

Drsňácký exhibicionista

Kawasaki se svým modelem Z750 v půlce minulé dekády zcela ovládla kategorii středních naháčů a dlouho ani vlastně neměla plnohodnotného protivníka. Jenže teď je vše jinak a na letošní sezonu museli zelení přezbrojit. Do ulic vyráží zcela nová Z800!



TECHNICKÉ ÚDAJE

Kawasaki Z800

Objem	806 cm³
Výkon	83 kW/113 k@10 200
Točivý moment	83 Nm@8000
Hmotnost	229 kg (provozní)
Cena	215 000 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 71 × 50,9 mm, kompresní poměr 11,9:1, vstřikování Mikuni s eliptickými hrdly Ø 34 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: dvoutřpyťový rám z ocelových trubek, vpředu USD vidlice KYB Ø 41 mm, zdvih 120 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s tlumičem KYB, zdvih 137 mm, obojí nastavitelné předpětí a odskok, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 310 mm, čtyřpístkové třmeny Nissin, vzadu kotouč Ø 250 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráfky

Parametry: délka 2100 mm, šířka 800 mm, výška 1050 mm, sedlo 834 mm, rozvor 1445 mm, světlá výška 150 mm, nádrž 17 l, maximální rychlost 230 km/h

VERDIKT

Kawasaki Z800/Yamaha FZ8

Motor	8/7
Podvozek	7/7
Brzdy	8/8
Ovladatelnost	8/8
Město	7/7
Cestování	5/7
Sport	8/7
Výkon/Cena	6/7



David M. Bodlák
david@cmn.cz

foto: Jan Rameš,
autor

V době, kdy se na trhu paraly o svá místa na výsluní šestkové Hornety a Bandity, udělala Kawasaki mistrovský tah, když do ringu poslala tříčtvrtelitrového Zeda, který se záhy stal celoevropským bestsellerem. Jenže když někdo něco dobře prodává, ostatní nechtějí zůstat pozadu a zkouší to po svém, a tak Yamaha po pár letech vyrukovala s novou FZ8 a poté Suzuki s GSR750. A protože jedna motorka dostala větší objem, který se zdá být tak akorát, a druhou zase žene kupředu nadupaný motor ze superbiku, v Kawasaki Heavy Industries se museli pochlapit a Zeda trochu

poladit, aby nezůstali pro změnu pozadu oni sami.

Větší výkon, povedený design

U motorek se většinou vše točí okolo objemu motoru, a tady si s tím zelení muži v pláštích poradili velmi snadno. Stačilo z nitra vyškrábnout pár milimetrů materiálu ze stěn válců, čímž se povedlo získat 806 cm³, a to vše doladit přepracováním sání a výfuku. Lehčí jsou písty, zrevidovala se převodovka a spolu s rozetou větší o dva zuby teď Zed podává lepší výkony nežli jeho předchůdce. Nárůst kroutáku v maximu o 5 Nm a výkonu o 7 koní, to už musí být znát.

Ocelový rám vychází ze Z750R, má boční hliníkové výztuhy, kyvka byla prodloužena a přední vidle dostala jiné nastavení. Zadní centrální tlumič s hliníkovým tělem a účinnějším chlazením je posunut k levé

straně pro lepší vyvážení, a přestože brzdy jsou stará dobrá klasika, čtyřpístky se zvětšeným průměrem zubatých kotoučů slibují mnohem lepší účinek.

Co ale charakterizuje nového Zeda úplně nejvíce, je technofuturistický styl kapot a přístrojovky doplněný „radlicí“ pod motorem a pěkně a funkčně tvarovanými bočními víky motoru (při pádu se jen tak neprodou). To posunuje tuhle motorku na přední místa designově zdařilých projektů uvedených v život, i když samozřejmě věřím, že se najdou rejpalové, kterým bude Zed ležet v žaludku. Než Z800 spatřila světlo světa, designéři namalovali téměř 300 skic (!), a tak bylo z čeho vybírat. A jestli se to nakonec povedlo? To už musí posoudit každý sám, každopádně na Intermotu v Kolíně nad Rýnem minulý rok to byla zřejmě nejagresivnější novinka na letošní sezonu. Mně se Z800 líbí hodně, a o to víc jsem se těšil do jejího sedla, přestože předešlá Z750R mě upřímně nijak zvlášť nenadchla.

Zed každým coulem

Už první setkání tváří v tvář vás nemůže nechat klidným. Tolik úhlů a tvarů, zajímavých detailů, které dávají víc než najevo příslušnost k velké rodině „Z“, jež oslavila minulý rok 40 let své existence. Chcete se dívat a zároveň už sedět a tahat za heft. S nadšením se tedy vyhoupnu do sedla a ani tady mi nic náladu nekazí. Sedlo je hodně vysoko, má speciální protisklu(Z)ovou úpravu, což se hodí při akceleraci i při brzdění (jen to zadní pořádkem dloube do zad...), řídítka jsou na japonskou motorku nezvykle, ovšem příjemně široká, tvarovaná nádrž umožňuje pevné sevření kolony a celkově je ergonomie hodně povedená.

Otáčím klíčkem a rozehrávám hru tekutých krystalů na plně digitální třídištní přístrojovce. Ač nejsem vyznavačem tekutých

► Z800 PERFORMANCE A TOVÁRNÍ TUNING

Pokud patříte mezi nadšence, co si rádi své motorky vymazlují a ve vašem hledáčku uvízla právě nová Z800, můžete se rozhodnout mezi „obyčejnou“ a vytuněnou verzí už přímo z fabriky. V nabídce je řada továrních a přesně pasujících dílů, které nejenže ztraktivní vzhled, ale např. i mnohem lépe ochrání váš stroj v případě pádu. K mání je hotová motorka **Z800 Performance** za 243, resp. za 257 000 Kč (model s ABS), která je už rovnou vybavená řadou doplňků – je tu kryt sedla spolujezdce, tank-pad, vyšší plexi a karbonová koncovka výfuku od Akrapoviče, překvapivě však chybí padáky. Anebo si můžete **jednotlivé díly** dokoupit samostatně. K dispozici je **plexi štít** (2816 Kč), **originální gelový tank-pad** (1209 Kč), **padáky do přední osy** (2147 Kč), **hi-tech padáky montované na víka motoru** z vysokopevnostního materiálu (5094 Kč), **homologovaná koncovka Akrapovič** z titanu nebo karbonu (18 860 Kč), **lakovaný kryt sedla spolujezdce** (5726 Kč) a pro závisláky na moderních technologiích i **držák GPS** s montážní sadou na střed řídítek (1793 Kč).



Z800 Performance
je zajímavou alternativou k sériovému provedení, ovšem v nabídce továrního příslušenství najdete i další užitečné díly...

Zed sice žehlí nerovnosti statečně, ale pořád jde o hodně sportovní motorku s tvrdším nastavením

”

Designově jedna z nejpovedenějších motorek moderní doby



krystalů, tady oceňuji originální pojetí a zrovna k téhle motorce to tak nějak sedí. Zobrazení otáček se dá přenastavit do tří různých stylů, stejně jako si hravě můžete přepnout spotřebu na litry na sto, nebo ujeté kilometry na jeden litr paliva, a nechybí tu ani klasická kawasačí kontrolka ekonomické jízdy. Motor si duní svou a je na čase vyrazit na první kilometru.

Díky větší rozetě a úpravám v motoru je Zed živý už od spodních otáček, zároveň z něj ale nejde strach a opravdu letí až pod plným plynem. Převodovka je přímo ukázková, spojka jde leh-

ce a motor je čistokrevný sameťák. Tón z divnokoncovky, vycházející z krásně propletených a leštěných svodů, lahodí mým uším, a i když poslední dobou laďáky akceptují pouze na okruhu u nadupaných závodních speciálů, tady bych se nebránil nějakému hlučnějšímu potrubí, které by mi naježilo chlupy na zádech

při každém otevření klapky sání ještě víc.

V jádru pořád sportovec

Už po chvilce jízdy se dostává lehký neduh v podobě větší váhy na ruku. Menší jezdci to tak nepocítí, ale na mých 188 cm je jízdní pozice více sportovní a překvapuje mě, že jsem to ne-

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

Patnáctistovkový Intruder v hávu monstrózního M1800R se před pár lety vůbec nechytí. Letos se však vrací coby cestovní C1500BT, a zde by jeho příjemný motor mohl dávat větší smysl. Co od cruiserů vyžadujete vy, schopnost pohodového brblání krajinou, nebo pořádný záťah věčkového dvouválce, při kterém zůstávají na silnici černé čáry?

Pište na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz



Krása v detailech, speciálně tvarovaná víka dokáží ustat i nějaký ten pád



Sem by se analogový otáčkoměr asi moc nehodil...

pocítil hned po nasednutí. Není to ale nic, co by bylo tak nepříjemné, zvláště když dojdete do stádia, kdy natlačíte do motoru skrze stříkačku řádnou dávku palivové směsi.

Jakmile čtyřválec přikrmíte, krystaly zobrazující otáčky vyletí vzhůru a Zed ukáže svou pravou tvář. Z klidného a vyrovnaného naháče je rázem agresivní a odhodlaný sportovec. S chutí a vervou letí tam, kam ho namíříte. Ostře řezané kapoty doslova krájejí hutný vzduch, a zatímco se

na elsidíčku rozehrává hra o nejvyšší číslo, s napnutými svaly po celém těle máte co dělat, abyste se udrželi. Z tohoto důvodu si zkoušení maximálních rychlostí rychle odpustíte a spíš budete vyhledávat zakroucené okresky, kde využijete spodní a střední pásmo otáček. Rozbité cesty ale nejsou nic moc. Zed sice žehlí nerovnosti statečně, ale pořád jde o hodně sportovní motorku s tvrdším nastavením a jen na pěkném povrchu si ho tak dokážete užít na maximum.

Parták do akce

Měl jsem pocit, že v zatáčkách se osmikuli trochu zavírají řídítka, ale nebylo to nic dramatického, horší je to s rejdem a s krytkou výfuku, která mi vadila na mou dlouhou ploutev, a úplně nejhorší s výhledem do zrcátek. Jezdci menšího vzrůstu ale prý nemají problém.

Co ovšem funguje na jedničku, jsou brzdy, a to mě překvapilo. Žádné radiální uchycení a už vůbec monobloky, ale tyhle čtyřpístky koušou znamenitě a dají se dobře dávkovat, a co víc potřebujete k našláplému motoru, než mít možnost včas a efektivně zastavit? Pokud byste chtěli Zeda s ABS, musíte si oproti základnímu modelu připlatit za jednotku Nissin 14 tisíc kaček, což platí i v případě vytuněné Z800 Performance a samozřejmě i u „e verze“ s omezeným výkonem na 70 kW nebo 35 kW pro držitele řidičáku A2. Tato jednotka má pak své místo pod sedlem řidiče, a tak vám u spolujezdce pořád zůstává nějaký ten skromnější prostor na originální nářadí a něco skladnějšího k tomu.

Kawasaki sice inzeruje, že nová konstrukce sedel přispívá ke zvýšení komfortu celé posádky, ale vzhledu to alespoň pro mě byl očistec. Madla schovaná v plastu by tak na „mé“ Z800, pokud bych se nikomu nechtěl mstít, nejspíš zůstala netknutá. A ač tahle motorka umí být hodná, spíš počítejte s tím, že vás bude nutit jezdit rychleji a agresivněji. Pokud pak zrovna na to budete mít tu správnou náladu, stane se z vás nerozlučná dvojka.

Motocykl do testu zapůjčila firma Asko KC.



vých kol. Ale znáte to, když odstartuje závod, a pravá ruka vezme za plyn, těžko se odolává... Čest památce jezdce Ondry Nechanického a co nejkratší cestu k uzdravení a co nejméně následků jeho spolujezdci Robertu Boháčovi. Občanské sdružení Rabamotosport otevřelo na pomoc rodiny Ondry i Roberta transparentní konto. K tragédií otiskujeme dopis Jiřího Vosáhla.

Ivo Helikar, foto: Foltýn

► OHLÉDNUTÍ

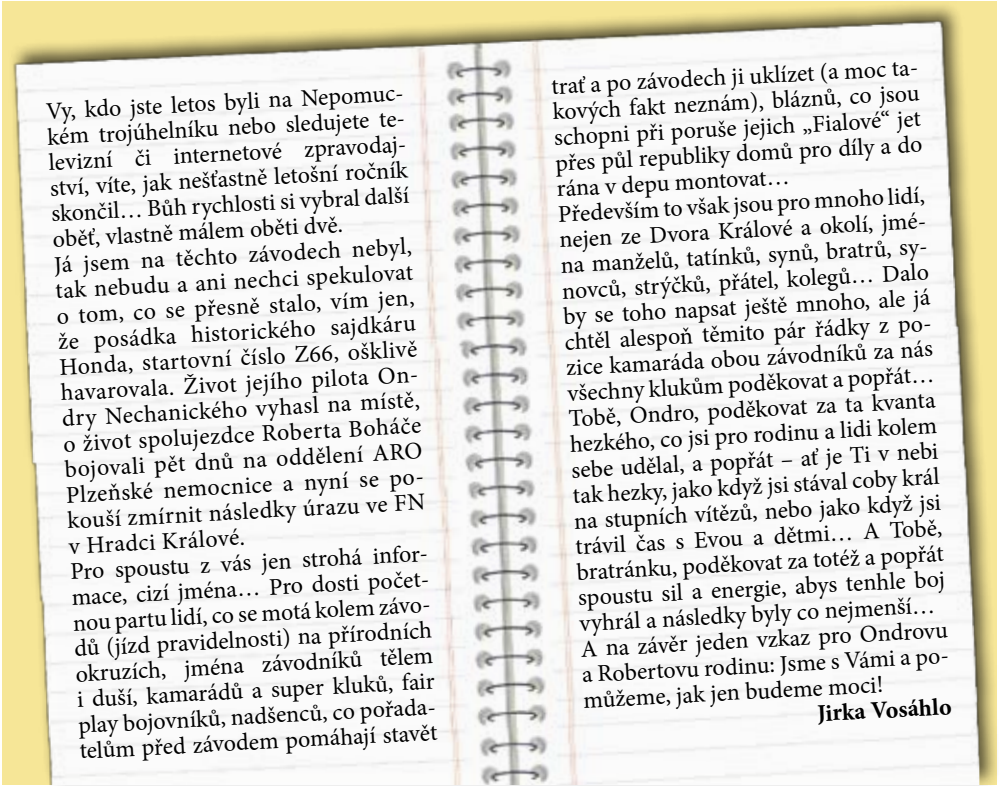
Černá neděle v Nepomuku

Poradatelé nepomuckých a kramolínských závodů patří k nejlepším, které znám. Věnují se svému sportu, nebo by se spíš mělo napsat svým sportům naprosto naplno a bez kompromisů a jejich podniky jsou tradičně ty nejlepší, jaké se u nás pořádají. Nikdo jiný nemá ve svém portfoliu tolik špičkových motocyklových sportovních akcí, vždyť v Kramolíně a Nepomuku se například jen v tomto roce konal nebo bude konat závod MČR a MS v sajdkárcrossovi, MČR a MS v triálu, MEZ MČR v motokrosu a před pár dny i pří-

rodní okruh Nepomucký trojúhelník, který navázal na stejné pojmenovaný závod z dřívější doby. Bohužel i ta největší snaha může v motoristickém sportu skončit tragédií, jako v letošním závodě, a byl bych rád, aby to těm skvělým lidem kolem Jana Polívky nevzalo chuť do pořádání dalších podniků. Tak krutý umí být náš sport, i když uprostřed léta svítí naplno slunce, jako o letošním závodě. Havárie s fatálními následky se tentokrát nevyhnula jízdě pravidelnosti, kde nejde ani tak o plný plyn jako o co nejmenší rozdíly v čase jednotlivých kol.

trať a po závodech ji uklízet (a moc takových fakt neznám), bláznů, co jsou schopni při poruše jejich „Fialové“ jet přes půl republiky domů pro díly a do rána v depu montovat... Především to však jsou pro mnoho lidí, nejen ze Dvora Králové a okolí, jména manželů, tatínek, synů, bratrů, synovců, strýčků, přátel, kolegů... Dalo by se toho napsat ještě mnoho, ale já chtěl alespoň těmito pár řádky z pozice kamaráda obou závodníků za nás všechny klukům poděkovat a popřát... Tobě, Ondro, poděkovat za ta kvanta hezkého, co jsi pro rodinu a lidi kolem sebe udělal, a popřát – ať je Ti v nebi tak hezky, jako když jsi stával coby král na stupních vítězů, nebo jako když jsi trávil čas s Evou a dětmi... A Tobě, bratránku, poděkovat za totéž a popřát spoustu sil a energie, abys tenhle boj vyhrál a následky byly co nejmenší... A na závěr jeden vzkaz pro Ondrovu a Robertovu rodinu: Jsme s Vámi a pomůžeme, jak jen budeme moci!

Jirka Vosáhlo



Kawa Z800 proti Yamaze FZ8 Race Blu



Přímým a plnohodnotným konkurentem Z800 je Yamaha FZ8. Osmička, jež disponuje při svém objemu 799 kubíků výkonem 106 k@10 000 a kroutákem 82 Nm@8000, dostala pro letošek po vzoru celé modelové řady jedinečné modré zbarvení, a navíc přichází s plně stavitelnou přední vidlicí a zadním tlumičem se štelovatelným předpětím a odskokem. Motorka je to hodně povedená už od svého zrodu, a protože jsme měli možnost krátkého přímého srovnání, rozdíl mezi oběma stroji byly o to jasnější.

Už při usednutí za ušší, ale jinak velice příjemná řídítka vám musí být jasné, že tady jde především o pohodlí a praktičnost. Pohodová ergonomie, široké a měkčké sedlo, které na letošek dostalo speciální protiskluzovou úpravu, a to včetně toho pro spolujezdce, stupačky s gumovým panelem pro minimalizaci vibrací, což je zcela zásadní rozdíl oproti kovovým závodním stupačkám



FZ8 je cestovnější než Z800, ale řádit umí taky

na Z800, a sametový motor, který vás neponouká tolik, co Zedův čtyřválec. Je příjemný a nechá se rád vytáčet, ale jeho špička vás nijak zvlášť neodzbíjí. K tomu tuhý hliníkový deltabox, nastavitelný podvozek laděný více na pohodu, a ostré brzdy, které ještě před pár lety krotily nejlepší supersporty. Přístrojovka ukazuje všechny základní údaje, které potřebujete vědět (stav paliva, teplota motoru)

a vkusný je i analogový otáčkoměr na bílém podkladu. Na testovaném kousku byl standardní výfuk, se kterým si motorka pěkně broukala, ale s ladákem např. od Akrapa dokáže tento motor s kovanými píсты vyloudit naprosto úžasný koncert.

Přestože je FZ8 prezentována jako agresivní stroj, vedle Z800 o tom skoro nemůže být řeč. Vypadá pěkně, ale linie jsou až moc čisté a uhlazené. Na druhou stranu i pod tímto obalem se ukrývá slušný sportovní charakter, jen je na každém jezdci, jestli ho bude chtít odkrýt, či nikoliv. FZ8, kterou si můžete pořídit za 209 990 Kč (229 990 Kč model s ABS), zkrátka není tak radikální jako Z800 a už vůbec bych jí nehádal o pár kilo nižší hmotnost, na druhou stranu mi přijde pro každodenní použití mnohem praktičtější než Z800.

Motocykl do testu zapůjčila firma Yamaha Motor Middle Europe / CZ.



JEDEN SVĚT. JEDNO R 1200 GS.

Jakýkoli terén, i ten sebetěžší, je pro R 1200 GS snadnou záležitostí. BMW Motorrad slaví letos 90leté výročí, a to je důvod k prodloužení záruky o 2 roky pro všechny motocykly zakoupené v roce 2013. Tuto prodlouženou záruku poskytuje CarGarantie. Veškeré podmínky lze nalézt u autorizovaných prodejců BMW Motorrad a na webové stránce www.bmw-motorrad.cz.

ENDURO BEZ KOMPROMISŮ.

U Vašich BMW Motorrad partnerů: **Brno:** Renocar a. s., **Hradec Králové:** Stratos Auto s. r. o., **Ostrava:** Cartec s. r. o., **Praha:** Invelt s. r. o., Stratos Auto s. r. o.



JEDEN SVĚT
JEDNO R 1200 GS
PRÁVĚ TEĎ