VERDIKT	
Kawasaki/Triumph	
Motor	**7/7**
Podvozek	**6/7**
Brzdy	**6/6**
Ovladatelnost	**6/6**
Město	**7/7**
Cestování	**8/7**
Spolujezdec	**8/7**
Výkon/Cena	**7/7**

Dvojitý úder nostalgie

Kategorie retro modelů, nebo také moderních klasiků, se stále rozšiřuje. Nejrůznější značky nabízejí návraty do nejrůznějších období. Následující dva motocykly by se daly označit za strůjce všeho.

Petr Pour
petr.pour@cmn.cz
foto: Jakub Nič

Bonneville i W800 mají hodně společného. Kořeny obou dvou sahají do doby, kdy jste muziku přehrávali z černých gramodesek a názvy čehokoliv nezačínaly písmeny „i“ nebo „e“. Oba dva také stály u zrodu retro modelů na přelomu tisíciletí a velkou měrou se zasloužily na jejich popularitě. A oba se nabízejí v několika verzích. O podobnosti konstrukce snad není třeba mluvit. Kawasaki i Triumph vás dokáží vrátit do minulosti, každý ale jiným způsobem.

Jednohup a královská hřídel

Začněme Bonnevillem, jednak je „B“ v abecedě dřív, a potom Bonnie je starší. Zrodil se již na konci padesátých let, vyráběl se přes dvacet let až do úpadku společnosti. Znovu pak od roku 2001. V nabídce je základní model, pak nadstavba SE, ta je v tomto testu, a na vrcholu stojí T100.

Model SE se od standardu liší vlastně jen v detailech, jako je slušivé dvoubarevné lakování, leštěné kryty motoru, chromovaná plastická loga na nádrži a také má navíc otáčkoměr. Jinak ale využívá stejný stojatý dvouválec se shodně jdoucími písty a celkem zajímavým průběhem výkonu.

Kawasaki W800 je naproti tomu úplný základ retro řady u zelených. Letošními novinkami jsou W800 Special Edition, což je variace na zlatou a černou, a W800 Cafe Style s parádní minikapotkou a caféracerovským sedlem. Ve všech případech sází Kawasaki na osvědčený dvouválec jednou vačkou a dominantní královskou hřídelí, jenž má stáje sice chudší než britský stroj, ale o to zajímavější je průběh točivého momentu.

Kawasaki i Triumph vás dokáží vrátit do minulosti, každý ale jiným způsobem

Sportovnější Bonneville

Naše cesta vede na sever k Máchovu jezeru. Čekají nás silnice plné zatáček a nekvalitního asfaltu. Jak jinak také v České republice. Na úvod sedlám Kawasaki, což, jak se ukáže, by nakonec byla moje volba. Naopak kolega Mouse se evidentně sžívá s Bonnevillem. Důvod je jednoduchý, jakožto usedlý jezdec, který každou zatáčku projíždí s námořnickou rozvahou, jsem plně spokojen s dávkou necelých padesáti koňských sil a hlavně s maximálním točivým momentem již při dvou a půl tisících otáčkách. V praxi to znamená, že „dvojitý věčko“ zabírá pěkně odspodu, a tudíž nemusíte před zatáčkou moc přemýšlet, jestli máte zařazený správný kvalt.

To Bonnie je z jiného těsta. Sportovnější pojetí jízdy mu svědčí. Nečekejte výkony jako u nějakého supersportu. Prostě si jen představte, že jste rocker a naháníte mods na skútrech ověnčených zrcátky. Tomu odpovídá také podvozek a použité komponenty. Sedmnáctipalcová kola jsou pro rychlé průjezdy zatáčkami přece jen vhodnější než kombinace devatenáctky a osmnáctky u Kawasaki. Bonneville má také nižší zdvihy na předních i zadních tlumičích (oba motocykly mají štelovatelné předpětí zadních pružin) a výkonnější brzdy.

Kawasaki se v tomhle směru drží více při zemi. Zadní buben a menší přední kotouč jasně deklarují, že závodit se nebude. Podvozek je víc houpavější, což se sice v kombinaci s většími koly projevuje jako příjemnější pro průjezd rozbitými silnicemi, ale naopak nenabízí tolik jistoty v zatáčkách jako Bonnie.

Především oslnit

Co bychom si nalhávali, u těchto motocyklů nejde o výkony, ale o to vzbudit pozornost. A to jim opravdu jde. Řekl bych, že Kawasaki je na tom dokonce líp. Hrají jí do karet drátěná kola, plechové blatníky a nádrž nebo královská hřídel z boku motoru. Bonneville je v tomto směru poněkud „chudší“, dostal sedmipaprsková kola hodící se spíš na nějakého youngtimera z konce sedmdesátých let a i výfukové koncovky jsem už viděl na Triumphech stylovější.

Celý den v sedlech těchto moderních klasiků přinesl tyto poznatky: Opravdu s nimi budete středem pozornosti. Pořád to jsou neokoukané motocykly s důrazem na detail. Vážně s nimi nemusíte jezdit jen do kavárny, ale můžete se klidně vydat na delší cesty. Ovšem k tomu patří menší výtky. Kulantně řečeno, sedlo Bonnevillu záhy omrzí. Musíte si ho buď vytrpět a zvyknout si, nebo sáhnout do katalogu příslušenství Triumphu (který je mimochodem dost bohatý) a vybrat sedlo jiné. Rovnou si k tomu objednejte i zamykatelné víčko. A potom úložné prostory, u Triumphu jsme žádné neobjevili. To Kawasaki je na tom o chlup lépe, pod sedlo nacpete lékárničku a základní nářadí.

Shrnuto, podtrženo. Oba dva motocykly nadchnou především milovníky klasiky. Ovšem dokážu si představit, že po Bonniem sáhnou ti mladší, zatímco Kawasaki W800 osedlají možná i pamětníci oněch časů. ■

Motocykly do testu zapůjčily firmy Asko KC a Triumph Praha.

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, vrtání × zdvih 77 × 83 mm, vstřikování 34˚, elektrický startér, pětistupňová převodovka, vícelamelová spojka v olejové lázni, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový trubkový rám, vpředu teleskopická vidlice ∅ 39 mm, zdvih 130 mm, vzadu dvojice tlumičů s nastavitelným předpětím, zdvih 105 mm, brzdy vpředu kotouč ∅ 300 mm, dvoupístkový třmen, vzadu buben ∅ 160 mm, pneu vpředu 110/90R19, vzadu 130/80R18, drátěné ráfky

Parametry: délka 2180 mm, šířka 790 mm, výška 1075 mm, sedlo 790 mm, rozvor 1465 mm, úhel řízení 27˚, stopa 108 mm, nádrž 14 l

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Triumph Bonneville SE	
Objem	**865 cm³**
Výkon	**50 kW/68 k@7500**
Točivý moment	**68 Nm@5800**
Hmotnost	**225 kg** (provozní)
Cena	**8630 Eur** (cca 227 500 Kč)

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený řadový dvouválec s přesazením ojničních čepů o 360˚, DOHC, vrtání × zdvih 90 × 68 mm, vstřikování SAI, elektrický startér, pětistupňová převodovka, vícelamelová spojka v olejové lázni, sekundární převod řetězem

Podvozek: ocelový trubkový rám, vpředu teleskopická vidlice Kayaba ∅ 41 mm, zdvih 120 mm, vzadu dvojice tlumičů Kayaba s nastavitelným předpětím, zdvih 100 mm, brzdy Nissin vpředu kotouč ∅ 310 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč ∅ 255 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 110/70R17, vzadu 130/80R17, sedmipaprskové hliníkové ráfky 3,00“/3,50“

Parametry: délka 2115 mm, šířka 790 mm, výška 1130 mm, sedlo 740 mm, rozvor 1490 mm, úhel řízení 27˚, stopa 106 mm, nádrž 16 l

Dvojice kulatých budíků s chromovanými obroučkami, to je základ

U Triumphu zdířku na klíček v těchto místech nenajdete

ZAKLADATELÉ RODU

Kawasaki s modelovou řadou W debutovala v roce 1966. Šlo o šestesetpadesátku W1, se kterou značka vstoupila do světa velkých objemů. Průběžně inovovaná „dvojitá véčka“ vyráběla Kawa do roku 1975.

Původní **Triumph Bonneville** se vyráběl od roku 1959. Motor měl nejprve objem 650 kubíků, v průběhu let byl zvyšován. Jakožto britský motocykl sloužil jeho základ často ke stavbám typu Tritin, Tribsa... Jeho výroba byla zastavena na konci osmdesátých let.

inzerce