

Kawasaki pro letošní rok předělala svůj bestseller, nahatou dvouválcovou ER-6n, nekorunovanou královnu malých objemů. Třetí generace vypadá dospěleji, ještě lépe se vodí a parádně jede. Za necelých 160 tisíc těžko pořídíte zábavnější stroj.



Jan Rameš  
honzis@cmn.cz

foto: David M. Bodlák,  
autor

**T**a cena je vážně neuvěřitelná. Původně na začátku roku stálo nové enko sto pětasedmdesát, tedy to, co dnes dáte za ABS verzi, která byla zase ještě o dvacku dražší. Už tak to byla dobrá nabídka, ale sto padesát osm a pár drobných českých?! Jo a pozor, mluvíme samozřejmě o oficiální síti, za míň to u „šedáků“ pravděpodobně neseženete.

Raději o ceně nemluvte před konkurencí. Suzuki sice ve stejné kategorii nabízí šestpade esvěčko s polokapotou za sto čtyřicet tisíc ve výprodeji, ale to je motorka starší než první generace ER-6, a Gladius s vizáží zmutovaného asijského pralesního prasátka už stojí 165. Honda dokáže cenově konkurovat svými novými sedmistovkami NC, ovšem ty jsou zábavné asi jako náš profesor ekonomiky, který se zasmál akorát tehdy, když se přehlél a místo makro řekl mikro, a Yamaha XJ6 je zaprvé dražší a zadruhé taková vážná, s tím svým čtyřválcem. Líbivý malý dvouválec s rarachem v těle a za super peníze, ten má na nádrži napsáno Kawasaki. Určitě to není motorka pro každého, jako ostatně asi žádná – neměli byste být vzdálení příbuzní Golema a neměl by vám být cizí aktivní



přístup k životu a plynové rukojeti. Potom ale pod sebou budete mít hotovou továrnu na radost.

### Třetí generace

Baví mě sledovat, jak se ER-6n v průběhu let mění. Kdybych o ní řekl, že zraje nebo stárne, mohlo by to vyznít, že páprdat. A to ona zase vůbec. Profiluje se? Hm, taky ne. Je vlastně pořád stejná, identicky zaměřená jako před šesti lety, když se začala rozkoukávat z oken showroomů a hnedle si pěkně ukousla z koláče zvaného Trh. Jenže tenkrát to bylo takové ošklivé káčátko šité horkou jehlou a příliš okatě postavené s ohle-

**Tu opravdovou radost poznáte až po nastartování a mírném zahřátí motoru**

dem na co nejnižší cenu. To už by dneska neprošlo, v těchto dnech vyhrává ten, kdo postaví levnou motorku, která se tváří jako dra-

há. Druhá generace už byla o poznání povedenější, ta už vypadala jako seriózní míněný pokus o design, a novinka jej už jen píljuje k dokonalosti. Tady zaoblíme, támhle přiostríme...

Jestli mezi první a druhou generací byl velký skok vzhledový a malý technický, mezi dvojkou a trojkou je to naopak. Kolegové, co jen tak probíhali kolem, se ptali, jestli to je jako nový model, protože jim design přišel podobný jako ten loňský, a raději mize-li, když mě viděli, jak koulim očima jako kozel Bobeš z Hrusic. Jak se můžou ptát, vždyť to má úplně jinou masku bez kapličky, vysokou nádrž, blinkry na vidlicích místo krytů chladiče, dvoudílné sedlo, kryty přední vidle jako velký Zed... Jenže jsem sám musel uznat, že kdybych si to dopředu nenastudoval, už bych si tak jistý nebyl.

Třetí generaci ale poznáte bezpečně podle techniky, což jasně demonstrovala naše Helča. Zálibně se na žlutou Kawičku chvíli dívala, pak svařila obočí a zeptala se: „Hele, a nemá to jiný rám?“ Bingo! Zůstal snad jen materiál a tvar (ocelová trubka), jinak je všechno jinak. Dvě trubky nad sebou z obou stran, jimž vzadu sekunduje boží trubková kyvka s banánovým průhybem vpravo, aby bylo dost místa na výfuk pod motorem. Zleva už má tvar normální, ale mně to vůbec nevaří, protože mi to evokuje počátek

90. let a skvělou Suzuki RGV250. Ještě před pár lety byste za takovýhle rám s kyvkou zaplatili majlant renomovaným rámařům, dneska je to za necelých 160 tisíc i se zbytkem motorky.

### Více síly za 3,5 na sto

Ovšem neměnilo se jen těch pár trubek a plastiků. Jiná kola vypadají lépe a jsou lehčí, což snižuje neodpružené i rotační hmoty a zlepšuje ovladatelnost. Přední vidle je pořád klasická (ne, USD v téhle kategorii vážně nečekejte) a zadní tlumič po boku, ovšem uvnitř je všechno jinak – předky mají o 5 mm delší zdvih a zadek o dva, díky delšímu zdvihu mohou být měkčí pružiny, odpovídajícím způsobem bylo přeladěno tlumení.

Úplně nová je přístrojovka, kterou už nekryje velká kaplička, nýbrž jen malé kroužkové plexi. Důležitější je funkce: konečně ručička ukazuje otáčky a digitál rychlost a ne naopak jako do loňska, což mně přijde logičtější, čitelnější a prostě lepší. A navíc toho displej umí docela dost z praktických záležitostí, kromě palivoměru tady najdete i údaje o průměrné i aktuální spotřebě a dojezdu, plus když jste hodní, ukáže se vám za odměnu ikonka ekonomické jízdy. Kdo je soutěživý, bude se snažit buď ji tam mít pořád (jezdít za 3,5 na sto je celkem motivace), nebo se k tomu postaví jako chlap a naopak bude topit pod kotlem, ať se

Po pravé straně uložený tlumič a výfuk pod motorem jsou stále nezaměnitelnými znaky ER-6n



inzerce

### TECHNICKÉ ÚDAJE

#### Kawasaki ER-6n

Objem	649 cm <sup>3</sup>
Výkon	53 kW/72,1 k@8500
Točivý moment	64 Nm@7000
Hmotnost	204 kg (provozni)
Cena	158 400 Kč (s ABS 175 000 Kč)

**Motor:** čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 83 × 60 mm, kompresní poměr 10,8:1, vsřtkování Keihin Ø 38 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

**Podvozek:** ocelový dvojitý páteřový rám, vpředu nenastavitelná teleskopická vidlice Ø 41 mm, zdvih 125 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 130 mm, nastavitelné předpětí, brzdy Tokico vpředu 2 kotouče Ø 300 mm, dvoupístkové těmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový těmen, pneu Dunlop RoadSmart II vpředu 120/70ZR17, vzadu 160/60ZR17

**Parametry:** délka 2110 mm, šířka 770 mm, výška 1110 mm, sedlo 805 mm, rozvor 1410 mm, úhel řízení 25°, stopa 110 mm, světlá výška 130 mm, nádrž 16 l, max. rychlost 200 km/h, užitečná hmotnost 200 kg

### VERDIKT

Kawasaki ER-6n	
Motor	7/10
Podvozek	6/10
Brzdy	5/10
Ovladatelnost	8/10
Město	7/10
Cestování	6/10
Sport	6/10
Výkon/cena	8/10

## AKČNÍ NABÍDKA

E 360N + E 250 – kufr a univ. plotna

2790 Kč + 990 Kč = 3780 Kč

dohromady 2500 Kč



(do 31. 8. 2012 nebo do vyprodání zásob)

2x E 360N – pár kufrů se stejným klíčem

2790 Kč + 2790 Kč = 5580 Kč

dohromady 4000 Kč



2x E 360N + E 460N + Z 228

= 126 litrů objemu + sada 3 zámků se stejným klíčem

2x2790 Kč + 2990 Kč + 695 Kč = 9265 Kč

dohromady 6500 Kč



**MOTO S&P**

...výhradní distributor pro ČR.

www.motosp.cz

Na Dražkách 173 • 266 01 Beroun  
tel.: 311 685 131, 311 685 254  
GSM brána: 724 869 740, fax: 311 685 304  
e-mail: info@motosp.cz

