

SECOND HAND | Kawasaki ZXR400

VELKÁ malá zelená

- **nejhezčí** malý superbike všech dob • **nejkrásnější** zvuk
- koncentrát **emocí** • opravdu **funguje** • zelená... **co chceš víc?**
- když ji **miluješ**, na jejím věku nezáleží



Jakub Nič, jakub@cmn.cz
foto: autor

Extrém je to správné slovo. V době, kdy vznikala tahle čtyřstovka, se totiž nešetřilo. Dnes jsou motorky třídy pod 600 cm³ sice hezké, ale tak nějak na nich vidíte spořivé oko vývojáře. Kawa ZXR400 je postavena pěkně postaru v plné parádě. Pořádný rám, nastavitelný podvozek, závodní palubka, plnohodnotné plasty, našťvaný motor (podle ucha). A můžete být zvyklí klidně na tu úplně nejvíc nejnovější R1, a přesto vás svezení se ZXR400 zaujme a potěší. Pokaždé, když ji v garáži spatříte, evokuje ve vás ZXR závodní atmosféru devadesátých let, bez kontrol trakcí, elektronických map a supermoderních ABS škatulí.

Potřebuje pozornost

Než oblíknete rukavice, musíte nastartovanému studenému čtyřkilu minimálně pětkrát šahat na sytič, motor je nervózní a zmítá se od chcípnutí do uječnění 5000 otáček, lape po dechu, prská... Trochu neandrtálská motorka, dinosaur, samozřejmě parametrově dávno překonaný. Ale emočně? Ukažte mi nějaké

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: 1989 - 2000

Cenové rozpětí: 30 000 - 60 000 Kč



SERVISNÍ INTERVALY

6000 km olej + doporučeno kontrolovat, popř. napnout rozvody, 12 000 km ventily + podtlaky karburátorů a svíčky

čtyřkilo, které v tomto oboru zetixeru naplácá. Tahle motorka chce pozornost, za kterou se odvděčí hřejivým pocitem u srdíčka.

ZXR je středně velká motorka, poměrně nízká, na svá léta perfektně ovladatelná, ale z dnešního pohledu cítíte, že centralizace hmoty tenkrát ještě v kurzu nebyla. Motor je uječený a chruplavý, podle ucha byste motorce tipovali minimálně 750 kubí-

ků. Nejvíce se vzteká mezi 10 000 a 14 500, pod tím prvním číslem s hodně nulami ovšem nic záračného nečekejte. Šedesát pět koní ale taky umí pěkně zařehat, však maximálka se šplhá k neuvěřitelné cifře 230 km/h, na čtyřkilo frajeřina.

Podvozek je tvrdý a nesmírně tuhý, rám se ani nehne, útlumy jsou tuhé. Na okruhu je tato tvrdost super, ale na klasických čes-

kých díravých silnicích jsou kola v kontaktu s povrchem stejně často jako prkno freestyle snowboardáka na sněhu. Přesto se motorka vede překvapivě dobře. Z prostatiků ovšem vytřeše poslední schované kapičky, sedlo je totiž tvrdé jako beton. Jenže tato motorka nemá být komfortní, kvůli tomu si ji nekupujete.

Drží v kupě, ale...

Celkově je ZXR400 poctivě postavená motorka a jako taková netrpí problémy konstrukčními. Zásadním problémem je totiž spíš stárí samotné a lidský článek. Věkové skupiny okupující tento stroj nepatří k nejpreciznějším, a to ani v oblasti ovládání stroje, natož pak v morální údržbě. Přestože je ze všech dostupných čtyřkil ZXR400 jedna z nejbytelnějších a nejrobustnějších, musíte při koupi hodně vybírat, většina ZXR400 je, jak mi bylo servisem řečeno, „vohoněná na smrt a dolámaná zleva-zprava“.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Kawasaki ZXR400



Objem	398 cm ³
Výkon	65 k@13 000
Točivý moment	36 Nm@12 000
Hmotnost (bez náplní)	188 kg
Spotřeba	5 - 7 litrů

Historie:

1989: Kawasaki ZXR400 – modely „H“, hranatý design, vpředu dvě kulaté lampy, krabicovitá podsedlovka; USD vidlice, k dostání i sportovnější jednodeslová verze značená „J“
1991: nová ZXR400 „L“, motor místo 62 nově 65 koní, nový rám, kyvka, jiná vidlice USD, kapotáž s obléjšími tvary, vpředu jedna placatá lampa
1999: – modifikovaná klikovka, několik zlepšováček
2000: – konec výroby, doprodej
Další verze
po celou výrobu byly ve výrobě také jednodeslové verze, které měly ještě kvalitnější podvozek a pár dalších spíše kosmetických vylepšení

HODNOCENÍ

Motor ★★★★★
Jízda, ovladatelnost ★★★★★
Výbava ★★★★★
Kvalita, zpracování ★★★★★
Výkon/ Cena ★★★★★

OČIMA MAJITELKY

Lucie Zrzečka

Říkala jsem jí Traketa – řve jako traktor a letí jako raketa. Jsem malá holka a kromě počátečního seznamování s váhou jsem si s ní byla jistá. Hodně používám přední brzdu, která se dobře dává, a díky tomu jsem neměla problémy ani v pár krizovkách. Na cestování ZXR moc není, sedlo je tvrdé a zadek bolí už za chvíli. Ale ten zvuk a pocit v sedle při jízdě vám bolest pozadí i rukou vynahradí, navíc troška posilovny žádné z nás ještě neuškodila, líp se pak usíná i bříško se ploští. Navíc, dámy, těžší motorka není úplně na škodu. Aspoň nasáknete ten správný grif na vytlačení z garáže. Ježdění na ZXR

mě strašně bavilo, měla dobrou odpuh a byly jsme takové spojené. Já jsem si ji zkrátka a naučila se s koními pracovat. A díky kapotáži jsem měla pocit, že sedím bezpečně jakoby v motorce. Vždycky mě unavila fyzicky, ale nakopla psychicky. Mimoto, zelená je dobře vidět a díky laděnému mě bylo i dobře slyšet, takže mi všichni uhybali např. v koloně. Před dvěma měsíci jsem ji ale se slzou v oku prodala, zakládáme totiž na miminko. Kawu jsem měla tři sezony a najela s ní asi 10 000 km. Jednou si nějakou zelenou zase pořídím...

...a odpověď na tvůj potouhlý dotaz, Kubo: Ne, hadice v kapotážích mi při jízdě myšlenky na luxování opravdu neevokovaly.

HOVOŘÍ TECHNIK

Martin Pernica, Asko KC

Malá ZXR400 byla tak trochu průkopníkem, ani první ZXR750 nebyly tak dobře vybavené jako právě 400, viz USD vidle atd. Navíc je to jedna z mála čtyřstovek, která vůbec ve větší míře v Evropě a u nás jezdí. Motor v dobrém technickém stavu je až nekavsky kultivovaný, čili na chlazení prodávajícího, že je to rachtání normální, nedejte. Doporučíme poctivě hlídat rozvody, přesněji jejich šponovák, volný se pozná samozřejmě chrastěním za chodu. Pokud je vše OK,

žádné klapání z motoru nejde. Oproti staré 750 tohle 400 i docela chytá ve studeném počasí, zde sytič funguje. Při koupi bychom doporučovali dávat důraz na co možná nejsériovější stav, servisní knížka je určitě bonus. Hodně se vyukčávaly tlumiče výfuku. Hlídejte, jestli netečou kluzáky USD, chcete-li mít větší přehled, změřte tlaky válců, uhoňený motor mnohdy může vypadat jen jako neseřížený. Německé verze 26 koní nebo novější v 25 kW jsou snadno odšpuntovatelné – omezení je jen šoupátko v karburátorech.

JAK POZNAT ORIGINÁL

Jan Libra, Asko KC

Nálepky na nádrži mají být pod lakem, na všech plastech jsou originálně svrchu, nelakované. V řídících nejsou správně šroubována závažíčka, ale jen takové ucpávky – stříbrné polokoule. Modely L (od r. 1991) mohou mít i černý lakovaný rám + černou kyvku + černý spodek up-side down, ale to jen u těchto barevných kombinací: celá modrá, celá vínová, červeně-černá. Ostatní rámy jsou světle lakové, v barvě je navíc perleť. Pokud je rám stroje jakkoli maskovaný jinou barvou, nálepkami, počítejte, že byl poničený.

Původní barva rámu je velmi dobré znamení. Model 91 má nárůst výkonu o tři koně. Ony diskutované hadice nejsou jen na okrasu. U ZXR750 byl primární účel přivést čerstvý (chladný) vzduch k hlavě motoru. Ovšem u ZXR400 využívali hadic lépe. Tady už hadice přiváděly vzduch, sice ne přímo do airboxu, ale k sacímu otvoru airboxu. Takže bylo možné dosáhnout lepšího výkonu motoru z chladnějšího vzduchu, který nemusel být nasávan ohřátý z oblasti motoru. Podobný princip dnes využívá nová Z1000 2010. Už na konci 80. let byly čtyřstovky opravdu výkladní skříní pokrokové techniky.

Máme vše co si
Váš bike může přát



just made to win

MOTUL

fluid force

Motoservis DEYL
výhradní zastoupení MOTUL Motor Oil pro Českou republiku
provozovna a sklad: Vídeňská 361, 252 42 Vestec, telefon a fax +420 244 911 934, mobil +420 602 330 773
www.motul.cz - info@motul.cz