

TEST | Kawasaki W800

Praotec Retro

Vždycky musel být někdo první. Fousatý kmet jako první vylezl na kopec Říp. Neil Armstrong byl první, kdo pošlapal Měsíc. A Kawasaki s dvojitým věčkem na nádrži bylo první opravdové novodobé retro.



Petr Pour
petr.pour@cmn.cz
foto: Jakub Nič,
David M. Bodlák

Pravda, v době vzniku retro řady „W“ v roce 1999 jste na nádrži našli „jen“ název Kawasaki a dvojitě „wé“ bylo pouze nalepeno společně s objemem motoru na bočních kastlících. Dnes už ale manažři u japonské značky moc dobře vědí, jaký kult se jim daří budovat, takže model W800 má na nádrži svoje vlastní, a nutno dodat, že povedené logo. Ostatně design je velikou předností tohoto motocyklu. O tom ale až za pár řádků.

Dvojitě věčko z konce devadesátých let samozřejmě muselo navazovat na nějakou historii. Konkrétně se jedná o motocykly, kupodivu označené také „W“, z druhé poloviny šedesátých let. Přesněji řečeno v roce 1966 Kawasaki tímto modelem vstoupila do světa velkých objemů. Konceptně se jednalo o britský dvouválec BSA A7 vyráběný v licenci. Kawasaki tento model několikrát inovovala, zvýšil se objem a drobné změny zaznamenal také design. V polovině sedmdesátých let ale řada „W“ skončila. Kawasaki se stejně jako další výrobci totiž zaměřila na tří- a víceválcové motory.

První retro

K reinkarnaci došlo, jak již bylo zmíněno, v roce 1999. Tehdy Kawasaki zřejmě jako první velký výrobce odstartovala vlnu retro motocyklů. Vzhledem se Japoncům podařilo navodit dokonalou náladu šedesá-



Co dodat? Vkusně zvolené je i písmo použité na číslice



Retro do posledního detailu



Masivní gumové stupačky mají za úkol tlumit vibrace motoru

tých let, přičemž motor již byl samozřejmě inovován. Radový dvouválec dostal rozvod OHC s impozantní královskou hřídelí a převodovku v bloku s motorem. Menší změnou prošel podvozek a především přední brzda, kde buben nahradil kotouč. Zadní brzdou si Kawasaki stále hýčká bubnovou. U nás šestsetpadesátku nejvíc proslavil cestovatel a publicista Petr

Hošťálek, který se s ní vydal například na dlouhou cestu do Číny. V roce 2007 ale Kawasaki tento model z nabídky stáhla. Hlavně kvůli přísnějším normám, kterým karburátorové plnění motoru už nemohlo vyhovovat.

Jenže retro modely jsou v kurzu. Kromě Kawasaki je ve své nabídce mají další přední výrobci, jako například Moto



U nás šestsetpadesátku nejvíc proslavil Petr Hošťálek, který se s ní vydal například na dlouhou cestu do Číny

Guzzi nebo Triumph. Není proto divu, že Kawasaki pro letošek připravila novinku v podobě modelu W800.

Všechno klasické

K prvnímu představení veřejnosti došlo loni na podzim během veletrhu Intermot v německém Kolíně. Kawasaki zde odhalila hned několik nablýskaných novinek, ale tou nejhezčí byla „wé

osmistovka“. Do detailu propracovaný design doplněný moderní technikou prostě nemohl nikoho nechat chladným. I proto jsme byli moc zvědaví, jak se projeví retro Kawasaki v testu.

Co zaujme na první pohled, je samozřejmě celkový vzhled motocyklu. Vše má klasické tvary, žádné designové výstřelky se nekonají. Nádrž je téměř kapkovitého tvaru, přední světlomet

masivní kulatý, kola drátěná, laufy jak kulometry z dvouplošníku, budíky kulaté ručičkové, ovladače na řídítkách taky hodně stylové... A tak by se dalo pokračovat ještě hodně dlouho. Dokonce i vstříkování je pěkně maskované, že připomíná karburátory. Takže jediné, co prozrazuje stáří motocyklu, je moderní přední brzda a imbusové šrouby (u těch fakt netuším, kdy se začaly používat).

Stylové je i výklopné chromované víčko benzinové nádrže, kulaté stupačky nebo řídítka s hladkými hefty bez závažíček. Protože ale moderní doba si žádá také určitý přísun informací, obsahují analogové budíky kromě základních kontrol také malý displej s informacemi o ujetých kilometrech, hodinách a varováním před docházejícím palivem. Vše je decentně zakonponované, takže to rozhodně neruší tu slastnou podívanou na retro křivky.

Pod parádně tvarovaným dvojsedlem pak naleznete prostor se základním náradím a lanko na připoutání helmy. V tomto směru jde W800 ještě dále. Na protější straně je totiž ještě klasický zámeček na přidělení helmy. Co bych to protahoval, Kawasaki W800 je designově opravdu na vysoké úrovni, ne-li na špičce, a dílenské zpracování a praktičnost také nezaostávají. No a o motoru snad ani není třeba hovořit. Válce kolmo k zemi s žebrováním a královskou hřídelí je prostě pastva pro oči. Tak pojďme do sedla.



Kulaté světlo, kulaté budíky, prachovky, gumové bočnice na nádrži... Tím se vyznačuje model W



Jeden kotouč s dvoupístkem je slabinou tohoto stroje

Kawasaki W800

Tak nízké otáčky,
že by se daly počítatDesignově
absolutní klasaBrzdy by si
zasloužily vylepšitKrálovská hřídel
a žebrování, to jsou
dominanty motoru
a konec konců
i celého motocyklu

**V praxi to vypadá asi tak,
že se rozjedete, nakopete tam,
co vás zrovna napadne,
a motor to pobere**

už je opravdovou minulostí. Nicméně, po nastartování se ze stylových laůfů rozezní ten správný rokec. Žádné kvílení čtyřválců ani kňourání sólohrnku. Ten správný rytmus i zvuk.

Proklatě nízké otáčky

Rozjezd vám rozhodně problémy činit nebude. Wéčko sice neoplývá kdovíjakým výkonem, ale krouťák 60 Nm už při 2500 otáčkách a výš položené otáčky volnoběhu vám zaručí rozjezd prakticky bez otočení plynové rukojeti.

Ostatně nízké otáčky jsou doménou tohoto motoru. K dispozici máte pět stupňů v převodové skříni. V praxi to však vypadá asi tak, že se rozjedete, nakopete tam, co vás zrovna napadne, a motor to pobere. Na pětku klidně frčíte po okresech kilometrů, pak zpomalíte v obci na pade, aniž byste podrážovali a u cedule s přeškrtnutým názvem obce zase zatahnete za plyn a motor pracuje. Žádné kopání do řetězu a bušení nervozních pístů se nekoná.

Zvyknout si ale budete muset na vibrace. Asi to bude tím vzducháčem, kde přece jen musí být větší vůle, každopádně motocykl celkem dost vibruje. A to tak, že v zrcátkách místo světla vozidel za sebou vidíte jen ohnivé čáry. Naštěstí sedlo je dost po-

hodlné a stupačky šikovně uložené, takže ty vibrace vás zas tolik nezničí.

Maximálka se pohybuje kolem sto šedesáti, ale tu nemá smysl honit. Příjemná cestovní rychlost je tak sto až sto třicet. A kdyby vám náhodou přišlo, že na vás moc fouká, v nabídce doplňků je cestovní plégo. Když už zmiňuji ty doplňky, fajnšmekři naleznou v katalogu také stylovou café racerovou kapotku a sedlo.

Slabší podvozek

Body, které tento stroj získá díky svému vzhledu a motoru, ale bohužel ztrácí při posouzení podvozku. Co naplat, ocelové trubky jsou krásné, velká drátěná kola a dvojice zadních tlumi-

čů zas stylové, ale jízdní vlastnosti to spíše zhoršuje. Pravda, s tímto strojem závodit nebude, protože vás bude bavit už samotná jízda na něm. Jenže když pak přijde utaženější zátěž a vy musíte vynaložit docela dost úsilí, abyste „wéčko“ do ní poslali přesně, trochu vás to zamrzí. Velké obruče možná lépe „žehlí“ díry, přesto nám podvozek přišel dost tvrdý, a tudíž odskakoval. Jen doplním, že nastavit si můžete akorát předpětí zadních pružin.



Výhrady musíme mít také k brzdám. Ani ne tak k zadnímu bubnu, jako spíš k předku. Jeden kotouč s dvoupístkem na dejme tomu tři sta kil není opravdu moc. Při standardním brždění vám to stačit bude, ale při krizovce budete páčku brzdy mačkat i řitním svěřcem.

Na vrcholu

Kawasaki W800 je čisté retro hraničící snad až s veteránem. Do detailu propracovaný stroj, který zaujme na první pohled. Osobně bych ho usadil na vrchol mezi retry, a to ještě společně s Triumphem Bonneville T100. Trochu sice pokulhávají jízdní vlastnosti podvozku, ale co na

TECHNICKÉ ÚDAJE**Kawasaki W800**

Objem	773 cm³
Výkon	35 kW/48 k@6500
Točivý moment	60 Nm@2500
Hmotnost	216 kg (provozní)
Cena	219 000 Kč

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený řadový dvouválec, OHC/4, pohon vačky královským hřídelem, vrtání × zdvih 78 × 83 mm, kompresní poměr 8,4:1, vyvažovací hřídel, vstříkávání 34 mm, elektrický startér, pětistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový dvojitý kolébkový rám, vpředu nenastavitelná teleskopická vidlice 39 mm, zdvih 130 mm, vzadu dvouramenná kyvná vidlice s dvojicí tlumičů, zdvih 105 mm, nastavitelné předpětí, brzdy vpředu kotouč 300 mm, dvoupístkový třmen, vzadu buben 160 mm, pneu Dunlop Roadmaster TT vpředu 100/90-19, vzadu 130/80-18, vyplétané ráfky

Rozměry: délka 2180 mm, šířka 790 mm, výška 1075 mm, výška sedla 790 mm, rozvor 1465 mm, úhel řízení 27°, stopa 108 mm, světlá výška 125 mm, nádrž 14 l

tom. Jak by řekl klasik: Odborníka to možná dráždí, ale nadšenec si toho ani nevšimne.

Motocykl do testu zapůjčila firma Asko KC.

Ten správný rokec

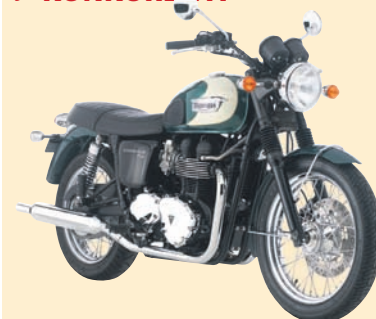
Kawasaki W800 je nižší než moderně koncipované stroje. Nižší je nejen sedlo, ale také řídítka. A to se projeví při manipulaci. Není to ale, jako byste tlačili nebo řídili třeba jawského půllitra. Řídítka jsou širší a celý stroj působí robustnějším dojmem.

Jezdecká pozice je i přes nízkou stavbu uvolněná. Jezdec sedí vzpřímeně, nemusí se zbytečně moc předklánět (pokud zrovna nezavodí, jako náš model David) a ani nohy se v kolenou nelámou víc, než je nutné. K pohodlí přispívají také nastavitelné páčky spojky a brzdy. Je ale fakt, že to je vše, s čím si ke svému pohodlí můžete hnout.

VERDIKT

Kawasaki W800	
Motor	7/10
Podvozek	6/10
Brzdy	5/10
Ovladatelnost	8/10
Město	6/10
Cestování	6/10
Sport	4/10
Výkon/Cena	7/10

Startuje se standardně otočením klíčku v krku řízení a zmáčknutím čudlíku na pravé straně řídítek. Takže žádné harakiri spínačka vlevo, zámek vpravo a podobně. Bohužel proti šestpade ubyla startpáka. Oslnit kolemjdoucí parádním našlápnutím tak

► KONKURENTI**Triumph Bonneville T100**

Motor **Ř2 vzduch** • objem **865 cm³** • vrtání × zdvih **90 × 68 mm** • výkon **68 k@7500** • krouťák **69 Nm@5800**

**Moto Guzzi V7 Classic**

Motor **V2 vzduch** • objem **744 cm³** • vrtání × zdvih **80 × 74 mm** • výkon **48 k@6800** • krouťák **58,2 Nm@3200**

PŘIPRAV SI SVÉHO CHOPPERA NA LETNÍ CESTOVÁNÍ

Všechny kožené a nerezové výrobky BIKERS CROWN jsou vyráběny v České republice z těch nejvyšších materiálů. Jsme přesvědčení o perfektní kvalitě těchto výrobků, proto nesou logo BIKERS CROWN.

OBJEDNEJ SI VČAS, NABÍZÍME INDIVIDUÁLNÍ VÝROBU!

-10% SLEVA na veškerá kožená zavazadla BIKERS CROWN

BC 38 - brašny old cool big objem 62 l • rozměr 46x32x22 cm **6.750,-** **6.075,-**

BC 36 - brašny old cool objem 27 l • rozměr 34x32x16 cm **5.450,-** **4.905,-**

BC 11 - velké brašny s nýty objem 49 l • rozměr 48x30x21 cm **7.590,-** **6.831,-**

BC 5 - malé brašny objem 19 l • rozměr 34x25x16 cm **6.840,-** **6.156,-**

BC 16 - kožená rolka - nýt objem 2 l • rozměr 30x12,5 cm **1.470,-** **1.323,-**

BC 19-10 - kožená rolka - nýt určená pro Honda VTX 1300 **1.940,-** **1.746,-**

-15% SLEVA na veškeré výrobky BIKERS CROWN z nerezové oceli

Y-PB6 podpěry brašen **3.990,-/pár** **3.392,-/pár**

Y-OP8 opěrka s nosičem **5.450,-** **4.633,-**

Y-PB7 podpěry brašen **3.990,-/pár** **3.392,-/pár**

S-PB2 podpěry brašen **3.990,-/pár** **3.392,-/pár**

BIKERS CROWN

YAMAHA

SUZUKI

HARLEY-DAVIDSON

HONDA

KAWASAKI

nově otevřeno

OTEVŘENO PO - NE 9-19h

WWW.BIKERSCROWN.COM

PRAHA 6 +420 603 538 678

PRAHA 4 +420 739 210 789

CHLUMEC +420 604 957 895

LIBEREC +420 485 107 004

JIHLAVA +420 733 350 325

MOST +420 739 465 501

PÍSEK +420 739 410 360

BRNO +420 545 216 409

PLZEN +420 734 751 240