

QUO VERSYS?

Ani ryba, ani rak – nová Kawasaki Versys není ani cestovním endurem, ani čistokrevným naked bikem, přesto se chlubí pozitivními vlastnostmi každého z nich.



Text: Jakub Dvořáček foto: Pavel Novák

Konečně je to tady! Testovací motocykly už mají na tachometru načtemo pár set kilometrů, absolvovaly první výměnu oleje a my nevíme, na kterou z novinek letošního roku se máme v redakci těšit víc. Jedním z prvních strojů, které se nám po milosrdné zimě dostaly do rukou, je univerzální všeuměl Versys ze stáje Kawasaki.

Na konec března sice panuje neobvykle příjemné počasí, ranní teploty se však stále pohybují lehce nad bodem mrazu. Tlačím 210 kilogramů vážící motocykl z garáže a jsem zvědavý, zda se bude jeho řadový dvouválec probouzet do studeného rána s větší chutí než já. Agregát o objemu 649 kubíků však nasakuje na první stisknutí tlačítka elek-

trického startéru a bublá si při 1800 otáčkách příjemným sonorním hlasem. Rychle si nasazují rukavice a přehazují nohu přes sedlo uložené ve výšce 850 centimetrů. Posaz skýta vskutku královský – ruce i obě dolní končetiny jsou uvolněně natažené, polstrování se zdá být příjemně měkké, že by byl Versys opravdu ideálním bikem pro „streetsurfing“, jak avizuje Kawasaki ve své reklamní kampani? Ať už si pod tímto pojmem představíme cokoli, zdá se, že Versys bude jak příjemným společníkem na uvolněné cestování, tak i na ostřejší jízdu či dojíždění do práce.

Ale pěkně popořadě. S tichým zaklapnutím řadím první rychlosť – spojka je ovládána konvenčním spojkovým lanem a funguje překvapivě jemně. Je i její zásluhou, že se nechají jednotlivé rychlosti řadit jak po másle. Už po prv-

ních metrech překvapuje Versys svou výbornou ovladatelností. Není divu, rozvor stroje činí 1415 milimetrů, připočteme-li strmý úhel řízení se sklonem 65 stupňů, rozložení hmotnosti 50 na 50 procent a široká řídítka připomínající sportovní „praky“ modelu H-D V-Rod, je i v hustém městském provozu o zábavu postaráno.

Řadím šestý rychlostní stupeň a lehce překračuji povolenou rychlosť: při rychlosti 70 km/h točí motor na šestku necelých 3000 otáček. V širokých a, světe, div se, neklepajících se zrcátkách registruji přeškrtnutou ceduli obce. Otáčím plynovou rukojetí a nechávám se unášet temperamentem řadového dvouválce, jenž pohání také oba modely ER-6. Je jen těžko k uvěření, jakou elasticitou tato malá šestsetpadesátka disponuje, člověk by každopádně hádal na větší zdvihový



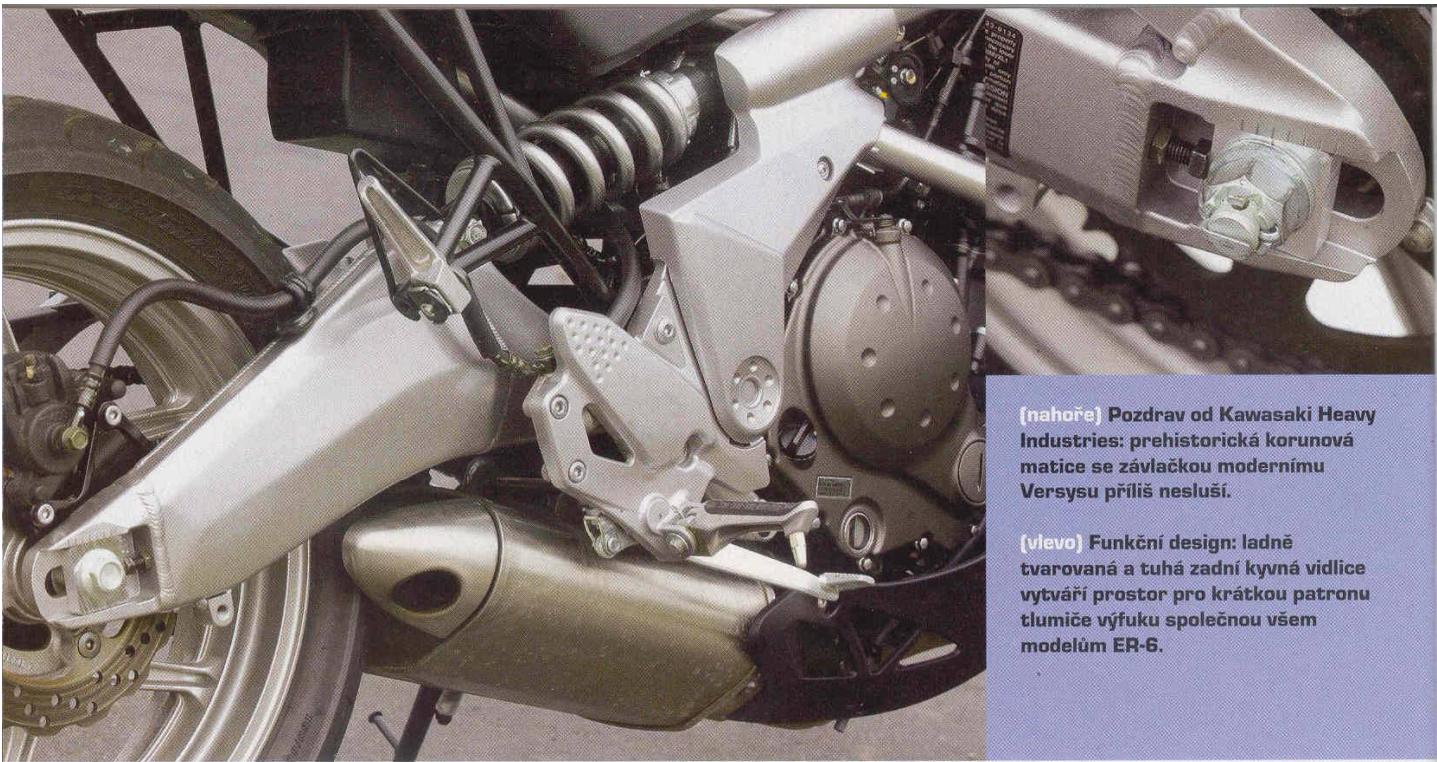
objem a mnohem početnější stádo koní „pod kapotou“.

Ve skutečnosti je tomu u Versysu přímo naopak. Spolehlivý agregát si totiž vzali do parády motoráři „zelené stáje“ a naladili jej s ohledem na větší točivý moment v nízkých a středních otáčkách. Přepracováno bylo rovněž vstřikování, v hlavách motoru pracují také jiné vačky. Výkon agregátu je snížen z původních 72 koní poskytovaných při 8500 otáčkách a 66 Nm dosahovaných při 7000 1/min na 64 koní při 8000 1/min a 61 Nm, jež jsou k dispozici už při 6800 otáčkách. Protože jsme měli oba motocykly k dispozici, nedalo nám to a výkony obou strojů jsme přeměřili na stolici a opětovně porovnali. Výsledek je překvapivě těsný – u modelu ER-6f jsme naměřili 68 koní, Versys se mohl pochlubit výkonem nižším o pouhé dva koně. A abychom

měli jasno úplně, rozhodli jsme se modely ER-6f a Versys porovnat ještě jednou, tentokrát na živo. Rozdíly mezi oběma stroji nebyly ani v tomto případě nějak dramatické: do rychlosti 150 km/h si oba motocykly nic nedarují, pak získává navrch kapotovaná ER-6f dosahující rychlosti přes 200 km/h, zatímco Versys se musí spokojit s maximální dosažitelnou rychlostí 185 km/h. „Maximálka“ ale není všechno, při běžném jezdění vítězí mnohdy nad výkonem dostatek elasticity a točivý moment. Elasticita obou modelů v rozmezí rychlosti 60 až 140 km/h je též identická, vyšší výkon modelu ER-6f se projeví až při měření pružnosti motoru od 140 do 180 km/h, kdy je o 2,8 sekundy rychlejší než Versys. Jenže život není dálnice a v provozu vytvořit šestku až do červeného pole si také nedovolíte všude. Z tohoto pohledu je nastavení

Versysu dokoncě lepší než u sesterských modelů. Agregát disponuje extrémně spontánním nástupem už od volnoběžných otáček s minimálními reakcemi na změnu zatížení. V rozmezí 2000 až 7000 otáček tak Versys nabízí subjektivně i objektivně více točivého momentu, než kolika se může pochlubit odlišně naladěný dvouválec v modelech ER-6. Testovaný exemplář navíc vynikal velmi klidným chodem, vibrace se podařilo téměř eliminovat, což je vzhledem ke konstrukci řadového dvouválce výsledek velmi dobrý.

A teď zábava: říkáte, že byste se rádi naučili jezdit po zadním? Odmyslíteli si vysoké náklady při případném nezdaru, je Versys na bláznení všeho druhu ideálním partnerem. Jedno, zda na jedničku nebo na dvojku, stačí přidat plyn, poletchat spojku a přední kolo se zvedá



[nahoře] Pozdrav od Kawasaki Heavy Industries: prehistorická korunová matic se závlačkou modernímu Versysu příliš nesluší.

[vlevo] Funkční design: laděná tvarovaná a tuhá zadní kyný vidlice vytváří prostor pro krátkou patronu tlumiče výfuku společnou všem modelům ER-6.

k oblakům, a to velmi vypočitatelně: ideální rozložení hmotnosti, vzpřímený posaz a spontánní nástup motoru dělají zkrátka své. Nárůst výkonu je navíc zcela lineární. Zá tah v nízkých otáčkách je však vykoupen menší radostí z otáček vysokých – při 8000 1/min se už žádného překvapení nedočkáte, v 10 400 1/min definitivně vstupuje do hry omezovač.

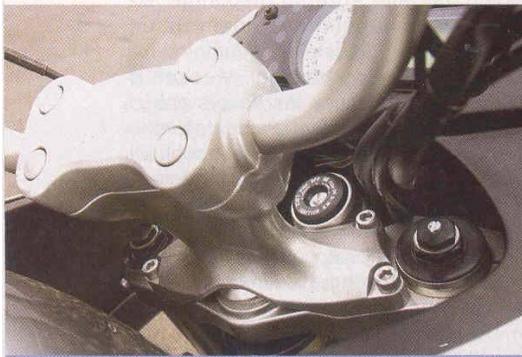
Pauza na cigaretu. Už na první pohled vypadá Versys dráž a luxusněji než jeho sestřičky. Přední část motocyklu zdobí obracená teleskopická vidlice upside-down, zadní partii pak masivní kyvná vidlice z lehkých slitin – zkrátka je

znát, že si tady tentokrát Japonci opravdu vyhráli. Nedivme se, za design Versysu je zodpovědný dnes už šedesáti letý Shunji Tahala, uznávaný designový vizionář ze země vycházejícího slunce, který má na svědomí mimo jiné také vzezení atraktivního a nestárnoucího roadsteru Mazdy MX-5.

Prověřit obutí má za úkol další část naší testovací trasy. Zatímco u modelů ER-6 vsadila Kawasaki na standardní pneumatiky Dunlop D 221, Versys se pyšní přídomkem „G“ a rozměry předního pláště 120/70 a zadní ovladatelnou gumou 160/60. Volba obutí se k agilnímu

Versysu výborně hodí – stroj se překládí z náklonu do náklonu s minimálním vynaložením síly, přesně drží zvolený kurz a lecos vám i odpustí. To když stejně jako já nějakou tu vracečku podceníte a situaci pak zachraňujete korekcí řízení. Díky těmto vlastnostem si jezdec na Versysu připadá jako závodník supermota, pravá za roh, levá kolem nohy, vše funguje tak nějak samozřejmě a intuitivně.

Pojdme se ale podívat, jak bude Versysu chutnat pravý český asfalt – delší zdvihy odpružení (vpředu 150 a vzadu 145 milimetrů) slibují komfortní jízdu i na nekvalitním povrchu. Přední vidlice se



[nahoře] Jako od Harleye: netradiční uložení i tvar řidítka působí sice nezvykle, do ruky ale padnou výborně.



[vpravo] Přehledný kokpit: bíle podbarvený analogový ukazatel otáček je doplněn multifunkčním digitálním displejem.

TECHNICKÉ ÚDAJE:



■ Motor: Kapalinou chlazený čtyřdobý řadový dvouválec, využívající hřídel, dvě nahore uložené vačkové hřídele poháněné řetězem, čtyři ventily na válec, mazání se suchou kliquovou hřídelí, jednotka elektronického vstřiku, průměr 38 mm, řízený katalyzátor, alternátor 344 W, akumulátor 12 V/14 Ah, mechanicky ovládaná vícekotoučová spojka v olejové lázni, šesti stupňová převodovka, řetěz Euro 3.

Vrtání x zdvih	83,0 x 60,0 mm
Zdvihový objem	649 cm ³
Stupeň komprese	10,6:1
Jmenovitý výkon	47,0 kW (64 k) při 8000 1/min
Max. točivý moment	61 Nm při 6800 1/min

Podvozek: Ocelový příhradový rám, vpředu plně nastavitelná obrácená teleskopická vidlice upside-down, průměr 41 mm, vzadu dvouramenná kyvná vi-

dlice z lehkých slitin, plně nastavitelná tlumicí a pružící jednotka, přední dvojitá kotoučová brzda, průměr 300 mm, dvoupistkové plovoucí třmeny, vzadu jednoduchá kotoučová brzda, průměr 220 mm, jednopistkové plovoucí třmeny.

Přečítat
Litá hliníková kola
Pneumatiky
Obutí v testu

3,50x17; 4,50x17
R 17; 160/60 ZR 17
Dunlop D 221 G"

Rozměry a hmotnosti: Rozvor 1415 mm, úhel hlavý řízení 65,0 stupně, stopa 108 mm, délka dráhy odpružení vpředu/zadu 150/145 mm, maximální nosnost 389 kg, objem palivové nádrže 19,0 litru.

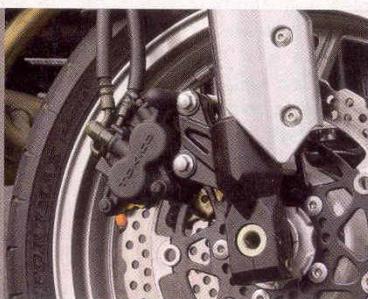
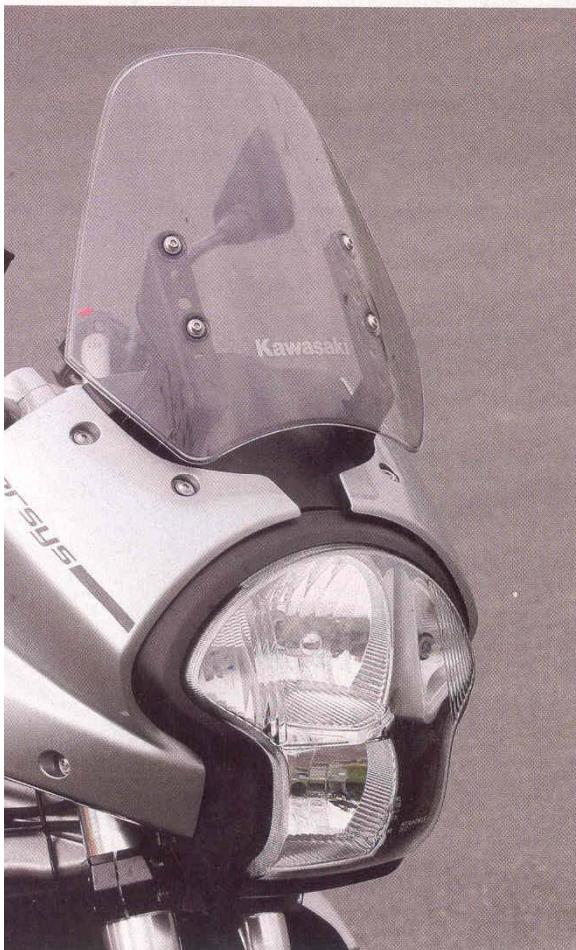
Záruka
Barvy
Cena
Cena s ABS

dva roky
ranžová, červená, stříbrná
199 000 Kč
219 000 Kč

navíc pyšní možností nastaviteľného predpětí pružiny i útlumu, u zadní pružičí a tlumicí jednotky je dnes obojí tak-řka samozřejmostí. Podvozek je i v tom-to terénu příjemně tuhý, a dává tak jezdci nepostradatelný feedback – pocit zpětné vazby. Nerovnosti hrubšího zrna jsou absorbovány plavně, pochvalu si zaslouží především zadní komponent výrobce Showa. Stačí pár kliknutí a můžete vyrazit na dovolenou i se spolu-jezdcem a zavazadly. Přední vidlice

však pracovala perfektně jen do doby, dokud jsme nejeli „na krev“, jak se říká lidově. Na drobných nerovnostech či roletách mělo přední kolo v náklonu tendenci lehce uskakovat, stačilo však ubrat plyn, jemně korigovat řízení a Versys poslušně sledoval zvolenou stopu. Vzhledem k tomu, že 99 procent potenciálních majitelů nic takového s Versysem provádět nebude, hodnotíme podvozek díky jeho neutrálnosti a variabilitě jako velmi povedený.

Totéž platí i o „bošáckém“ systému ABS – funguje lépe než u ER-6, brzdy jsou přesněji dávkovatelné, zvyknut si je však třeba na jeho hrubší chod. Ze 100 kilometrové rychlosti zastaví nová kawa na 43 metrech, zpomalení tedy odpovídá 8,9 m/s, což je sice akceptovatelné, špičkový výkon to ale není. Na stoppie však můžete zapomenout, tady odvádí ABS svou práci na rozdíl od modelů ER-6 naprosto přesvědčivě. Špičkových hodnot dosahuje „univerzální



Celní štit nepostrádá možnost individuálního nastavení, náporům větru je ale jezdec vystaven i v jeho nejvyšší poloze (tip pro cestovatele: vyšší celní štit z nabídky příslušenství Kawasaki).





voják" u každé návštěvy čerpací stanice – při pohodovém tempu po okresních silnicích si neřekne o více než 4,1 l/100 km, díky čemuž potěší mimořádným dojezdem až 463 kilometrů. Konstantní tempo 130 km/h spotřebu nijak dramaticky nezvyšuje, na velmi pěkných pět litrů se dostanou jenom notoričtí rychlíci.

Tou nejpříjemnější zprávou na konec bude pravděpodobně cena. Kawasaki Versys bez ABS obdržíte za baťovských

199 000 Kč, za antiblokovací systém je třeba si ještě dalších 20 000 Kč připlatit. Cestovatelé mají navíc možnost dokoupit originální boční plastové kufry a topcase s úložným prostorem čítajícím až 97 litrů. K dispozici je rovněž vyšší čelní štíť – s tím standardním totiž na Versysu dočela fouká. Bohužel není v základní verzi ani nejmenší nosič, což je vzhledem k předpokládanému užití stroje trochu překvapující. Patrně jde o daň designu a cenové kalkulaci.

Quo vadis, Versys? Sport, zábava nebo cestování? Samozřejmě že existují sportovnější, pohodlnější a pro cestování vhodnější a koneckonců i zábavnější motocykly. Versys ale dokáže (stejně jako jeho konkurenti Ducati Multistrada či Suzuki V-Strom) spojit všechny tři vlastnosti v jednoho společného jmenovatele. Pro fajnšmekry to může být negativum, pro nás ostatní, kteří nemáme ani prostor, ani prostředky na nákup tří různých motocyklů, je to však nesporná přednost. ■



INZERCE

NOKIA
Connecting People



Nokia 6070
za 977 Kč
s tarifem Nabito 300



Nokia 6234
za 2977 Kč
s tarifem Nabito 300



Nokia 6131
za 3977 Kč
s tarifem Nabito 300



Nokia N70
za 4977 Kč
s tarifem Nabito 300

Volejte neomezeně novým telefonem

Vodafone nepoužívá žádné reklamní triky. Naše neomezené služby jsou skutečně neomezené. Vyberete si k tarifu ze 3 balíčků neomezených služeb a z nabízených telefonů. Uvedená cena platí při jeho pořízení s novým tarifem Nabito 300, který jejen za 357 Kč za měsíc. Zvýhodněný telefon si mohou samozřejmě pořídit také stávající zákazníci, pokud volají s vybranými tarify a jsou s Vodafonem alespoň 2 roky. Po koupi telefonu je jen nutné 6 měsíců řádně užívat tarif, se kterým byl telefon pořízen. Více informací najdete na www.vodafone.cz.

Objednávejte na 800 999 7777
nebo na www.vodafone.cz

