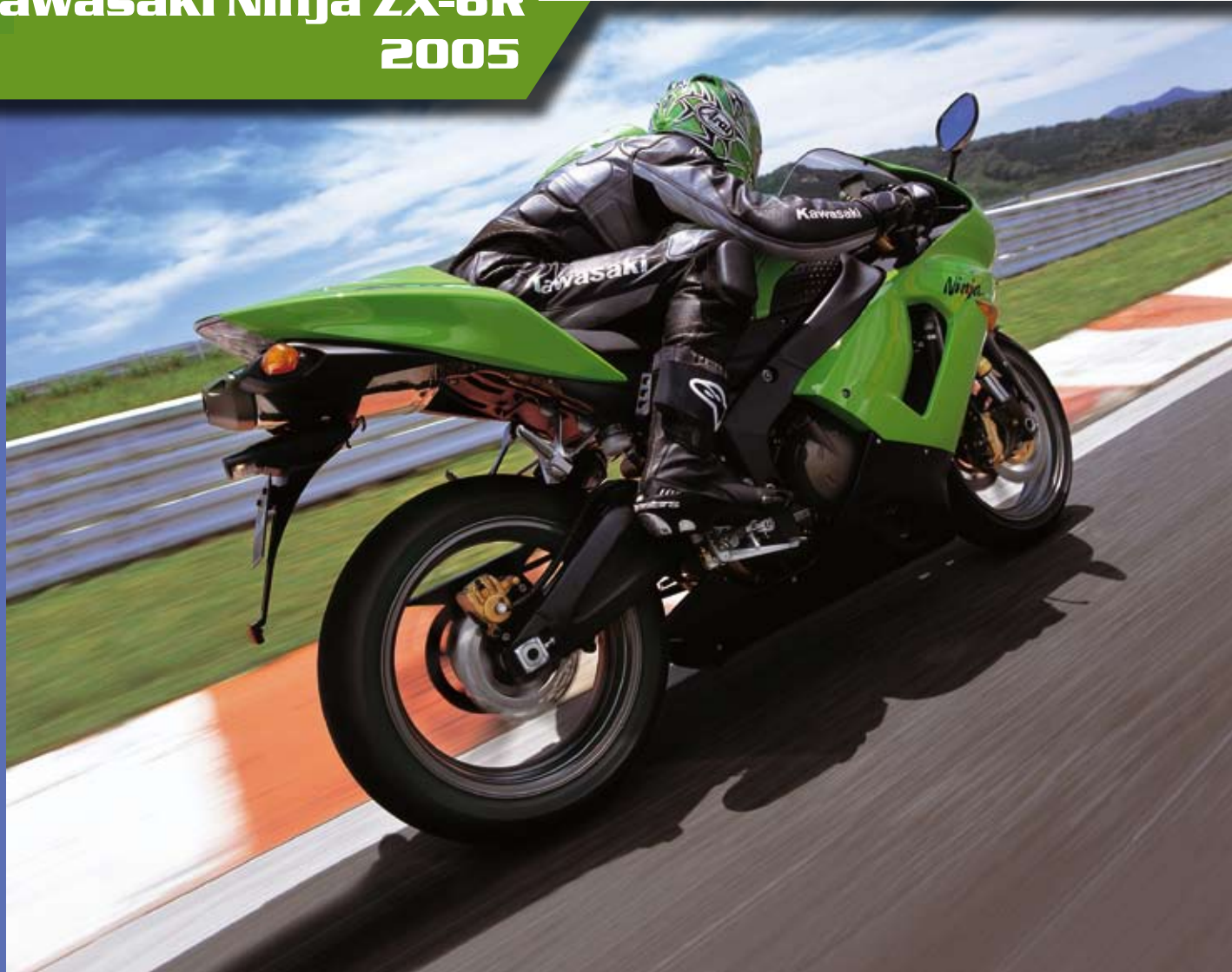


Kawasaki Ninja ZX-6R 2005

Text: Carl Dudikoff, Přeložil Přemysl Vaněk, Fotky: Kawasaki, Bikes United



Výroční raketa

Aby se šestikila dostala na takovou úroveň jako dneska, musel je někdo odstar-tovat. A byla to právě Kawasaki, která v roce 1985 přišla s prvním sportovcem o objemu 600 kubíků - GPZ 600R, v USA prodávanou jako Ninja 600R.

V pozdějších letech se americké značení proslavilo po celém světě a Ninjové se pro továrnu stali největším zdrojem příjmů, hlavně co se týče šestek, kterých se prodává víc než krosek a dětských motorek dohromady.

Kromě toho, že Kawa přišla jako první se sportovním šestikilem, byla taky první, kdo na něj namontoval obrácenou vidlici s radiálně uchycenými třmeny. Kromě toho Kawa ostatní převezla

zvednutím objemu o 36 kubíků víc než je v supersportech běžné. To se dokonce tak zalíbilo Triumphu, že to samé udělal své Daytoně, akorát ve větším.

Rychlý pohled na fotku motorky ti odhalí základní odklon v designu - ostřejší kapoty přibližující se ZX-10R a podsedlový výfuk, k němuž teď výrobci houfně přecházejí z důvodu menšího odporu vzduchu. Kromě toho je ale pod kapotou

spousta hyperdílů, které starý model od nového jasně odlišují.

Na večírek s novou zbraní nás továrna vyslala do Španělska, abychom se podívali, jak to chodí na horských

silnicích a taky na okruhu Almería.

Hned po příjezdu jsem si vzpomněl na předchozí šestku a čekal jsem jen dobré věci. A předběhnu: nebyl jsem zklamán ani tentokrát.



Technická data**Kawasaki
Ninja ZX-6R**

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4
objem	636 cm ³
vrtání x zdvih	68 x 43,8 mm
výkon	100 kW (136 k)/14 000 ot./min.
točivý moment	71 Nm/11 500 ot./min.
kompresní poměr	12,9:1
plnění motoru	vstříkovaní Keihin
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy vpředu	2 kotouče Ø 300 mm, čtyřpístkové třmeny
vzadu	1 kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen
rozvor	1390 mm
výška sedla	820 mm
hmotnost	164 kg (suchá)
nádrž	17 l
cena	315 000 Kč

Smůla pro Kayabu

První den na palubě malých dravců se měl nést v pokořování časů na zmíněném okruhu. Jenže to někdo zapomněl říct nahore a začalo pršet, zemědělců výhoda a naše velká smůla. Místo toho, abychom bezpečně klouzali po okruhu, vyrazili jsme do

hor. Tam bylo počasí super, ale ne tak asfalt, který v některých místech připomínal spíš obličej po nedoléčených neštovicích než kvalitní silnici. To sice není ideální povrch na test supersportu ostřejšího než Dežova břitva, ale zase dobrá příležitost na zjištění, co umí pérování Showa. Tím byly nahrazeny předchozí závěsy Kayaba a ukázalo se, že jak vidlice, tak centrály jsou jasným krokem vpřed. Jednačtyřicetimilimetrová obrácená vidlice je zřetelně poddajnější než předchozí roury, takže motorka je nejen pohodlnější, ale taky víc vychovaná. Zadní centrála kromě změny značky pracuje přes progresivnější přepákování a zadek je teď o dost vyváženější.

Kawasaki změnila taky ergonomii, která se teď víc blíží ZX-10R. Krk řízení se posunul o 13 milimetrů dozadu a v praxi to vypadá tak, že na zápěstích je míň váhy a je citit, že do řídítek stačí posílat podněty s menší intenzitou, aby se stalo to co dřív. Pohodlnější je i sedlo, které se míň svažuje k nádrži. Nádrž je sama o sobě taky jiná,



v přední části je airbox, v zadní benzin, hmota je víc soustředěná ke středu motorky a nádrž je mezi nohama užší. Zúžení prostoru před diamantem mužství prospělo i použití oválného sacího potrubí (poprvé na sériové motorce), které umožňuje zvýšení výkonu bez nutnosti rozšířit sací trakt. Stejně jako CBR, má i Kawa dvě sady vstříkovačů, jednu v sacím

potrubí a druhou v airboxu, která začíná stříkat v 5500 otáčkách a svým dodatečným palivovým příspěvkem nakopává horní část výkonové křivky.

Snaha na všech frontách

Před pár lety si továrna pomohla k silnějšímu střednímu otáčkovému pásu „ilegální“ berlí v podobě převrtání na 636 kubíků a tahle geniální vzpoura proti zažitým tradicím ji pro-

VEMTE TOMAHAWKY A POJĎTE SI HRÁT!

QUAD CENTRUM V PODJEŠTĚDÍ, autorizovaný dealer
a dovozce HOMOLOGOVANÝCH čtyřkolek a buggy



SMC TOMAHAWK 250
2-ou válec, 18k,
po úpravách přes 100km/h

Rekreační, sportovní a pracovní čtyřkolky, buggy
Prodej příslušenství, pneu, tuningových dílů
Záruční i pozáruční servis

Rozstání 91, Světlá pod Ještědem,
tel.: +420 604 717 434, e-mail: quad@abase.cz,
web: http://quad.abase.cz

Bike it...

www.bikeit.cz

páčky
zrcátka
rukojeť

kotky
plachty
zvodáky

řídítka
tankpady
stupačky

plexi
světla
blinky

spínací střílnky
otáčkoměry
tachometry

... a další pamlsky pro vaši milienku

MOTUL
MOTOR OIL

SplitFire

Jisl - Motor

Jisl - Motor, Skřiváncí 47, 446 01 Jablonec nad Nisou
Tel./fax: 483 380 885, gsm: 602 448 085, 608 171 590

www.splitfire.cz

www.motoparty.cz



vází dál. Kromě zásadního přínosu ve středním pásmu přináší větší objem efekt i v celém průběhu. Letos mu pomáhá taky zvýšení průměru ventilů o milimetr (u sacích i výfukových) a vačky s jiným profilem, díky kterému by měla motorka víc utíkat ve spodních a středních otáčkách. Vypadá to, že se továrna snaží na všech otáčkových frontách a při tahání za plyn je to taky zřetelně cítit. Na šestikilo je nárůst neuvěřitelně lineární, až se ze sedla zdá, že motorka je pomalejší než ve skutečnosti (nejdřív se zdá, že nejede, ale když přijde čas brzdit, tak zjistím, že to zatraceně jede).

Na obou koncích otáčkové křivky pomáhá výfuková přívěra, poprvé použitá u produkčního šestikila, a předělaný nápor se snazší cestou pro vzduch.

Amíci přišli o výkon

Továrna udává, že maximální výkon je 136 koní ve 14 000 otáčkách, to je o téměř deset víc než předchozí model a Kawa bude možná první šestka, která se dostane přes 110 koní na zadním kole. Vůbec bych se tomu nedivil, protože na jedné z rovinek ukázalo tacho motorky 268 km/h. Výkon podle továrny vyskočil o sedm koní i u verze RR, která je čistokrevným šestikilem vyráběným hlavně kvůli homologaci pro závody. Smůlu mají Američani a Kanadani, pro které jsou „šesttříšestky“ vybaveny jiným počítačem, srážejícím výkon o pět koní kvůli tvrdším emisním předpisům. Díky tomu asi Kawa prodá v Americe spoustu evropských

řídících jednotek...

Zatímco v minulých letech byla snaha o radikálnější geometrii, letos se šesty vydaly opačným směrem. Stejně jako se zklidnila R6, má uvolněnější poslání i černý rám Kawy. Úhel vidlice je o půl stupně méně ostrý a stopa je o 11 milimetrů delší. Díky sklonění motoru pod úhlem 20 místo dřívějších 25 stupňů je motorka kompaktnější a dovolila, aby se motor v rámu posunul blíž k přednímu kolu. Výsledkem je o špetku kratší rozvor a o hodně delší kyvka s výztuhami pro menší poddajnost nechtěnému krutu.

Z kachny krasavec

Masivnější jsou skříně motoru, to proto, že čtyřválec je nosnou částí a tímhle krokem se zvýšila celková tuhost a taky přenos vibrací směrem k jezdci.

Na španělských horských silnicích se ukázala ZX-6R jako rychle zatáčející a výjimečně neutrální na tento typ motorky. Zrychlené ovládání umožnily i lehčí ráfky vycházející ze ZX-10R, které okamžité změny směru jen podporují.

Při ježdění jsme měli spoustu zastávek na focení a ty jsme většinou

využívaly pro hodnocení stojící motorky. Předek s novým násosem je krásná věc a výfuk pod sedlo pročistil zadní část. Tam se teď víc zvýraznilo světlo z ledek a z ošklivé kachny se stala krasavice.

Přesto jsou tu dvě hnidy, které je potřeba uvést. První jsou zrcátka, víc než svoje ramena jsem v nich neviděl a i když skromně uznávám, že je to krásná podívaná, občas bych uvítal i víc (samozřejmě proto, abych se sám sobě neokoukal).

Pak jsou tady stupačky, které v mokru kloužou, jako by je někdo posmrkal a běžné boty se po nich smekají jedna radost. Taky mě překvapilo, že převodovka byla dost neochotná řadit nahoru bez spojky. Pár salátů si bude možná stěžovat i na plexi, které větru spíš předhazuje než chrání, ale při sportovní jízdě to není nic, co bys měl řešit a jestli chceš jezdit pohodlně, tak si poříď třeba Virago 535, to je taky skoro šestikilo.

Radiální hity

Večer před druhým dnem přišlo tak, že jsem se pomalu začal shánět po Noemově lodi, která mě jediná mohla zachránit před jasně se blížícím koncem světa. Ale díky místní kořce jsem chmury zahnal a ráno se naštěstí probudil do pálivého slunce, vysušujícího „Circuito de Almeria“.

Byl jsem tady naposled před dvěma lety na Ducati 749S a už jsem si moc nevzpomínal, jaká zatáčka kam vede. Potřeboval jsem co největší pomoc







od motorky a šestka mě nepoložila (já ji taky ne).

Dříve nebyla ostrá ZX-6R nejlepším nářadím na naučení se trati, hlavně v porovnání s kamarádkými CBR a R6. Nové neutrální řízení a ultralight motor to ale změnilo a jedině, co se dá označit jako nedostatek, je mírné zvedání při brzdění. Motor má větší rozsah než cokoli jiného s podobným objemem a brzdy jsou na tom stejně.

Motor není jen silnější, je taky civilizovanější. Vstřikování funguje luxusně, je to ostatních učitel a reakce je plynulá ve všech režimech, jak při přidání z nuly, tak po zavření a okamžitém nakrmení.

Podle továrny je šestka nej aerodynamičtější Ninjou v historii a má mít o 15 % menší odpor vzduchu než předchozí model. Je to jako kdyby ti v rychlosti 250 km/h přibýlo 10 koní. Průměr kotoučů vzrostl z 280 na 300 milimetrů, kotouče jsou poprvé u sériového supersportu „okousané“ a přední radiální třmeny zůstaly, protože zatím nikdo nic lepšího nevymyslel. Kromě nich je radiální i brzdová pumpa, která zajišťuje, že se síla dává ještě snazší cestou. Brzdy jsou neuvěřitelně účinné

a možná i díky líp centralizované hmotě je motorka při zpomalování stabilnější. Zadní brzda není ostrá, ale tupá tak akorát, abys na ni před zatáčkou s rozmyslem hamtnul a nemusel se bát, že se kolo kousne.

Vítězství na brzdách

Nájezdy do zatáček jsou příjemnější díky antihopu, který loni fungoval na čistokrevném šestikilu RR. Prostě začni brzdit a kopat dolů kvalty jak chceš, kolo se bude pořád točit a točit a ty máš před zatáčkou o starost míň. Šestka Ninja je na brzdy nesestřelitelná věc a jestli tě před nájezdem dostane někdo na konkurenčním supersportu, vyčkej další zátočiny a útok mu krutě vrať.

První půlku dne jsme jezdili na Bridgestonech BT-014, které v provozu drží super, na okruhu se s nimi taky dá hlovat, ale slicky to nejsou. Mimočodem 014 vyvinuté speciálně pro ZX-6R by měly být prý taky výrazně lehčí než ostatní dostupné gumy.

Na rozdíl od Yamahy se 70procentním profilem má Kawa profil 65procentní, ten podle kluků z vývoje dovoluje udělat gumu lehčí, motorce přináší rychlejší ovládání a to vše bez ztráty stability.



Gramy navíc

Přes oběd nám ale výrobci z boxů obuli lepkivky BT-002. Ty jsou jako většina závodních gum na předek k dispozici jen se 70% profilem, takže si ještě mechanici pohráli se zadním předpětím, aby eliminovali vyšší předek. Charakteristika řízení zůstala stejná, jen se pekelně zvýšilo přísátí motorky k povrchu. To dovolovalo náklony z těch nejdivočejších snů, ale ani v těch se stupačka nedotkla země, a to je dobře.

S čím se celou dobu továrna nechlubila, bylo lehké zvýšení hmotnosti, za kterým stojí jak pře-

sunutí výfuku pod sedlo, tak o čtyři centimetry vyšší chladič a nepatrný přírůstek se snaží kompenzovat menší nádrž. Ale co, předchozí model byl nelehčí na trhu, takže ho pár gramů navíc trápit nemusí. Motorka opět vnesla několik řešení do supersportů jako první. Předchozí model nastoupil s obrácenou vidlicí a radiálními třmeny a letos se objevila přívěra, okousané kotouče a antihop. Cíl udělat motorku rychlejší a silnější byl splněn, současně s tím, že zákazníci dostanou pár bonusů v širším použitelném pásmu motoru, lepším pérování a nepřeeknatelných brzdách.