

Kawasaki válku velkoobjemových **cruiserů nenastartovala, „pouze“ ji zakončila a vyhrála. Tedy letos, příští rok se možná zjeví ještě větší v-twin, ale to, že Kawa v letošní bitvě zbytek světa s převahou převálcovala, už nic nezmění.**



Demonstrace síly

Kluci v Kawě nevyrobili pouze nejobjemější sériový cruiser, ale postavili kombinaci síly, „kroutáku“ a nepřehlédnutelného vzhledu. VN není

vyroben pouze pro cestu z bodu A do bodu B po dlouhé rovné komunikaci jako některé jiné cruisery. Kawasaki vzala v úvahu, že existují i klikaté silnice a VN se na nich dokáže pohybovat. Na rozdíl například od Z 1000 převyšuje reálný objem válců označení motorky, protože v motoru dvoulitrové Kawy se skrývá celých 2053 kubíků. Každé otočení plynem vyvolává okamžitou reakci

zadního kola, se kterou se může srovnat jen několik málo dalších sériových ماشین, superbiky nevyjímaje. Ruce trhající síla provází celou výkonovou křivku a vrcholí v pěti tisících, kdy se z motoru vyřítí 177 newtonmetrů. Po cestě se jich díky převodům sice kolem 13 procent ztratí, ale i tak jich bude na kole pořád dost, abys při sprintu ujel zbytku kámošů z tvoji party.



Mamut umí zatáčet

Při postávání vedle dvoulitru se budeš před první jízdou asi dost bát, aby ses nedostal do situace, kdy se budeš muset s Kawou proplétat pomalým provozem nebo dokonce parkovat. Jak rozměry, tak hmotnost dělají z podobné představy hotovou noční můru. Hlavním důvodem, proč se na silnici mašina chová o hodně líp, je nízké těžiště, pro které v Kawě udělali fakt hodně. Například rozvod ventilů je OHV a místo aby byly vačky někde pod nádrží, točí se pěkně u země. Nedá se sice říct, že VN jezdí jak malá motorka, ale jeho chování je hodně vzdálené tomu, co bys čekal od podobného mamuta. Cestování na VN 2000 je neopakovatelná zkušenost a poznáš to už s prvním zatáhnutím za plyn. V jakékoliv situaci, jakýchkoli otáčkách, na jakoukoli rychlost máš k dispozici obrovskou sílu, která je připravena okamžitě nastoupit do vlaku sekundárního převodu a začít ničit zadní pneumatiku. V nerušeném využívání dvoulitrové síly ti pomáhá i pětistupňová převodovka. Přes obrovské rozměry celého agregátu je hodně jemná a změna rychlostí netrvá nijak přehnaně dlouho. První kvalt je o něco kratší než bys chtěl, protože na jedničku nastupuje omezovač po hodně krátké chvilce a při rozjezdech s kouřící zadní gumou musíš mít levou nohu hned připravenou naladovat další převod. Od dvojky nahoru už je odstupňování v pohodě a nejvíc si asi užiješ zevlování na čtyřku nebo pětku s otáčkami kousek nad volnoběhem.

Věčkové dunění

Masivní válce jsou živěny vstříkováním posílajícím palivo do sacích potrubí o průměru 46 mm. Síla díky stříkačce přichází jemně a odhadnutelně. A to je dobře, protože kdyby něco tak masivního přicházelo nečekaně, padal bys k zemi častěji než kokršpaněl po flašce rumu. V systému vstřikování pracují navíc vstříkovače konstruované tak, aby benzín rozprášily co nejvíc a udělaly extra jemnou směs, která efektivně vyhoří. Při odfukování produkuje výfukový systém Kawy fakt pěkný zvuk, samozřejmě po srovnání se vším ostatním se sériovým výfukem. Velkou roli tady hraje uložení ojníc na společném čepu klikové hřídele, dodávající mašině věčkové dunivý charakter. Sladit kvalitní zvuk a přijatelné vibrace není s podobným řešením ojníc na klice zrovna sranda, ale zelený tým se snažil a mise byla splněna. Většina vibrací je potlačena

dvojicí vyvažováků a co nepoberou oni, sežere pružné uložené motoru.

Kvalitní podvozek

Zařídí, aby se skoro 400kilová věc chovala na silnici jako normální motorka, není pro odpružení zrovna jednoduchý úkol a je třeba říct, že podvozek dvoulitru svůj job zvládá. 49milimetrová vidlice a zadní centrální pobírají nerovnosti v rámci svého zdvihu klidně a nezákladně. V rychlých zatáčkách dokáže odpružení a rám spolehlivě odvracet kroucení a v utažených zákrutách se z motorky nestane rovně letící hromada chromu, ale na svoji kategorii dobře ovladatelná věc. Dvoulitř samozřejmě není sportovec, ale na klikatých silnicích je jeho podvozek minimálně stejně rychlý jako u zbytku cruiserů s motorem od patnáctikila výš. I dostupný úhel náklonu je srovnatelný se zbytkem světa, i když od stupačky létají kovové špony, VN je stabilní a žene si svých 400 kilo vstříc další zatáčce. V kontaktu s asfaltem pomáhají široké gumi na litých kolech, konkrétně stopadesátka vpředu a dvoustovka vzadu, a ta je jednou z nejširších zadních pneumatik na sériových strojích.

Relaxace v sedle

Stejně jako není sranda masitý motocykl zkonstruovat tak, aby dokázal i zatáčet, velkou výzvou bylo také, jak jej zastavit. Na tomto úkolu pracuje dvojice velkých kotoučů se čtyřpísty vpředu a jeden ještě větší s dvoupístem vzadu. Celá „parta hic“ svojí silou na hrozivý agregát stačí a dokáže velkou hmotu donutit k zastavení za všech okolností. Zadní kotouč je

sice „třetím vzadu“, ale po citlivém využití znatelně vstoupí do hry a když si budeš hlídat, aby se dvoustovka nekousla, předku hodně pomůže. Díky svojí délce, „relaxační“ poloze, tvaru řídítek a pětihvězdičkové pozici v sedle je Kawa mimo jiné ideálním aparátem na klidnou jízdu s nataženými nohama, uvolněnými rukama a žvarem v koutku po vzoru vlka ze seriálu Jen počkej, zajíci.

Vejde do historie

Páčky a ovladače jsou z kvalitního materiálu a s jejich ovládáním není žádný problém. Palubka žijící v chromovém domečku je umístěná na bandě a má tachometr se stylovými číslicemi, které připomínají dobu, kdy byla Adina Mandlová kost k pohledání. Ze sedla tedy vidíš jen samá krásná panoramata a klasický vzhled dodávají i linie nádrže, do které se vejde dost paliva na dlouhou jízdu bez zbytečného postávání u stojanů benzinových stanic. Heroickým počinem z designérského hlediska je přední čtyřžárovková megalampa, objímající svým chromovým obalem celou vidlici. Posláním tří horních žárovek je kosení tmy v potkávacím módu, zatímco dolní chlřík světla slouží jako dálka. Na závěr je třeba říct, že i když některé módní trendy umírají rychleji než bílé myši vhozené do teraria s hladovou anakondou, VN 2000 je strojem, který díky svým válcům obřích rozměrů zcela určitě zaujme místo v motocyklové historii.



Technická data

Kawasaki
VN 2000

motor	čtyřdobý kapalinou chlazenýdvouválecdoV, OHV/4
objem	2053 cm ³
vtřání x zdvih	103 x 123,2 mm
výkon	76kW(103k)/4800ot./min.
točivý moment	177Nm/3200ot./min.
kompresní poměr	9,5:1
plnění motoru	vstříkování
startér	elektrický
převodovka	pětistupňová
brzdy vpředu/vzadu	2 kotouče
Ø 300 mm, čtyřpístkové třmeny	/1 kotouč Ø320 mm, dvoupístkový třmen
rozvor	1735 mm
výška sedla	690 mm
suchá hmotnost	340 kg
objem nádrže	21 l
cena	569 000,-Kč

