéixu“ motor, který měl také díky vyšší kompresi o pár koní víc. Sportovnější GPX měla také kratší rozvor, nižší sedlo a každých sto kiláků ukradla z nádrže o půl litru benzínu víc. Kromě motoru se lišil rám, protože GPX mělo kolébku z ocelových trubek, zatímco GPZ si sebou vozila konstrukci ze čtyřhranných profilů, které vedly po obou bocích. Díky vyššímu výkonu se na tachy GPXa ukázalo o dvanáct km/h víc, a to také proto, že čtyřválec tahal skoro o deset kilo mň.





Adrenalinové zatáčky

Z půjčení šestikila mám radost, protože podobné stroje nám dlouho unikaly a tím i s nimi spojené zážitky. Ty mašina nabízí hlavně v zatáčkách. Na focení si vybíráme sérii utažených zákrut s docela dobrým povrchem a show může začít. Prvních pár průjezdů jedu jako „vošoust“, protože motorka má prostě svůj styl. Nejdřív se jí do náklonu moc nechce, ale jak ji dostaneš přes určitou hranici, najednou začne do zatáčky rychle padat. K tomu se nedá říct, že by přední vidlice byla zrovna dvakrát tuhá a tak mi chvíli trvá, než mašinu

dostanu do ruky. Když jedu asi pošesté, už zhruba vím, co se bude dít a z prvního rychlého průjezdu mám velkou radost, konečně jsem Kawu zkontroloval! Svůj díl na popsaném chování má asi i přední guma, která je o centimetr širší než doporučuje výrobce a tak se dá čekat, že s běžnou stodesátkou by se na GPX jezdilo líp.

Motor překvapil

Přední brzdy fungují na osmdesátá léta dobře a i když na ježdění po předním to asi nebude, dostaví se po pořádném sevření páčky sice gumová, ale dostačující reakce.

Na motorce je nejostřejší asi motor. Čtyřválec jde plynule nahoru už od tří tisíc, ale že by se mu chtělo sportovat, se nezdá. Syté hučení však dává najevo, že něco přijde a taky že jo. Nad osmi tisíci se zvuk čtyřválece změní na ostrý jakot a stroj letí vpřed. V nízkém a příjemném sedle držím úzká řídítka a sleduju, jak ručička otáčkoměru dokáže i po hodně letech létat rychlostí kosmické lodi Enterprise. Kvůli ne zrovna modernímu podvozku se pak zdá, že stroj jede pekelně rychle, a tak i když není na tachometru zrovna závratná číslíčka, mám zážitků plnou škebli.



Pověst motocyklu

- ze začátku se vyráběl jako sportovec, následně jako levná varianta k supersportům
- postupem času byl snižován výkon motoru
- nejdřív se mu do náklonu moc nechce, ale jak jej dostaneš přes určitou hranici, najednou do začne zatáčky rychle padat
- nad osmi tisíci se zvuk čtyřválece změní na ostrý jakot
- novější stroje mají výhodu v nižším výkonu a tím pádem méně namáhaném motoru
- častou úpravou bývá svedení výfukového potrubí do jednoho tlumiče

Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	500 Kč
Blinkr přední/zadní	300/330 Kč
Páčka brzdy	900 Kč
Páčka spojky	480 Kč
Pístní sada	9400 Kč
Přední blatník	4000 Kč

Servisní údaje

Když budeš chodit po ojetých šestikilech, budeš se muset smířit s tím, že na zachovalou motorku nenarazíš hned napoprvé. Větší pravděpodobnost najít kvalitní stroj budeš mít u mašin vyráběných v druhé půlce devadesátých let. Ty mají jasnou výhodu jak v roku výroby, tak v nižším výkonu a tím pádem méně namáhaném motoru. U starších mašin si dobře poslechni, jestli motor neklepe a jestli z výfuku po přidání neletí namodralý kouř, protože pak tě rozhození čtyřválece nemine. Zkontroluj si také pérování, které bývá u šestek z konce osmdesátých let často vydechlé a vidlice bez oleje ti moc sportovních zážitků nedopřeje. Častou úpravou bývá u šestikil svedení výfukového potrubí do jednoho tlumiče, čímž se dá vyřešit jak zvuk, tak koroze svačící výfukové potrubí. Rez výfuku je jedním ze slabých míst motorky, stejně jako uložení centrálu a náhon tachometru. Nelehké je také shánění pneumatik na šestnáctipalcové ráfky, které již vyšly z módy a výrobci pneumatik na ně nemyslí tak jako dřív.