Barbie, opravdová od Kawasaki

recenze věnovaná nerozhodné Daniele Š.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Kawasaki ER-6n

Objem	649 cm³
Výkon	72 k@8500
Krouťák	66 Nm@7000
Hmotnost	174 kg (suchá)
Sedlo	785 mm
Spotřeba	3,5 - 6 l/100 km

Historie
2005 – představení ER-6n a ER-6f

2009 – upgrade ER-6n – kompletní designové omlazení, nová víka motoru (místo puntíků drážky), modifikované jsou brzdy, motor a řídítka jsou uchyceny nově v silentblocích, větší airbox, širší chladič, vyztužená kývačka, naopak se změkčil rám, zadní pružina je tvrdší, pozměněná je i přední vidlice

Další verze
ER-6f – celokapotovaná verze – je o něco těžší, má budíky napevno v kapotáži, jiná je geometrie atd.

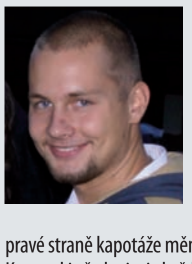
Chlapci, kteří ER-6n užívají, se neurazí, když tuto Kawu nazvu dívčím bajkem. V současnosti snad není univerzálnější a vlídnější motorky pro ženu a začátečníka.

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★☆
Výroba: **2005 - současnost**
Cena: **od 60 000 Kč**

HODNOCENÍ

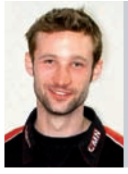
Motor	★★★★★
Jízda, ovladatelnost	★★★★☆
Výbava	★★★☆☆
Kvalita, zpracování	★★★★☆
Výkon/Cena	★★★★★

SERVIS A PROBLÉMY



Jakub Štumpa
mechanik Mari Moto

Tyhle malé Kawičky jsou hrozně vydařené stroje. Prodalo se jich i tady nových docela dost, a jak to tak sleduji u nás na dílně, jezdí sem servisovat akorát běžné věci, anebo pak opravujeme nějakou tu zříceninu, když to někdo zahodí. Jinak ale nevím o ničem, co by se na motorce cyklicky sypalo. Jediná svolávačka probíhá ještě nyní, je to na modely od 2009, na pravé straně kapotáže mění se takový malý plíšek – kus za kus, prkotina. Kawasaki předepisuje každých 12 000 km měnit olej a filtry, svíčky bych doporučil měnit po 24 000 km a po 42 000 se kontrolují ventilové vůle.



Jakub Nič
jakub@cmn.cz
foto: autor

Jsem momentálně součástí výběrového řízení v oblasti hledání ideálního motocyklu pro kamarádovu víc než kamarádku. Ve hře je několik docela rozdílných motocyklů, avšak jeden zatím svými vlastnostmi – univerzálností, jednoduchostí, servisními náklady a emočním menu doslova vybočil a ostatní zastínil: Kawasaki ER-6n.

ER-5 dobrá, ale...
Už stará ER-5 je na začátek prímové náčiní. Poměrně lehká, nízká, obratná. Jenže ER-6 je úplně jiná liga. Motorka je kratší, mnooohem obratnější, má chuť zatáčet, ale přesto je stabilní při přímé jízdě. Šestka je mnohem tužší, motor rapidně silnější a podvozky jsou z hlediska jízdy nesrovnatelné. Že starou ER-5 haním? Vůbec ne! ER-5 je příjemná motorka, ale ER-6 je prostě ne o jednu, ale o tři kategorie jinde.

9/10 testerů: ano
ER-6 je vynikající v poměru výkon/cena – koupíte a jezdíte. Je to motorka pro celou rodinu – odřídí ji maličká holka i statný chlap. Možná i proto ji 9 z 10 testovacích jezdců evropských redakcí preferovalo před konkurencí – Bandity, CBF, Fazery, Monstery, SV650...

Je postavena co nejjednodušším a nejlevnějším, ale zároveň co nejlíbivějším způsobem. Motor má prakořeny ve staré ER-5 a jeho vývoj se rozhodně vyplatil. Agregát jezdí ve třech modelech (ER-6n/f a Versys), takže se zužitkoval. Bezvadná je spotřeba paliva, a to i při svižnější jízdě. Šetřílkové dokáží jet pod čtyři a snad ani při zaseknutém plném plynu motor neschroupe přes šest litrů na sto.

Motor je vůbec povedený, výkonu má tak akorát, že se ho děvče nepoleká, ale zároveň s motorkou nechá snadno provádět různé stunt triky. Vážně, není problém jet na letiště a trénovat s tuhým podvozkem a perfektně dávkovatelným pružným motorem třeba jízdu po zadním nebo stoppie (ačkoli brzdy jsou v nejlepším případě průměrné). Je to učebnicový vzorek veselé a zábavné motorky.

Simply functional
Podvozek je jednoduchý, nastavitelného není vůbec nic kromě předpětí zadního tlumiče při přepákování. Jenže ER-6 je taková tužší, především lehčí nahá verze „n" se chová perfektně čitelně, skoro jako motard. Takže pro naprostou většinu lidí je nastavená dobře, ve dvou to taky zvládne. A aby si ji pořídil stodesetikilový řízek a jezdil s manželkou kyprých tvarů na výlety, to se asi jen tak nestane.

Na cokoliv sáhnete, to na motorce funguje. Snad jen ty zmiňované brzdy, plovoucí dvoupístky Tokico, by mohly mít víc síly. Na přání je k dostání verze ABS – tu lze určitě doporučit všem, kteří rádi jezdí, ale motocykl a jeho ovládání nejspíš nikdy nebude patřit mezi jejich domény.

Příjemná je vyšší světlá výška, takže motorku nepoškodíte, když sjedete z nějakého toho obrubníku při parkování ve městě, a navíc potěší docela velký rejd. Jízdní pozice je velmi uvolněná, Kawa je určitě pohodlnější menším postavám, ale jak říkám, vejde se i opičák.

Ani otrhaný okruhář nezažívá na ER-6n nudu

Určitě jo
Celkově vzato mohu ER-6n jak stále nerozhodné slečně Daniele, tak všem ostatním, kteří přemýšlí nad koupí relativně moderní zánovní, středně velké a víceúčelové motorky s nízkými provozními náklady a za slušnou cenu, doporučit.

V roce 2009 prošla ER-6n modernizací. Předěláno bylo skoro všechno, co je vidět, změny jsou ale jen droboučké, do konstrukce stroje se nezasahovalo. Podrobněji v boxíku historie.

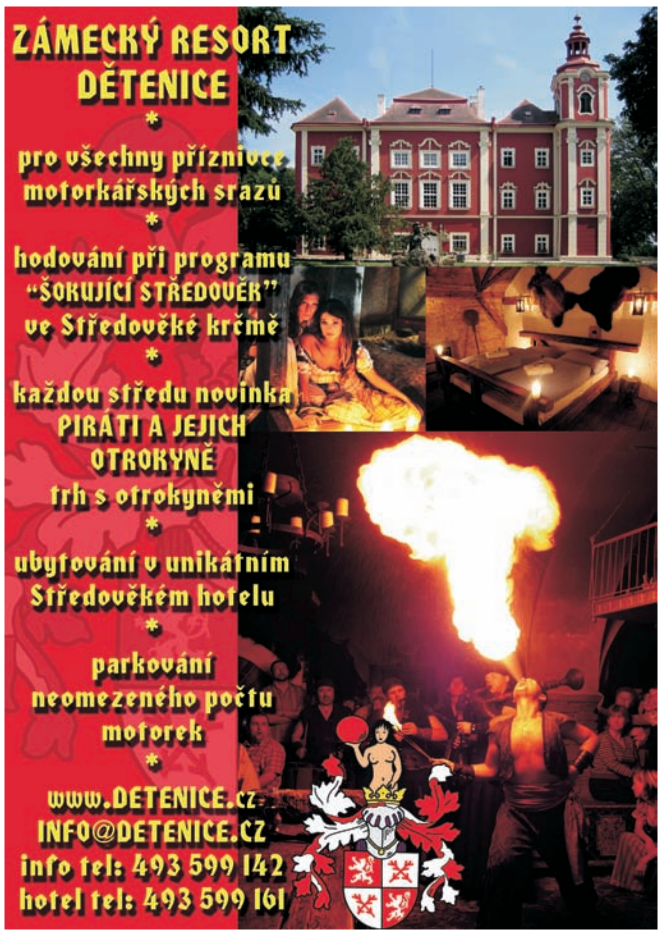
Brake-cleaner nepomáhá. Co dál?

Svoje dotazy do technické poradny zasílejte na poradna@cmn.cz

Jakub „Hawk" Dražan
foto: David. M. Bodlák

Jsem poměrně pečlivý v čištění motocyklů, ale poslední dobou začínám zastávat názor, že všeho moc škodí. S přibývajícím počtem cyklů mytí motocyklu v sezoně mám pocit, že mi motorka čím dál tím méně brzdí. Může být příčina v čističích, které používám, že by například zamastily kotouče?
Ondřej P.

Ve svém dotazu jsi nebyl moc konkrétní, ovšem než přejdeme k analýze čisticí chemie jako takové, začal bych od píky. Snižující se brzdný účinek může být důsledkem opotřebení kotoučů, brzdových destiček, únavy brzdové kapaliny, popřípadě jednotlivých součástí brzdového systému (rozvod, pumpa, třmen). Pokud jsi přesvědčen, že chyba není v této části, začni pátrat na kotoučích či destičkách. Některé čisticí prostředky jsou opravdu velice agresivní a mastné a jejich kontakt s brzdovou soustavou je dokonce často zakázán! Jejich aplikace na kotouč může vytvořit mastný film, který se pouhou aplikací brake-cleaneru nevyřeší. Náprava je potom možná prakticky pouze mechanickým způsobem, a to mírným ubráním materiálu jak z kotoučů, tak destiček. Doporučuji například vibrační brusku s jemným smirkem. Pokud jsou kotouče mastné, bývají často po opakovaném brzdění namodralé, jakoby ožíhané. Opracováním kotouče by ses měl této vrstvy z kotoučů či destiček zbavit. V případě destiček bývá ovšem situace mnohdy řešitelná pouze jejich výměnou, vzhledem k jejich složení a absorpci látek. Upozorňuji ale, že tuto práci vzhledem k možným následkům je dobré přenechat odborníkům, kteří kotouč i přeměří, zda nehází a neodeberou nerovnoměrnou vrstvu materiálu. Mluvíme zde o vrstvě v řádech desetin až setin milimetrů.

Pokud nezabere ani kvalitní čistič brzd, je potřeba přistoupit k radikálnějším řešením

inzerce