



Zelený superbike dlouho přežíval coby „méněcenné“ devítikilo, které mělo v poslední době trochu komplexy z nadváhy. Motorka byla smutná i z toho, že má oproti konkurenci menší svaly, ale inženýři z vývojového oddělení dali hlavy dohromady, vykasali si rukávy a přetvořili ji na lehké monstrum s výkonem, kterého je víc než kilogramů.

Kawa, jaká tu dlouho nebyla

První dojem z nového motocyklu připomíná rodinnou atmosféru, protože stejně jako Honda CBR, i Kawasaki má rysy podobné své šestistovkové sestře. Nehrají tu ale stěny rámu vedoucí od krku řízení přímo k úchytu zadní kyvné vidlice. Rám má hodně štíhlý profil, který nepůsobí nijak rušivě a zcela neobvykle nevede kolem motoru, jak jsme byli zvyklí, ale nad ním. Rám má všechny vlastnosti, které se od něj požadují, a přitom není o moc masivnější než rám menších vzteklých šestistovek. Svou premiéru si s novým motocyklem odbylo i pár řešení v motoru. Například klikový hřídel a vstupní i výstupní hřídel z převodovky jsou uspořádány do trojúhelníku a čtyřválec je díky tomu kratší. Blok s horní částí klikové skříně jsou v jednom kuse, což

pomohlo ke snížení hmotnosti a větší tuhosti motoru. Rubem tohoto řešení může být případná oprava v horní části bloku motoru, na druhou stranu by vačky z chromolybdenové oceli a kované písty měly něco vydržet, navíc jsou velmi lehké.

GPZ900R po dvaceti letech Vstupní otvor náporového sání je ve stylu ZX-6R umístěný ve středu horní kapotáže, kde vytváří vzduch největší přetlak před vstupem do airboxu. V sacím potrubí je dvojice škrtkových klapek pro jemnou dodávku síly a znehodnocená směs benzínu se vzduchem pak spěchá skrz ultralehké titanové výfukové potrubí 4-1 s přívěrou zlepšující průběh výkonové křivky. Na konci systému je tlumič



s titanovým vnitřkem a tenkým obalem hliníku. Čtyřválec má kromě kapalinového chlazení také kapalinou chlazený výměník oleje sousedící s olejovým filtrem a zajišťující co nejmenší kolísání teploty oleje. Olejová vana je hluboká, což je rovněž dobré pro optimální teplotu oleje, a stejně jako na „šestce“, je i zde spojka se zařízením, omezujícím odsakování zadního kola při odřazování. Vidlice je obrácená s průměrem trubek 43 milimetrů, s vylepšeným hliníkovým tlumičem. Vzadu je na kyvnou vidlici napojena centrální jednotka Uni-Trak s nastavitelnou výškou. Šestipaprsková kola jsou opět lehčí a pevnější než třípaprsková u předchozí devítky a na předním kole jsou dva zajímavé „krajkové“ kotouče. Čtyřpístkové třmeny jsou samozřejmě radiální a tyhle brzdíče podobné těm na ZX-6R. Podle tvůrců motocyklu je „litr“ strojem hodným pověsti značky a dá se říct, že s ním značka oslavila dvacetileté výročí od příchodu tehdy hodně ostré GPZ 900R, na které kdysi Tom Cruise lámal dívkám srdce ve filmu Top Gun.



Kratší než ZX-6R

Do jednadvacátého století se Kawasaki řítí se 184 koníky točícími klikou, takže se půjdeme podívat, jak jim to běhá. ZX-10R zatáčí jako šestistovka a když se stroj žene ze zatáčky ven, přichází ten pocit znova. Koně pracují s podvozkem a ne proti, přestože je tahle bez šestnácti dvousetkoňová mašinka o pět milimetrů kratší než malá Ninja. Dá se říct, že ZX-10R jezdí a funguje jako ZX-6R s litrovým motorem. Před vstupem do horních otáček ale o sobě nedává motor vědět tak, jak by se dalo čekat. S litrovým objemem má sice dost točivého momentu, ale nedá se říct, že by šel vespod tak dobře jako třeba kolegyně Suzuki GSX-R 1000. Nevím jestli je to hodně lineární křivkou točivého momentu nebo jen tím, že na okruhu se jezdí skoro pořád ve vrchním rozpětí otáček. Ale co, až bude test Kawasaki v běžném provozu, tak se uvidí. Jak se prodereš do vrchu, přeřadíš, nakrmíš motor palivem a pustíš spojku, cítíš tendenci motorky začít odlepovat zadek od asfaltu ještě na čtyřku. Je ale dobré si dávat pozor, abys s řidítky při přistání moc nehybal, protože ZX-10R nemá a nebude mít tlumič řízení. Naštěstí ale jen jemným chvěním řízení připomíná, že by něco mohlo přijít, a nesnaží se jezdců rovnou zřít stylem doraz-doraz. Šasi je prostě stabilní a i když pojedíš



celou dlouhou rovinku po zadním, pustíš kolo na zem těsně před zatáčkou a hned půjdeš na brzdy, nebudeš se bát o své zdraví. Výška sedla je pocitově stejná jako u šestky a řídítka nejsou příliš daleko. Většina z nás chtěla obě páčky sklopit dolů pro lepší dosažení brzdy, a spojky, ale to byla jediná změna nastavení, o kterou jsem za celý den poprosil.

Pérování se podařilo

Tuhý a stabilní podvozek má výborné pérování, které poskytuje srovnatelný typ zpětné vazby jako Öhlinsy, které se montují na skoro všechny závodní superbiky. Další, co mi postupně pomohlo stlačovat časy dolů, byla kromě vidlice také dvojice předních brzdíčů, velmi dobře fungujících, pokud jde o sílu i o jemnost ovládání. Brzdím čím dál tím později a dál v zatáčce bez jakéhokoli špatného pocitu, a jestli si budu kupovat další motorku, musí mít radiální brzdíče. A co bylo špatně? Převodovka. Začalo to pěkně dlouhou jedničkou a odstupňování a řazení šlo pěkně dál až do čtyřky. Tam začala jít převodovka ztuha, s docela velkým rozdílem. Mechanici

Kawasaki ale přes noc vyměnili hřídel, který bránil jemnějšímu chodu, a došlo ke zlepšení, i když ne úplně stoprocentnímu. A co na konec? Motorka mě nadchla přesně tam, kde jsem to od ní čekal, a někde ještě víc, hlavně při agresivním brzdění a rychlých výjezdech ze zatáček.

Technická data

**Kawasaki
ZX-10R Ninja**

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4
objem	998 cm ³
vrtání x zdvih	76 x 55 mm
výkon	135 kW (184 k) / 11500 ot./min.
točivý moment	115 Nm / 9500 ot./min.
kompresní poměr	12,7:1
plnění motoru	vstřikování Mikuni
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy vpředu/vzadu	2 kotouče Ø 300 mm, čtyřpístkové třmeny / 1 kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen
rozvor	1385 mm
výška sedla	825 mm
suchá hmotnost	170 kg
objem nádrže	17 l
cena	439 000,- Kč

