

# TEST | Kawasaki Versys

Zvládá všechno za  
minimum peněz

Malý dvouválec  
naladěný na spodek

Sportovní podvozek  
a pohodlné sezení

## Neslušný návrh?

Něco vám nabídnu. Dejte mi 200 tisíc a já vám seženu motorku. Že nevím, jakou chcete? Ale já vám seženu takovou, která umí všechno. A za tyhle prachy. Ať mi někdo řekne, že to není slušný návrh.



Šest, sedm tisíc otáček a zíráte, co  
v tom malém motůrku vězí



Jan Rameš  
honzis@cmn.cz  
foto: Jakub Nič

Když před pár lety přišel první Versys od Kawy, svět zpozorněl. Ošklivá motorka, to bezesporu, ale když jste seděli za říditky a nemuseli se dívat na to přední světlo ve tvaru vykrajovátka vánočního cukroví, zjistili jste, že tohle je prostě báječný stroj. Jeho jméno je složeninou anglických slov Versatile System, což velice volně znamená, že to je prostě univerzální záležitost. Lepší ná-

zev k němu v Japonsku vymyslet nemohli, protože seděl na sto procent. Letos přichází jeho druhá generace.

### Úplně jiný. Nebo ne?

Nový model od předcházejícího rozezná i batole, tak je jiný. Ačkoli moment – ne, on vlastně zas tak jiný není. Prohlédněte si ho pořádně a začnete zezadu. Pak-liže nemáte předchozí variantu detailně nastudovanou, nepoznáte skoro nic, snad by vás mohlo trknout jen nové zadní světlo z LED diod. Ta největší revoluce se totiž konala pouze na předku, ale byla tak zásadní, že máte z motorky pocit, že je prostě úplně jiná.

Co se té přední části týče, mě osobně Kawa trochu (no, trochu dost) zklamala. Protože jsem čekal něco ve stylu loni inovovaných ER-6n/f, které se mi vážně hodně líbí – u těchto strojů dle mého soudu facelift udělal z motocyklů „trochu podivných“ motocykly „fakt pěkný“. Nová tvář Versyse sice vypadá výrazně lépe než ta stará (a navíc ještě rozdíl mezi obrázkem a skutečností je docela markantní v pozitivním směru), ale pořád se bavíme o designu v kategorii „trochu podivný“. Avšak norma krásy je pro každého odlišná a ke Kawě dnešních dnů pa-

tří tak trochu jiná cesta, než jde hlavní proud (ačkoli, co je dnes vlastně hlavní proud...), takže zase na druhou stranu oceňuji její snahu o originalitu.

### Štíhlé boky

Až když si k novému Versysu stoupnete, a ideálně máte ještě vedle něj toho starého, uvidíte, že inovace neproběhly jen novým čumákem. Že se spousta věcí zdá stejná, ale nakonec je celá motorka výrazně štíhlejší a dynamičtější. Teď to neberte jako reklamní kec, ale jako fakt. Prostě si sednete na jednu motorku, na druhou motorku a máte pocit, jak kdyby se ani nejednalo o stejný model, dokonce ještě nachlup stejně těžký. Ten starší je vpředu výrazně bachratější, působí takovým dospělejším dojmem, zatímco z novinky máte pocit větší hračky a také se na ní vzpřímeněji sedí. Pro někoho, kdo používá Versyse hlavně na cestování, nemusely být větší rozměry čumáku loňské verze na škodu, ale je to spíš jen pocit, neřekl bych, že štíhlejší figura má nějaký negativní vliv na ochranu proti povětrí.

Co naopak na ochranu proti povětrí vliv má, to je nový plexi štítek. Nastavitelný do tří poloh (potřebujete na to ale imbus) a navzdory svým miniaturním rozměrům překvapivě funkční. Já se svojí mikropostavou 173 cm vysokou detekoval jako ještě snesitelnou cestovní dálniční rychlost nějakých 160 km/h,

stočtyřicítka byla vysloveně pohodová. To mi u motorky, která počítá i s cestováním, přijde jako relevantní poznatek – neříkám, abyste tady lítali po D1 dvě stě, ale když se přepřavujete na druhý konec Evropy, tak minimálně přes Německo jste rádi, když to můžete držet trochu pod krkem a neriskovat migrénu po sto kilometrech. Navíc, jste-li vysloveně cestovatelské typy, můžete sáhnout do originálního příslušenství pro vyšší plexi a máte vystaráno. Mimochodem široká nabídka firemních doplňků je u nového Versyse hodně pro-

píraným tématem (kufry, vyhřívané hefty, 12V zásuvka...), stejně jako komfortnější sezení pro spolujezdece.

### Nechte tam šestku...

Co se dění pod kapotami týče, i tady proběhl lehký tuning, ale opravdu jen velice lehký a spíše „vyhlazující“, něco jako kdyby

do Versyse v kosmetice napatlali krém proti vráskám – když nevíte, že tam je, rozdíl nepoznáte. Ačkoli možná na motoru bych řekl, že jeho reakce je skutečně ještě jemnější.

A propos motor – jo, každé setkání s tímhle malým, ale neuvěřitelně statečným řadovým dvouválcem mě vždy naplní ra-



„Počkej na mě u Meka, já si dám ještě 200km vejlet!“  
A bude mi jedno, jestli to bude po dálnici, okreskách nebo městem, takový je Versys univerzál



První generace Versyse byla, diplomaticky řečeno, designově neortodoxní. Novinka působí mnohem lehčím dojmem

# Kawasaki Versys

TECHNICKÉ ÚDAJE

Kawasaki Versys

|               |                     |
|---------------|---------------------|
| Objem         | 649 cm <sup>3</sup> |
| Výkon         | 47 kW/64 k@8000     |
| Točivý moment | 61 Nm@6800          |
| Hmotnost      | 206 kg (provozní)   |
| Cena          | 199 000 Kč          |

**Motor:** čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 83 × 60 mm, kompresní poměr 10,6:1, vstříkování Ø 38 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

**Podvozek:** ocelový rám, vpředu USD vidlice Ø 41 mm, zdvih 150 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 145 mm, obojí nastavitelné předpětí a odskok, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 300 mm, dvoupístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 160/60ZR17

**Rozměry:** délka 2125 mm, šířka 840 mm, výška 1330 mm, sedlo 845 mm, rozvor 1415 mm, úhel řízení 25°, stopa 108 mm, světlá výška 180 mm, nádrž 19 l

VERDIKT

| Kawasaki Versys |      |
|-----------------|------|
| Motor           | 8/10 |
| Podvozek        | 6/10 |
| Brzdy           | 5/10 |
| Ovladatelnost   | 8/10 |
| Město           | 7/10 |
| Cestování       | 7/10 |
| Sport           | 6/10 |
| Výkon/cena      | 8/10 |

dostí. Šest set padesát kubíků, papírově hodnoty jak z druhé třídy pomocné školy, a on tahá a točí se do nesmyslů jak veverka na kokainu. Nemluví o zabíjácím tahu a výkonech, kdy vám vypadávají ramenní klouby, ale o neuvěřitelně veselém projevu a lineárním zátahu v téměř celém otáčkovém rozsahu. A navíc ještě o parádním průběhu krouťáku, protože když nenarazíte na zácpu, semafor nebo opravdovou vracečku, můžete tam nabouchat šestku (řazení má delší dráhy, ale jinak je v pohodě) a nechat ji tam až do večera. Městská padesátka na dva a čtvrt tisíce není problém, pak stačí jen progresivně přidávat a motor se volně sbírá bez cukanců nebo šhubání v převodovce. Od nějakých osmdesáti už je akcelerace bezproblémová a nad stovku výš vysloveně živá.

Tou dobou už dvouválec točí nějakých pět tisíc a přesně to jsou startovní otáčky té největší zábavy. Šest, sedm, tady to frčí, jen pozor na tachometr, sto čtyřicet je tam dřív, než se nadějete. A teď pozor, ani když se nebudete vázat a pořádně se odvážete, nedonutíte motor, aby žral dramaticky přes pět litrů, spořilci dokáží jezdit kolem čtyři!

**Není na závody**  
Kdo ale Versyse a jeho motor chce používat jako budič adrenalinu, ten si spletl kino – malý motor tahá slušně, ale 64 koní prostě nikdy nebude trhat asfalt. Navíc nikde nepřichází žádné výrazné nakopnutí, ba spíše nad osmičkou výkon citelně uvažá a červené pole v 11 500 je vlastně zbytečně vysoko. To ovšem nevádím jako negativa, nýbrž jako varování pro ty, kdo by očekávali nečekané. Versys je dělaný na dynamiku v nižších a středních točkách, nikoli na jančení s otáčkami komerem ohnutým za roh.

Co naopak za negativum pokládám, to jsou citelné vysokofrekvenční vibrace do stupáček, obzvláště té levé, při dálničním

režimu kolem 130-140 km/h. Překvapivě nad 7500 otáček alias 160 km/h se vibrace nezvyšují, nýbrž naopak ztrácejí, takže vám asi nebudě než za to tahat a policistům to pak musíte nějak vysvětlit...

**Intuitivní ovladatelnost**  
Co ale dělá Versyse Versyssem, je jeho šásko. A posaz. Odtud pramení jeho univerzální schopnosti, kdy tahle motorka je schopná vás v klidu vozit každý den do práce přes zacpané město, předrncáte na ní naše třetitřídky, vyřadíte se v pomalých zatáčkách, v klidu a pohodě si to posvístíte po hlavních tazích a ve finále v srpnu nabalíte kufrý a vyrazíte po dálnici na Gibraltar – a nikde nebudete mít pocit, že by se tam Versys prostě nehodil.

Sezení je tak přirozené, že vás ani po delší cestě nic nebolí (kromě zadku, když pojedete v džínách, protože sedlo je dost měkké), díky výborně situovanému těžišti (výfuk pod motorem, všechno maximálně centralizované) je motorka neuvěřitelně lehce ovladatelná i při jízdě krokem a na vrub relaxovaného posazu jde i pocit maximální kontroly nad motorkou, takže si kolikrát troufnete mnohem víc než na výrazně sportovnější stroje.

**Tvrdí, ale všeho schopný**  
Ono ale základem je, že vás podvozek podrží (naopak gumy vás moc nepodrží, Dunlopům D221 jsem nikdy na chuť nepřišel), a to zvládá s přehledem. Možná je až příliš sportovní a v základu by nemusel být tak natvrdo nastavený, když už má docela velké zdvihy. Alespoň že si jak u předních obrácených vidlic, tak na zadní centrále, která je umístěna bez přepákování pěkně po straně, můžete regulovat předpětí pružin i odskok, byť speciálně na to drncání by se mně líbilo i štelování komprese. No vidíte to, to jsou ti novináři, místo aby se rozplývali, že na jasné rozpočtové motorce najdete i něco víc než jen obligátní nastavení předpětí zadku, tak se vrtají v tom, že tady není nastavitelnost jak u supersportů...

Zkrátka podvozek, který tvoří zajímavý ocelový rám, USD vidlice vpředu a parádní hliníková banánová kyvka vzadu, je připraven jak na skopčiny, tak na usedlou jízdu, je obratný, ale nikoli nervózní, a vlastně největší dilema máte akorát v jízdním stylu – jestli vysedat dovnitř zatáčky jako na sportu, lámat motorku pod sebe jako na krosu, anebo prostě nedělat nic a jen dřepět a vozit se. A je to jen na vás, u téhle motorky je přirozené všechno. Jenom pozor při bláznění, protože jistou slabinou jsou brzdy, které jen ztěžka dostávají průměrné hodnocení.

**► SE STEJNÝM MOTOREM**  
Versys, ač to nevypadá, má svůj konstrukční základ v řadě malých é-er-šestek, nahaté ER-6n a kapotované ER-6f. Vždyť se na ty motorky podívejte důkladně: motor je mechanicky identický, rám plus minus také, uložení zadního odpružení jakbysmet, takže jsou tady vlastně jen delší přední vidlice a vzadu banánová kyvačka, jenž svým tvarem zase zvedá zadní část motorky. Nachlup stejné jsou i rozměry pneumatik, mizerné brzdy a až absurdně nízká spotřeba. Motor je papírově nejslabší, ale na běžné drandění možná nejpříjemnější, díky svému nalažení na spodní otáčky.



ER-6n



ER-6f



V zatáčkách a na horším povrchu vynikne ovladatelnost tohoto drobka

Ani když se nebudete vázat a pořádně se odvážete, nedonutíte motor, aby žral dramaticky přes pět litrů

**Bezkonkurenční porce muziky**  
Versys od Kawasaki za těch pár let, co je na trhu, prokázal svou jedinečnou všestrannost, a jeho novější generace je ještě lepší. Když si to vezmu kolem a kolem, nenapadá mě žádná jiná motorka, která ve stejné cenové kategorii zvládá to samé – a ani když zahrnu do srovnání všechny motocykly bez ohledu na cenu, nenajdu moc takových, které by byly takhle univerzální. Město? Na to má Versys výbornou ovladatelnost, dobrý přehled o provozu díky vyššímu sezení a necukající motor. Krátké adrenalinové výlety? Tam Kawa boduje slušným zátahem a agilním podvozkem, snad jen ty lepší brzdy tady opravdu postrádáte. Chcete se jen tak kochat? Žádný problém, cvakněte šestku a díky pohodlnému po-



Testování přihlížel i tajný čínský agent. Za rok udělají v Šanghaji kopii Versyse i s Honzisé

sazu to vydržíte dlouho. A ve finále i takhle malý motor bez problémů zvládne delší dálniční přesuny, aniž byste měli urgentní dojem, že jedete na přetočené ždímačce. Za svých 200 tisíc tady dostáváte bezkonkurenční porci muziky.

**Motocykl do testu zapůjčila firma ASKO KC.**

inzerce



Are you "Ready to Race"? >> [www.ktm.com](http://www.ktm.com)

**DOBRODRUŽSTVÍ POKRAČUJE KTM 990 ADVENTURE**

**TURISTICKÉ PLEXI**

**ORANŽOVÉ PADACÍ RÁMY**

**DRŽÁK A POUZDRO GPS NAVIGACE**

**GELOVÉ ERGONOMICKÉ SEDLO**

**SET KUFRŮ VČETNĚ DRŽÁKŮ**

Dobrodružství začíná ve tvé hlavě. Abys jej však mohl zažít, potřebuješ KTM 990 Adventure Limited Edition. S množstvím turistických doplňků jsi perfektně vybavený pro každé dobrodružství, jaké si umíš představit. Teď u svého prodejce KTM!

**PRODEJCI:** BRNO: AUTONOVA BRNO S.R.O., MASNÁ 418/20, TEL. 543424238 • HRADEC KRÁLOVÉ: KTM TROJAN, BRNĚNSKÁ 1800, TEL. 495269492 • CHOMUTOV: AUTO MARKET S.R.O., MÁLKOV 80, TEL. 474622929 • LIBEREC: UNIVOK, DOPRAVNÍ 711, TEL. 777682227 • MLADÁ BOLESLAV: FLASH TEAM S.R.O., BOLESLAVSKÁ 902, TEL. 326334827 • OLOMOUČ: MOJEMOTORKA.CZ, PAVLOVICKÁ 124/4, TEL. 724488931 • PRAHA: RACE TOOL, VRBOVA 19, TEL. 222362231 • PRAHA: SHIVA MOTOSHOP, PECERADSKÁ 108, TEL. 267712041 • STRÍBRŮ: B&P RACING S.R.O., TOVÁRNÍ 503, TEL. 374627000 • SVITAVY: AMD, NÁMĚSTÍ MÍRU 89, TEL. 461532256 • VLAŠIM: SETTE S.R.O., VLASÁKOVÁ 844, TEL. 317844775 – 6

