

Anglický Japonec



Ještě než na motocyklový svět v plné míře dolehl retrostyl posledních let, představila Kawasaki svůj model W650. Dvouválec si vzal za vzor starou anglickou klasiku BSA, Norton a Triumph, ale vycházel i z vlastních zkušeností původní 650 W1 z roku 1965.



Ivo Helikar
ivo@cmn.cz
foto: archiv

Dnes stále více výrobců sází na retro, protože je mezi námi nemalá skupina jezdců, kteří by se rádi vrátili k pramenům. Nepotřebují motocykl nabušený výkonem, jde jim hlavně o radost z jízdy. Nostalgie starých dobrých motocyklových časů také hraje svou roli. Ovšem od starých časů se už hodně změnilo a pod klasickým designem je často k nalezení soudobá technika. Ono to vlastně ani jinak nejde, musí se plnit technické a ekologické normy současnosti.

Jenže skoro v každém z nás je schovaný aspoň malý kousek touhy po originalitě, jenž může vystihnout právě nějaký takový model. Každá součástka a dopl-

něk na vás dýchne vzpomínkou na dobu našich tatínků a dědů. Chromované blatníky, dva tlumiče, drátěná kola, vidlice překryté ochrannými gumovými měchy, elektrický startér doplněný o možnost natočit motocykl pákou. A navíc ještě úzké pneumatiky s původním dobovým vzorkem. A přesně tohle Kawa W650 umí.

Menší výkon, jinak dobrý

Tohle není motocykl pro závodníky, to není pro ty, kteří rádi ukazují své bicepsy a musí v každé zatáčce brousit slidery o asfalt. Všechno tomu také odpovídá, už při prvním pohledu a poslechu, třeba to dojemné cinkání vychlazeného motoru. Ten disponuje vším, co k radosti z jízdy potřebujete. Má rozvod OHC s královskou hřídelí a čtyřmi ventily ve válci, dva válce v řadě, objem 675 cm³, výkon padesát koní, točivý moment 56 Nm a pětistupňovou převodovku. Vy-

padá to možná na dnešní dobu až moc klidně, ale motocykl je i s těmito parametry překvapivě pružný. „Například díky dlouhým zdvihům pístů, 360stupňovému dvouválci a větším setrvačnickým má krouťák téměř lineární průběh a prakticky funguje od volnoběhu, což poskytuje zvlášť v otáčkách prima zážitky,“ míní jeden z majitelů.

Nenechte se vyvést z klidu

Kawasaki vyjela s tímto mode-

**Příjemný
k vyjížděním, ale
výborně si vede
i v městském
provozu**



TECHNICKÉ ÚDAJE

Kawasaki W650 (r. v. 2004)

Objem	675 cm ³
Výkon	36,8 kW / 50 k @ 7500
Točivý moment	56 Nm @ 5500
Hmotnost	195 kg (bez náplní)

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený dvouválec, OHC/4, vrtání × zdvih 72 × 83 mm, kompresní poměr 8,6:1, 2 karburátory Keihin CVK34 s akcelerační pumpičkou, elektrický a nožní startér, pětistupňová převodovka, sekundární převod 0-kroužkovým řetězem

Podvozek: dvojitý kolébkový ocelový rám, vpředu nenastavitelná teleskopická vidlice Ø 39 mm, zdvih 130 mm, vzadu dva tlumiče s regulací předpětí, zdvih 105 mm, brzdy vpředu kotouč Ø 300 mm, dvoupístkový třmen, vzadu bubnová jednobloková, pneu vpředu 100/90-19, vzadu 130/80-18

Parametry: délka 2190 mm, šířka 905 mm, výška 1140 mm, rozvor 1455 mm, úhel řízení 27°, stopa 108 mm, sedlo 800 mm, světlá výška 125 mm, nádrž 15 l (3 l rezerva)

lem už v roce 1999. Do roku 2001 se používala širší a vyšší řídítka, potom se jízdní vlastnosti díky jejich zeshlazení a prodloužení rozvoru i tupějšímu úhlu řízení vylepšily. Na věčku se sedí zpříma, což sice k tomuto stylu jízdy patří, při vyšších rychlostech však už můžete pocítit, jak se do vás opírá vzduch. Že se pod vámi stroj v zatáčkách přeci jen lehce roztváří, to by vás ale nemělo příliš znervózňovat, i když to není zrovna příjemné. Přední brzda s kotoučem o průměru 300 mm plní svou práci dobře a ani zadní jednoblokový buben nedělá jízdu méně bezpečnou.

A tak se W650 hodí hlavně k pohodovému výletům a překvapivě dobře si vede také v městském provozu. Tam přijde vhod nižší hmotnost, níže položené sedlo a měkčí pérování. Co se hodí v těchto podmínkách, může být hendikepou při vyšších rychlostech. Jenže to je něco, pro co si asi takový motocykl pořizovat nebudete. Měkčí pérování bývá na překážku závodnickému stylu jízdy, nakonec s měkkou přední vidlicí se nejspíš budete potýkat i při prudším brzdění.

Móda je móda

Na podobných mašinách jezdí dnes nejen starší generace, která si chce připomenout svá mladá léta, ale i mnohem mladší jezdci. Podobných motocyklů je rok od roku stále víc, ani Kawasaki neskončila se svou retro nabídkou, pro rok 2011 představila úplně nový model W800. Starší model však má jednu výhodu, patří v daném segmentu k tomu nejlevnějšímu, co můžete na trhu najít. Do konkurence se dá

Absolutní hodnocení ČMN: ★ ★ ★ ☆ ☆

Výroba: 1999–2007

Cena: od 80 000 Kč

► HODNOCENÍ

Motor

Jízda, ovladatelnost

Výbava

Kvalita, zpracování

Výkon/Cena

★★★★☆

★★★★☆

★★★★☆

★★★★★

★★★★☆

► SERVISNÍ ÚDAJE

Servisní prohlídka a výměna oleje každých 6000 km, specifikace oleje 10W-40 SAE
Ventilová vůle: sání 0,08–0,13 mm, výfuk 0,14–0,19 mm

dneska počítat nejen anglická klasika, ale třeba i italská Ducati nebo Moto Guzzi. Docela úsměvné však je, že mnoho majitelů vám bude tvrdit, že W650 vypadá angličtější než pravý Angličan: „Podle fotek odstraňuje mnoho vlastníků z nádrže logo Kawasaki W650, aby motocykl vypadal jako starý „Angličan“,“ prozradil jiný majitel. „Ono se není čemu divit. Motocykl, kde se místo zakrývajících plastových bublin dá kochat pohledem na motor a krásný detail, zas až tolik na trhu není. To hlavní je samozřejmě motorové srdce. Je to precizní práce, skvěle vypadá a zrovna tak funguje. Bzučení královského hřídele se vhodně

doplňuje se zvukovou kulisou výfuků bez zbytečných katalyzátorů. Pořádný motocykl je o zvuku, chromu, ale i o vůni. Jízda je mimořádně pohodová, motor pružný, jen by potřeboval více výkonu.“ Stává se, že si občas někdo povzdychne nad jízdními vlastnostmi v určitých situacích, ale pak hned připojí omluvu, že se s něčím takovým u podobného stroje vlastně musí počítat: „Motocykl se díky úzkým pneumatikám dobře ovládá, ale v určitých situacích je trochu neklidný, to mu ale nevyčítám. Je to daň trubkovému rámu.“ Na druhou stranu, pokud si chcete jízdu užívat a vychutnávat, je to stále dobrá volba. ■



Spousta chromu, úzké pneumatiky, dva tlumiče, drátěná kola a vidlice chráněné gumovými měchy



► VAŠE OHLASY

Mario Bláha (2. 2.): Proč jsou sakra ojeté tak drahé? :-)
Honzis, ČMN (4. 2.): Protože to nejsou masovky na jednu sezónu. Koupali a kupují si je lidé, kteří věděli, do čeho jdou, a jen neradi je většinou prodávají. Tahle motorka si kolem sebe navíc dokázala vytvořit hotový kult osobnosti (britský

vzhled kombinovaný s japonskou spolehlivostí a nenáročností, to je prostě tahák), a jako taková si bude držet cenu, dokud ji nesrazí ojeté osmistovky :-)
Ladislav Šustr (5. 2.): Přivezl mi ji Pavel Hanzlík, je úžasná, krásná a opečovávaná... Jsem moc rád, že ji mám.

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

Přineseme článek o Suzuki SV650. Tento vidlicový, kapalinou chlazený dvouválec se od počátku vyráběl ve dvou verzích.

► TECHNICKÁ PORADNA

Vytečení přední vidlice při dopravě

Dotazy do poradny zasílejte na poradna@cmn.cz nebo přes www.bikes.cz/otazky, kde najdete i všechny v ČMN dosud vyšlé poradny.

Připravuje: L. Záruba

foto: archiv

Ahoj, mám relativně nově krosku, a začala mi téct přední vidlice. Divné mi je, že začala téct při přepravě na trénink, když jsem ji převážel na vozečku. Víím, že na krosky žádná záruka není, ale přesto se chci zeptat – dá se takováhle závada nějak reklamovat?

Jirka

I když otázka neposkytování záručního krytí u motokrosových motorek není tak úplně jedno-

značná, jak říká většina dovozců, tenhle případ půjde s největší pravděpodobností za tebou. Nepopsals sice, jak motorku převážíš, ale na začátku je hodně jednoduché udělat chybu i při „pouhé“ přepravě na vozíku. Nejhorší, co člověk může udělat, je prostě najet s kroskou na vozík, a tak jak je, ji za řídítka nebo spodní brýle přikurtovat. Uvědom si, že po celou dobu dopravy je pak přední vidlice stlačena, klidně půl hodiny nebo třeba hodinu, a na to nejsou gufera vidlic stavěná. Gufera dokáží udržet obrovské tlaky oleje při dopadech na skocích, ale tyhle rázy jsou pouze krátkodobé. Dlouhodobé zatížení guferům opravdu neprospívá.

Při přepravě na vozíku při vyšších rychlostech navíc vzniká na zadní straně vidlice aerodynamický podtlak, který pomáhá olej z vidlice vysávat.

Co proti tomu dělat?

Až si necháš vidlici opravit (vyměnit vadná gufera, podle stavu případně i prachovky, a dát nový olej) musíš motorku na přepravu na vozíku správně připravit. Předně před připevněním motorky musíš zabránit stlačení vidlice – mezi kolo a vidlici prostě vložit vzpěru. Vyrábějí se profesionální, perfektně vydesignované vzpěry z kvalitních plastů (viz. obrázek), které se pak ovšem s oblibou ztrácejí. Bohatě ale postačí i kus obyčejného dřevěného špa-



Příklad lidové tvořivosti

líku, který si necháš přiráznout na míru a který před upoutáním motorky vložíš mezi přední blatník a kolo. Konce hranolu si můžeš upravit například podle obrázků.

Druhou věcí, kterou musíš udělat, pokud je při přepravě vidlice stlačena, je „ufouknout“ vzduch z vidlic povolením od-



Příklady profesionálně vyráběných vzpěr přední vidlice



vzdušňovacích šroubků nahoře na vidlici.

Toto jsou zcela základní opatření, která prostě udělat musíš, pokud nechceš brzo přijít o další sadu gufer. Pokud se tvoje gufera tak jako tak blíží konci své životnosti, budou ovšem stále více náchylná na vytečení kvůli pod-

tlaku za jízdy. Tomu se dá levně zabránit omotáním vidlice obyčejným hadrem nebo poněkud nákladnějším způsobem – pořízením dodávky. ■

PORADNA na
www.bikes.cz/otazky

