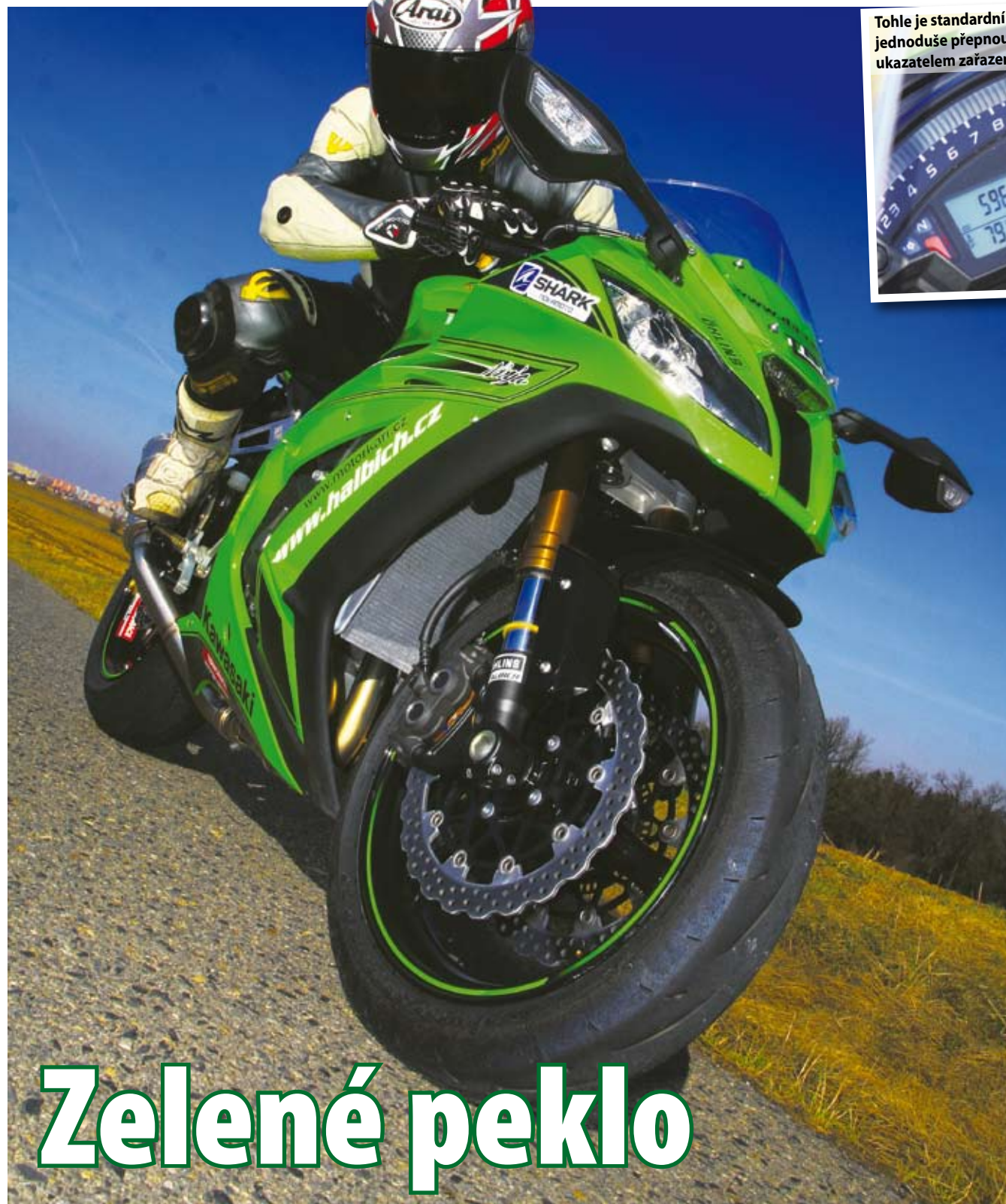


TEST | Kawasaki ZX-10R Ninja



Zelené peklo

Kdo se bojí, nesmí do lesa. Kombinace 200 koní a březnových silnic nezněla moc lákavě, ale tohle svezení jsme si prostě nemohli nechat ujít. Přinášíme první a nejspíš i poslední test nové „desítky“ Ninji z českých silnic!



Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: David M. Bodlák

Jak to, že první a zároveň i poslední? Protože nová ZX-10R se prý prodává tak dobře, že dovozce se rozhodl ani nedělat testovačku. Což nás samozřejmě ukrutně mrzelo, ale jen do chvíle, než nám zavolal Honza Halbich, pražský dealer téhle značky, autorizovaný zástupce Öhlinsu a extrémista, co se přípravy motorek na závodní dráhu

týče, že nám půjčí svoji Ninju! „Je to motorka, na které bude letos závodit Tomáš Mikšovský v litrových stockách, a než ji začneme strojit do laminátů a ladit na brzde, potřebujeme ji zajet na silnici.“ Takže je velice pravděpodobné, že jste se právě začeti do jediného autentického českého silničního testu zbrusu nové a hodně očekávané Kawasaki ZX-10R modelového ročníku 2011!

Z jedné motorky se nakonec vyklubaly dvě. „Připravujeme okruhovku pro našeho dobrého zákazníka, a také ji musíme nejdřív trochu rozjezdit, takže pojedeme ve dvou a aspoň budeš mít

možnost posoudit rozdíly, protože každá motorka už má něco vyměněného,“ informuje mě Honza, když dorazíme, a tak zkoumám, co už je na obou strojích, které mají i trochu upravenou grafiku včetně protiskluzových fólií na nádržích, jinak proti sérii. Podrobnosti najdete v boxíku.

Konečně konkurence

Jsem na novou Ninju hodně zvědavý, už proto, jaký přinesla svěží vítr do zatuchlých vod japonských litrových superbiků. Ne snad svým vzhledem – není to líbivá motorka italského typu, její design se ale naučíte respektovat. Jde o to, že to je po dlouhých letech drobného vylepšování zase jeden „velký třesk“, který skutečně posouvá svou kategorii někam dál. Tedy takhle – ono tu kategorii posunulo už minulý rok BMW, které se stalo naprosto dominantním vládcem superstockových závodů a vlastně i okruho-

vých dnů, no a Kawa teď přichází jako rovnocenný stroj. V německém sportovním magazínu PS jí naměřili prakticky identický výkon (Kawa 197, BMW 202 koní, ovšem bez náporu, který by u Japonky měl dělat hodně), zatímco zbytek kon-

Tohle je standardní mód, ale přístrojovka jde jednoduše přepnout i do závodního s velkým ukazatelem zařazeného kvaltu uprostřed



kurentů ze země momentálně sužované následky zemětřesení se potácel kolem hodnoty 170 k. A pozor, je o celých šest kilo lehčí než Bavorák, a to jsou tady ještě velké rezervy pro odlehčování (výfuk, ocelové šrouby...)! Konečně motorky vztekle vrčí a já nasedám, nejprve na tu „zákaznickou“. Jejda, to je prcek! Ninja byla vždy trochu větší, ovšem tohle je skoro jako šestistovka. Vážně byste neřekli, že se uvnitř bude skrývat 200koňové zvíře. Překvapuje mě, že posaz není tak extrémní, Bávo je určitě větší hardcore, navíc z té motorky cítíte, že je tak nějak německy hranatá, zatímco tahle zelená střela působí na první dotek přátelštějším dojmem. Seřídít brzdovou páčku, zvyknout si na obrácené řazení (samozřejmě, že tam později dvakrát šoupnu z dvojky jedničku, ale jen při pomalém rozjezdu, takže na pohodu), a vyrážíme fotit.

Dává důvěru

První dojem? Ovladatelnost. Mluví se o ní od prvních testů a je to pravda. Ne snad, že byste to chtěli srovnávat s šestistovkou, protože rotující hmoty litru a šestky jsou diametrálně odlišné, ale v rámci litrové kategorie vám najednou ostatní motorky přijdou nějaké bachraté nafouknuté, zpomalené. Tohle je drobný, intuitivně ovladatelný díblík, z něhož máte velice pevný a důvěryhodný pocit. Kawa se navíc poslední dobou při vytváření tvarů soustředí na tzv. „rider interface“, tedy dává si záležet, aby byl pilot pořád v optimálním kontaktu s motocyklem – kawácké nádrže, o něž si pěkně zapřete při vysednutí do zatáčky ruce, mám rád, a tady je to dovezeno do dokonalosti.



Ovladatelnost. Mluví se o ní od začátku a je to pravda. Kontrola trakce na březnových silnicích zasahuje nečekaně často

Takže ač kousek za Prahou ještě tě nacházíme po příkopech poházené kupky sněhu, silnice připomínají pleť pubescenta s velice silným akné a Honza hlásí „budeme zajiždět“, od první chvíle to sypeme docela svižně – protože ta motorka vám dává důvěru. To je velké plus i při focení jízdních fotek v zatáčke, která je všechno, jen ne okruhová (možná tak na dirttrack...).

Dva režimy přístrojovky

Zatímco David fotí staticky jednu motorku, my na druhé zkoumáme digitální přístrojovku. U té jsem si musel nejprve zvyknout, že otáčky zobrazují oranžové diody (mám oranžovou na budících zafixovanou za alarmující barvu, tak jsem pořád koukal, co je špatné), ale čitelnost je bezproblémová. Digitální displej ukazuje opravdu hodně údajů, najdete tady různá počítadla kilometrů, měřiče spotřeby, hodiny, teploměr motoru (vypadá to na dobré chlazení, v 15 °C jsme i s přelepenými kusy chladiče byli pod 70 °C!) a nasávaného vzduchu, nechybí zařazený kvalt či stopky.

A právě když si dáte stopky a dlouze podržíte tlačítko, přepnete přístrojovku do závodního módu! V tu chvíli se vám tachometr posune do malého okénka a přímo uprostřed to největší číslo ukazuje zařazený kvalt. Jezdil jsem skoro pořád tohle rozložení a věřím, že to většina majitelů „desítky“ bude dělat stejně.

Že já na to lezl...

Na budíku ovšem vidíte ještě něco – zvolený motorový mód a stupeň kontroly trakce! Tohle je totiž plnohodnotný superbike z roku 2011, kterému by tyto fičury neměly chybět. „Desítka“ se chlubí i sportovním ABS (příplatek 20 000 Kč), tím však testované stroje vybaveny nebyly.

Tímto se nepřímo dostáváme k motoru a musím se hned přiznat, jak jsem nakonec litoval, že jsem na Kawu vůbec lezl. Důvod je jednoduchý – protože motory měly najeto jen pár stovek kilometrů, nemohli jsme je moc vytáčet, většinou jsme se pohybovali kolem šesti tisíc, pouze v pár případech jsem si dovolil krátkodobě atakovat devítitisícovou hranici.

BARRACUDAMOTO
ITALIAN DESIGN



www.barracudamoto.cz

GIANNELLI
SILENCERS



www.giannellimoto.cz

Kawasaki ZX-10R Ninja

Jediný český silniční test
Dvě budoucí okruhovky, každá jiná
Malá jako šestka, v plné elektronické palbě

A řeknu vám, ze způsobu, jakým se tenhle motor chová, jde člověku mrazení po zádech. Zvuk i se sériovou koncovkou je hodně vztekly (s erpěčkem potom totální porno) a hlavně ta chuť po otáčkách, která z něj číší... Není to krouťákový motor, nečekejte, že vám ve čtyřech tisících uletí pod zadkem, nicméně jde krásně hutně za plynem vstříc stále vyšším a vyšším otáčkám a kolem takových osmi tisíc začíná nabírat takové grády, že jsem doma brečel do polštáře, že jsem to nemohl pustit výš. Maximální výkon ve třinácti, červené za čtrnáctkou, šmarjapano tam to bude ale masakr! Ten pocit, když víte, že „tů“ tam je, ale nemůžete to zkusit, aúúú...

Trakce tůká pořád

I v tomto zájžděcím režimu bylo citelné přepínání jednotlivých motorových módů (Full, Medium, Low), při kterém musíte zmáčk-nout kolébový přepínač na levém řídítku a přivřít plyn – pomalejší než na GSX-R, rychlejší než na všem ostatním (Ducati, Aprilia). Ale až na Mikšákově motorce poznávám, jaký skutečný rozdíl to je, díky otevřené koncovce motor citelně lépe dýchá, tohle nebyly emoce dané větším kravalem. Kontrolu trakce (volí se tímž přepínačem jako motorová mapa) jsem jezdil nastavenou na trojku, což je nejvyšší možný stupeň, který výrobce doporučuje na mokro – asi by se divil, kdyby zjistil, že na 200koňové Ninje budou jezdit nějácí pitomci v Česku na promrzlých silnicích. Nepočítal jsem s tím, že bych ji vůbec někdy při-

KDYŽ VÁM SÉRIOVKA NESTAČÍ

Ani jedna z testovaných motorek není tak úplně sériová. Obě mají **tlumič řízení** Öhlins, který sice vypadá jako ten montovaný v základu, ale nenechte se zmást, tohle je skutečný závodní cajk (9202 Kč), který je funkční a ne pro parádu. Mimocho-dem u Halbicha umějí i ten původní upravit tak, aby byl funkční, a nestojí to ani dvojkou. Motocykly potom mají shodně **závodní víčka nádrže** Robby Moto (3529 Kč) a od téže firmy nastavitelné **ergalové stupačky** SBK (13 190 Kč), „Mikšákovka“ se silničním řazením, ta „zákaznická“ už v otočeném závodním. Druhý jmenovaný motocykl má ještě jeden doplněk od Robby Mota, a sice **ergalová řídítka** Sporting se sklonem 5° (sé-riová mívají kolem deseti) za 4840 kaček, s rukojetmi Domino (490 Kč) a „rychlým“ plynem (3782 Kč plus lanka za 756 Kč). Kdo by neměl věci od této italské značky dost, může utratit ještě 20 115 Kč za horní a spodní ergalové brýle s laditelným offsetem. . . Tomášova motorka už má namontovaný **zadní tlumič** Öhlins TTX36 (35 168 Kč) a momentálně **koncovku výfuku** s mezisvo-



Dvě motorky v různých stádiích příprav do okruhových šatů. Největší rozdíl při jízdě? Použité pneumatiky a výfuk

dem od českého RP Tuningu. Obě firmy toho pochopitelně nabízejí mnohem víc, od Öhlinsu si můžete pořídit ještě **cartridge** do předních vidlic (v sérii jsou to Showy BPF, tedy bez cartridge a s velkým pístkem), a to buď normální za 31 135 kaček, nebo foukané dusíkem za více než dvojnásobek (66 176 Kč). Stejně tak Robert Pokorný z RP Tuningu již má přichystáno několik variant laufů na novou „desítku“, od samotných koncovek se svo-

Gumy dělají hodně

Prohazujeme si motorky, sedám na Mikšákův budoucí závodňák a připadám si jako na jiné motorce – sériová řídítka jsou více zalomená, stupačky, navzdory posunutí pouze o jednu polohu, citelně výš. Hm, tak to mi víc vyhovovala první motorka. Zase tady jde krásně zlehka řazení (otázka dobrého nastavení páčky) a také zadní Öhlins při jízdě jasně ukazuje, proč lidé neváhají utratit nemalou částku za tohle žluté péro. Motorka je tvrdší, ale jen do té chvíle, než trefíte nějaké hrboly, to pak máte pocit, že si sedáte do plyšového křesla. Ačkoli nutno říci, že ani sé-

riové odpružení, které vřadu disponuje i laděním dvojí rychlosti komprese, není žádný šmejď – těsně před nájezdem do rychlé levé zatáčky jsem trefil neuvěřitelnou „lavici“, motorka šla oběma koly v náklonu do vzduchu a když už jsem čekal, že po dopadu bude fackovaná od řídítek a držkováná do pole, motorka ladně přistála, jen tak si poskočila a valila dál. Ještě že tady byl ten závodní tlumič řízení a pořádně utažený... Opravdu šokující rozdíl ale přinesly pneumatiky. Zatímco na prvním stroji byly sériové Bridgestony BT-016 se zadní gumou 190/55, které motorce dávají pří-

jmně neutrální chování, na Mikšákově motorce jsou obuty závodní (a notně odrbané) Dunlopy D211 GP, vřadu ve dvoustovce. Při stejném nastavení geometrie je tahle motorka daleko vyšší na zadku, máte úplně pocit, jako by vepředu bylo maličké kolečko zamáčkávané do země a vřadu naopak velké bago, tak ostrý profil tyhle gumy mají a tak je ta dvoustovka vysoká. Tlumič řízení tady je naopak povolený, takže motorka je asi tak o tři třídy obratnější a odpovídajícím způsobem nervoźnější. Odezva od předku je tady mnohem lepší, ale na silniční využití mi více seděly „bridžky“.

Má milá žabičko...

„Uf, přežil jsi to,“ běželo mi hlavou poté, co jsme asi po 150 kilometrech zastavili před prodej-nou. „A proč bys neměl?“ jako by se mě Ninja na oplátku ptala. No protože, milá žabičko, ty jsi byla stvořena pro závodní dráhy a ne středočeské březnové silnice. Svou velikostí připomínáš šestku a svou ovladatelností dáváš člověku zapomenout, že fyzikální zákony platí pro všechny. Tvůj motor po důkladném zajetí a naladění by zřejmě mohl pohánět raketoplán, tvoji brzdovou soustavu nedostane do úzkých ani Rossi. Splňuješ všechno, co jsem od tebe očeká- val, a až začneš pořádně jezdit, měly by se Bavoráky mít hodně na pozoru. Holka, ty bys mě stála strašně moc peněz, protože mít tě doma, tak jsem víkend co víkend někde na okruzích...

Motocykly do testu zapůjčila firma Jan Halbich.

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Kawasaki ZX-10R Ninja	
Objem	998 cm³
Výkon	147,1 kW/200,1 k@13 000 (s náporovým sáním 154,4 kW/209,9 k)
Točivý moment	112 Nm@11 500
Hmotnost	198 kg (provozní)
Cena	379 000 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 76 × 55 mm, kompresní poměr 13:1, duální vstřikování Keihin Ø 47 mm s oválnými sacími hrdly, tři motorové mapy, kontrola trakce S-KRTC, elektrický startér, šestistupňová převodovka, antihoppingová spojka, sekundární převod řetězem	
Podvozek: hliníkový dvojtyp páteřový rám, vředu USD vidlice Showa BPF Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vřadu hliníková kyvná vidlice s horizontálně uloženým tlumičem, zdvih 140 mm, obojí plně nastavitelné (vřadu komprese high/low-speed), brzdy Tokio vředu 2 kotouče Ø 310 mm, čtyřpístkové radiální třmeny, vřadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu vředu 120/70ZR17, vřadu 190/55ZR17	
Rozměry: délka 2075 mm, šířka 715 mm, výška 1115 mm, sedlo 813 mm, rozvor 1425 mm, úhel řízení 25°, stopa 107 mm, světlá výška 135 mm, nádrž 17 l	

VERDIKT	
Kawasaki ZX-10R Ninja	
Motor	8/10
Podvozek	8/10
Brzdy	8/10
Ovladatelnost	7/10
Město	5/10
Cestování	4/10
Sport	9/10
Spolujezdce	5/10
Výkon/Cena	6/10