

TEST | Kawasaki Versys 1000

Prolomené tabu



VERDIKT

Kawasaki Versys 1000

Motor	7/10
Podvozek	6/10
Brzdy	7/10
Ovladatelnost	7/10
Město	6/10
Cestování	8/10
Sport	6/10
Spolujezdec	8/10
Výkon/Cena	7/10

Off-road to není, šotolinku ale zvládne hravě



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: David M. Bodlák

Čert ví, co bylo na počátku téhle motorky. Že Kawa potřebuje k malé šestsetpadesátce ještě velkého Versyse, to manažeri od zelených věděli už dávno. Jenže kde vzít velký dvouválec a nekrást? Nic jiného se totiž do těchto motorek prakticky do loňska nedávalo. Možná ale zahlodal červíček zvaný Triumph Tiger, protože tam už léta frčí tříválec. Zřejmě tak dlouho špekulovali a meetingovali a brainstormovali, až večer vyčerpaní dorazili do hospody, strašlivě se ztřískali prošlým saké (a že to jinak distingovaní Japonci umějí!) a toho nejkreativnějšího z nich v kritickém okamžiku před delíriem napadlo vystoupit ze škatulky a prostě tam bouchnout čtyřválec. Cože, čtyřválec? No to snad... ačkoli, proč ne? Kazuto, Hirokazu, Akiro či jakkoli jinak, Vy to někdy dotáhnete!

Na vzhled to nejedzí

„Kam to jedeš s tou kloubovou Karosou?“ ptal se mě s úsměvem kamarád a měl tak trochu pravdu. Litrový Versys skutečně moc krásy nepobral a jestli se při pohledu na malého musíte kousat do rtu, velký je prostě divný brouk. Asi nikdo neřekne, že by to byla hezká motorka. Prvky, které u šestsetpadesátky vypadají zajímavě, jsou tady nafouknuté a celkově stroj vypadá poněkud odule. Předek ještě budiž, ačkoli plochý chladič mě celkem zarazil, ale sedlo a vůbec záď už vynívají trochu nepatřičně a disproportionálně a totální zabiják je výfuk, jako by snad v Kawě měli tajnou dohodu s výrobcí laděných lafů, protože tuhle hrůzu tam snad nikdo nemůže nechat.

Berme to tak, že Kawa vzdycky jela design tak trochu mimo hlavní proud a v posledních letech ještě přitvrdila, takže chcete-li vystupovat z řady, můžete ve Versysu vlastně najít zálibení. Dobrá zpráva je, že se Japonci nevykašlali na detaily, takže nikde nenajdete vyslovenou zrůdu



Přehledná a informací nabitá přístrojovka

nost ve stylu „to je dobrý, Franto, víc už to netvaruj“ a hlavně že na vzhled to nejedzí. Tahle odvěká pravda platí u Versyse zaplatpánbůh stoprocentně.

Pro velké kluky

Versys vypadá na obrázku jako velká motorka a při živém setkání zjistíte, že tentokrát se žádná zkreslená perspektiva nekonalala. Je to velká motorka pro velké kluky, ale pokud své subtilní rozměry berete sportovně, zajezdíte si taky pěkně. Už takhle při stání vám dojde, že s malým Versysem má tahle motorka společný akorát tak název a určení, ale jinak skoro nic. Šestsetpadesátka je skvělý stroj, nicméně takové trochu drncátko a vibrátorek. Litř, to je kus železa. U supersportu by to byla nadávka, ovšem na motorce, kde se počítá s vejletěním v rádech stovek kilometrů na jeden záta, je rozumné zvolená hmotnost klíčem k pohodlí. A v téhle oblasti Versys jednoznačně netrpí.

Sedlo vypadá jako prostorné a je prostorné. Místo pro spolujezdce budí dojem, že to nebude úplně špatné, a skutečnost ještě předčí očekávání, však také Kawa říká, že vzadu je to nejpohodlnější stroj své značky. Stupačky jsou tam, kde je čekáte, nechybí ani dobře umístěná madla přecházející ve velikánskou plotnu nosiče. Nemusíte mít ani kufry a uděláte z Kawy stěhováka, já jsem si dozadu zabalil kombošku (úchytů na sítku je dost) a ještě by se toho dost vešlo.

Když už jsme u té praktičnosti – v téhle oblasti Versys sbírá jeden bod za druhým. Sice chybí nějaká malá odkládací schránka, ovšem pod sedlo toho schováte vážně dost, plégo je plynule nastavitelné v rozmezí tří centimetrů, zrcátka jsou jednoduše skvělá (sebe vidíte, akorát když si je narcisticky natočíte), přístrojovka umí kdeco včetně různých módů spotřeby a ovládá se z levého řídítka, předpětí zadního

tlumiče ladíte hydraulicky kolečkem...

Jezdcova pozice je tak přirozená, jak jen může být. Já jsem detekoval „komplex Varadero“, tedy pocit, že stroj je konstruován na piloty vyššího evropského vzrůstu – řídítka jsou hodně široká a už jsem se musel lehce předklánět, abych na ně dosáhl. Tuhle motorku Japonci určitě nedělali pro sebe, z čehož bude euroamerický trh hýkat blahem.

Čtyřválec pro potěchu rarachů

Cvrnknete o startér, čtyřválec se rozezvučí typickým kawím chraplákem, a vy prostě víte, že to bude dobré. Kdo má čerta v těle, tomu se na tváři objeví nepřítomný škleb. Můžete si zvolit i trochu zkouřenou palivovou mapu, určenou třeba na mokro, ale proč byste to dělali, když pupenec peče a asfalt má-

TECHNICKÉ ÚDAJE

Kawasaki Versys 1000

Objem	1043 cm ³
Výkon	86,8 kW/118 k@9000
Točivý moment	102 Nm@7700
Hmotnost	239 kg (provozní)
Cena	309 000 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 77 × 56 mm, kompresní poměr 10,3:1, vstříkávání Keihin Ø 38 mm, dvě motorové mapy, kontrola trakce, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový dvojítrý páteřový rám, vpředu USD vidlice Ø 43 mm, zdvih 150 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 150 mm, obojí nastavitelné předpětí a odskok, brzdy s ABS vpředu 2 kotouče Ø 300 mm, čtyřpístkové třmeny Tokico, vzadu kotouč Ø 250 mm, jednopístkový třmen, pneu Pirelli Scorpion Trail vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17

Rozměry: délka 2235 mm, šířka 900 mm, výška 1405 mm, sedlo 845 mm, rozvor 1520 mm, úhel řízení 27°, stopa 107 mm, světlá výška 155 mm, nádrž 21 l, užitečná hmotnost 220 kg

Zvláštní, že to ještě nikoho nenapadlo. Motorky z kategorie velmi volně zvané cestovní enduro dělá kdekdo. Ve sportovním duchu už jich tolik není, třeba Ducati Multistrada nebo KTM 990 SM T. Ale dát dovnitř čtyřválec? Svezte se a uvidíte, že to dává smysl.

	Čtyřválec. Proč ne?	Motor je návykový	Velká motorka pro velký kluky
--	--------------------------------	------------------------------	--



lem teče, to by pak nebyla žádná legrajda. Pokud do kategorie zábava počítáte i wheelie při každé příležitosti, radši si hned vypněte kontrolu trakce. Ta má tři stupně a je stejně chytrá jako na novém ZZR. Trojka je na mokro a zasahuje okamžitě, jakmile se jí něco nezdá, jednička s dvojkou ale mají sportovní nastavení a kromě lehkého prokluzu vám tolerují i lehké powerwheelie, to když se vám motorka přizvedává při ostré akceleraci. Zbytečně tedy nehysterčí, nicméně úplně nahoru už vás nepustí.

A že dostat Versyse nahoru není žádný problém. Čtyřválec ze Z1000 prostě koule mít musí, ať je v maximu jakkoli seškrce-ný, a Kawa se chlubí tím, že ještě posílila nižší a střední otáčkově pásmo. No, tady buďte trochu opatrní, abyste neměli přehnaná očekávání, čtyřválec táhne skvěle, ale že by to byl proti Zedovi nějaký závatný rozdíl, to se mi nezdálo. Motor má bohužel také citelnou díru kolem čtyř pěti tisíc, kde jinak báječné zrychlení trochu polevuje, ale pak se do toho znovu opře a v tu chvíli vás má. Vytočte Versyse jednou k maximu, a budete to dělat pořád. Ten zvuk, ten projev, ta akcelerace! Prostě boží. Není to nadzvuková raketa, ale potěšit raráška dokáže pěkně.

Žere podle pravé ruky

„Špajzka“ má trochu jiné napřevodování než Zed, jednička s dvojkou jsou kratší, od trojky dál je to naopak delší, ale určitě ne o moc, o čemž svědčí podobná rychlost, na šestku při 6000 nějakých 160 km/h. Vůbec bych se nebál udělat převod ještě trochu těžší, třeba ubráním nějakého zoubku na rozetě, čtyřválec by to v pohodě utáhl. Takhle je jeho chování pořád celkem sportovní, jedete osmdesát na tři tisíce a motor už začíná být trochu netrpělivý, rozhodně se mu nechce jen tak klouzat s davem. Prostě sportovec.

Čert ví, jestli by se prodloužení převodu projevilo i na spotřebě. Tenhle motor je hrozně citlivý na způsob, jakým s ním zacházíte. Nepřidávejte a nebude žrát nic. Při ustálených 130 km/h na dálnici jedete za rovných pět, což je paráda na takhle velkou, ne zrovna lehkou cestovní motorku s více než litrovým sportovním čtyřválcem. Jenomže to musíte mít mysl zenového mnicha, protože nedat tomuhle motoru to, po čem touží, tedy benzin a otáčky, to chce hodně pevnou vůli (hodně pomáhá sledování ECO kontrolky, kdo je hravý, zkouší jezdit tak, aby svítila pořád). A jak jednou přidáte, jedinkrát se trochu proletíte mimo zákon, tak začnou na digitálu naskakovat desetinky na průměru, a už nemáte šanci to sklepat zpátky. Takže i vlažnější výlety s občasným vymetením pavouků

jsou spíše tak za šest a víc. Není to zlé, ale se šestsetpadesátkou byste jeli za čtyři. Ale to je daň za velký motor.

Od tvrdáka po kanape

Podvozek malého Versyse je známý svou sportovní povahou a když se podíváte na litra, zjistíte, že nemáte před sebou nic jiného než Z1000 na vysokých nohách. Vážně, hliníkový rám i celý způsob zadního zavěšení s horizontálně umístěným tlumičem jsou stejné (samozřejmě že v určitých pasážích lehce modifikované, nicméně koncepčně stejné). A výrobce rovnou hlásá, že Versys není žádné cestovní enduro, tudíž že prdí na nějaké vyplétané ráfky a offroadové gumy a místo nich dává hezky lité sedmnáctky s pneumatikami sportovních rozměrů. Jako úlitbu bohům můžete brát akorát to, že jako prvovýroba byly zvoleny Pirelli Scorpion Trail, tedy gumy se vzorkem, který se tváří jako mírně šotolinový. Když na to přijde, tak ani ty polní cesty nejsou žádný problém, na svou kategorii slušná váha a dobrá ovladatelnost způsobují, že se cítíte možná jistěji než na leckterých konkurentech, které se jako terénní snaží tvářit.

Hlavní roli v tomhle divadle ale hraje samozřejmě asfalt, a to jakýkoli, od krásného nového po cesty, které na asfalt spíše jen nostalgicky vzpomínají. Široké spektrum nastavitelnosti podvozku znamená, že odpovídající nastavení naleznete na každý z nich, i když je jasné, že si většinou vychytáte nějaký svůj kompromis, který vám vyhovuje.

V základu je Versys hodně tvrdý na zadku, ačkoli podezřívám autory manuálu, že se trochu sekli, protože dát na zadní centrálu předpětí na první kliknutí z celkových pětadvaceti (bráno od nejtvrdšího), to je trochu schíza, nota bene u motorky, kde se počítá s kufry a spolujezdcem a která má užitečnou hmotnost skvělých 220 kilo. Já to vzal jako překlep, nacvakal 11 klikanců a měl pod sebou docela jiný stroj. Tak akorát tvrdý, tak akorát komfortní, a hlavně moc pěkně ovladatelný. Můžete si pohrát i s předkem, a když se hodně odvážete, uděláte z Versyse parádní kanápíčko, ale to pak přijdete o tu pevnost, kterou vám dává hliníkový dvojité páteřový rám a masivní kývačka ze stejného materiálu.

V Kawasaki odolali módnímu vábení radiálních brzd a šli do klasiky. No dobře, nejspíš je za tím snaha sklepat cenu co nejniž, ale komu to sakra vadí, když to funguje? Čtyřpístky mají silný stisk i slušný nástup, a pokud byste to náhodou s tlakem na páčku přehnali, je tady andělíček strážníček

zvaný ABS. To mrňavé od Bosche, které má třeba i desítka Ninja.

Mimo zažité kategorie

Čert ví, co bylo na počátku téhle motorky. A je to úplně jedno. Důležité je, že velký Versys jako celek funguje znamenitě. Oukej, není to nejkrásnější motorka pod sluncem, ani v bílé, ani v černé, ale to už jsme si řekli a s tím se vypořádá každý po svém. Hlavní je, že se Kawě podařilo prolo-mit tabu a dát řadový čtyřválec do motorky, kterou ti méně chápaví redaktoři budou ještě dlouho řadit do kategorie cestovní enduro. Cestovní možná, enduro ani trochu. Velké supermoto? Hm, to ne, i když se přiznám, že mi při testu mnohokrát přišlo do myšlenek porovnání s mým oblíbeným rakouským SM T. Versys je určitě větší a cestovnější motorka. Ale když ten čtyřválec roztočíte, zjistíte, že sport mu rozhodně není cizí. A věřte mi, že točit ho bude-t furt, spotřeba nespotřeba! ■

Motocykl do testu zapůjčila firma Asko KC.



Pro tohle byl Versys stvořen: svižná jízda po okreskách



Sedlo je opravdu pohodlné pro oba, a ještě pod něj nappete dost věcí

► ŠLI PROTI PROUDU

Není snad jiná motocyklová kategorie, která by se od svého počátku tolik měnila, jako právě cestovní endura. Nebo ne, říkejme jim raději cestovní **motocykly pro dobrodruhy**. Nebýt před více než třiceti lety BMW a jejich R 80 G/S, dodnes bychom asi v motorech určených aspoň částečně do terénu vidali **výhradně jednoválce**. Bavorské géeso ale ukázalo, že kombinace rychlosti a pohodlí s náklonností k terénním radovánkám není nemožná a dnes je z něj dominátor své kategorie. Spousta lidí si ho přitom kupuje právě pro to pohodlí a do terénu prakticky nezavítají. **S dvouválcovými** velkými endury se potom roztrhl pytel, ať to byla Honda Africa Twin, nebo Yamaha Super Ténéré. Počátkem devadesátých let se objevil stroj, který byl dalším mezníkem – Yamaha TDM. Do té doby nemyslitelná **kombinace endura** (vyšší stavba i zdvihy odpružení, ačkoli nic krosového) a **litých kol** vypadala prazvláštně, ale spousta lidí zjistila, že to je vlastně hrozně prima nápad. Letos slaví tédéemo 20 let a s pouhými třemi generačními obměnami je tady nenápadně pořád, jako by si kontrolovalo, jestli mu ti následovníci nějak nevlíčí. Přelom milénia přinesl další revoluci, když se objevily velké **těžké cestovní stroje se superbikovými motory**, jako byla Honda Varadero, Aprilia Caponord nebo třeba Suzuki V-Strom, jenž v menší variantě 650 vesele běhá po světě do-

dnes. Tahle „frakce“ dnes posiluje a třeba letos se mezi jízdná křesla, kde už dva roky úřaduje také nová Super Ténéré, vnořil nový Triumph Tiger Explorer či Honda Crosstourer a nikomu už nepříjde zvláštní **motor V4** či výkony ke 140 koním, stejně jako více než čtvrtunové hmotnosti. Úletem bezesporu byl před pár lety epizodně vyráběný Buell Ulysses, cestovní enduro s litými ráfky, perimetrickou brzdou a motorem H-D Sportster. Nápad TDM, tedy **sportovní stroj na vysokých nohách** a sportovních pneumatikách, dlouho latentně spočíval v myslech konstruktérů a dal základ odlišné linie, dnes nabírající na popularitě. Triumph se svým tříválcovým Tigerem nejdříve ukázal, že v těchto motocyklech nemusí být nutně jen motor V2, a verze 1050 na sedmnáctkách ráfcích už nemá s endurem nic společného. Nápad dát čistě **sportovní obutí** ale nejvíce prosadila Ducati Multistrada, nejprve se vzducháčem z Monstera, od předloška potom se superbikovým 150koňovým vodníkem. Kátéemka zase vedle modelu Adventure udělala nejdříve **dvouválcové supermoto**, které následně zkultivovala, a její 990 SMT chytilo za srdce nejen celou naši redakci. A do toho teď přichází Versys s **řadovým čtyřválcem**. Kdo by řekl, že na začátku toho všeho bylo jedno G/S a nápad udělat věci jinak...

BMW R 80 G/S



Yamaha TDM850

