

Klasik budućnosti

Novi dvocilindrični redni agregat u neuobičajenom okviru uz kvalitetne komponente ovjesa stvoren je motocikl suvremenog izgleda koji ima potencijal da postane novi klasik. Ovo je jedan od rijetkih jeftinih motocikala bez imalo zamjerki





PIŠE:
MARKO
GUZINA

Nova Kawasakijeva uzdanica u nižoj klasi zamišljena je u dizajnerskom odjelu te kuće smještenom u japanskom gradu Akashiju. Želja im je bila stvoriti motocikl koji bi iskusnim motociklistima pružio novi užitak, a ujedno i početnicima omogućio lak ulazak u ovaj naš svijet na dva kotača. Koliko su u tome uspjeli, pokušat ćemo procijeniti u ovom testu.

Otrpavili smo se u austrijski Salzburg kako bismo iskušali najnoviji model Kawasaki-ja koji u korak prati naprednu politiku tvrtke, a izgledom postavlja smjernice za sljedeće generacije proizvoda. Do sada smo bili naviknuti na činjenicu da motocikli prvenstveno namijenjeni početnicima izgledaju pomalo dosadno, što se s ovim uratkom iz korijena mijenja. Tako ER6n s modelom ER5 dijeli tek prva dva slova oznake i činjenicu da su oba dvotočkaši. Svaka druga usporedba je besmislena, jer novi je model 5 kilograma lakši i gotovo 22 konjske snage jači. Usporedit ćemo još jedino međuosovinski razmak, kako bismo dočarali koliko je ER6n doista kompaktan. Naime, s 1.405 mm novi je Kawasaki cijelih 25 mm kraći od starijeg rođaka. Kako su i najavili, stručnjaci u zelenim odorama stvorili su okretan motocikl koji dimenzijama pripada u klasu 400, a voznim osobinama u klasu 650.

Uz predivnu stražnju vilicu, okvir i ispuh, stražnji kraj ostaje pomalo nedorečen i običan



Već nakon prvih prijedjenih kilometara shvatili smo da je u pitanju proizvod osmišljen "od nule". U vožnji se potvrdilo da je cijeli motocikl zaista građen oko vozača jer je ergonomski izvanredan, a vozači različite visine lako će zauzeti ugodan položaj koji ulijeva povjerenje. Konceptija dvocilindričnog agregata s paralelnim cilindrima izabrana je upravo zbog svoje kompaktnosti, jer bi redni četverocilindrični motor bio preširok, a V-

motor predugačak. Malena širina agregata dodatno je naglašena uskim okvirom, koji u kombinaciji s niskim sjedalom omogućava i nižim vozačima da spuste oba stopala na pod. Ova mala širina korisna je i u vožnji jer usko postavljeni nožni oslonci doprinose osjećaju sigurnosti, koji je uz lakoću upravljanja i agresivan izgled nit vodilja ovog motocikla. Ispušni lonac s ugrađenim trostaznim katalizatorom nije slučajno smješten ispod agregata. Na taj način se postiže niže težište i takozvana "centralizacija" mase: najteži elementi su ujedno i najbliži težištu, čime se dobiva na okretnosti. Iako nas vrijeme nije poslužilo jer je tijekom gotovo cijelog testa padala kiša, ER6 je na nas ostavio vrlo pozitivan dojam. Tim više što je kišilo, a nerijetko posve pitomi motocikl na mokroj podlozi promjene čud. To ovdje nije bio slučaj. Dobro odmjeren ovjes na koji su pričvršćeni sportski šesterokraki naplatci vozaču vjerno prenosi informacije o svojoj interakciji s podlogom. Kočioni sustav s tri nazubljena diska više je nego dovoljan za motocikl ovak-

vih mogućnosti, a u ponudi je i model opremljen ABS-om, za one koji žele dodatnu dozu sigurnosti. Osim što doprinose modernom i agresivnom izgledu, i prednja i zadnja kočnica lako se doziraju i ostavljaju u svakom trenutku dovoljno rezerve za slučaj nužde. Nemojte ovdje tražiti čuda, ali ipak kočnice nadilaze ukupne performanse cijelog motocikla.

Već spomenuti položaj vozača, te dobro izabrana geometrija ovjesa čine ER6 lakim za upravljanje i zabavnim. Zakretni kut upravljača je velik, čime agilnost u gradu postaje prava zabava. Ništa manje inovativan od izgleda nije niti agregat. Iako je najmanji u klasi i dimenzijama sitniji čak i od 150 kubika slabijeg motora iz ER5, ovaj motor u sebi nosi poprilično snage. Optimalno se ponaša u nižim i srednjim brojevima okretaja, a zahvaljujući elektronskom ubrizgavanju goriva s difuzerima promjera 38 mm, te sekundarnim leptirima, ima dovoljno snage za svaku upotrebu, dok je odaziv na komandu gasa gladak i precizan. Iako se iz ovakvog

Vrlo uska silueta uz nisko sjedište izmamit će osmijeh na licu vozačicama i vozačima nižeg stasa



Dugačka stražnja vilica ide u prilog stabilnosti



Nazubljeni diskovi asociraju na sportske modele iste kuće



Kod iskusnijih vozača
ER6n pobudit će novu
strast za motociklima

Zanimljiva paleta boja
gdje su elementi ovjesa
iste boje kao i okvir



Ispušni lonac ispod agregata osim privlačnom izgledu doprinosi i snižavanju težišta, kao i smještaju putnih torbi



modernog agregata moglo dobiti više snage na visokim okretajima, ER6 je ipak namijenjen prvenstveno početnicima i kao takav optimalno razvija snagu. Karakteristika ovog rednog dvocilindraša je da najveći okretni moment na 7.000 okr. i najveću snagu na 8.500 razvija u razlici od svega 1.500 okretaja. Iznad toga i prestaje upotreba ovog odličnog agregata bez izraženih vibracija, svojstvenih dvocilindrašima. Tečna ubrzanja moguća su i s ranijim mijenjanjem brzina, bez zadržske, a kada ste jednom na otvorenoj cesti, mjenjač će vam biti manje potreban.

Iako se vrti do 11.000 okretaja, nemojte to tražiti od njega. Vožnja kroz zavoje je pravi užitek, čak i kada su ti zavoji brži, jer Kawasaki prati zadanu putanju i jedini osjećaj koji se javlja kod vozača je zadovoljstvo. Ova čvrstoća prednjeg kraja mogla bi biti rezultat povećanog pretraga prednjeg ovjesa od preko 100 mm. Prilično uspravan položaj vozača i široki upravljač doprinose lakoći ulaska u zavoje, pa zato čak i kada se prebrzo dovezete, dodatno "polegavanje" će biti prava sitnica. Uski bokovi i mala težina rezultiraju izvanrednom okretnošću i promjenama

pravca. Istina, stražnji ovjes se ponekad zaljulja, no, ne zaboravimo da je ovo motocikl izrazito turističke namjene.

Guranje kroz gradsku ili bilo kakvu drugu gužvu također je u prirodi ovog motocikla. I potpunim početnicima ulit će dovoljno sigurnosti da se "proguraju" na semaforu poput iskusnih motociklista, a široki raspon snage će smanjiti potrebu mijenjanja brzina baš u tim nezgodnim trenucima guranja.

Kako je ovo naked motocikl, pravo mu je mjesto u naselju i na otvorenoj cesti. Prema izjavama Kawasakijevih stručnjaka ovaj mo-

Agresivni profil zavarava. Radi se o vrlo pitomom motociklu





Ako vam zaštita od vjetra modela "n" nije dovoljna možda je za vas zanimljiviji model "f" koji najavljujemo u rubrici novosti

Svojom pojavom će ER6n lako privući pažnju prolaznika



del je zamišljen za raspon brzina od 50 do 120 km/h, a to se u vožnji i osjeti. Radi dobrog rasporeda težine lako je upravljiv na niskim brzinama, što je opet karakteristika koja će obradovati početnike, dok je zaštita od vjetra prihvatljiva do 120 km/h. Planirate li više putovati uz brzine preko 100 km/h, bolje da svoj ER6 opremite vjetrobranom koji se nalazi na popisu dodatne opreme. U zadnje je vrijeme tvornička dodatna oprema sve popularnija, pa tako osim ABS-a i vjetrobrana možete nabaviti lijepo ovalne retrovizore, putni kofer ili minijaturne stražnje pokazivače pravca. Prednji pokazivači već su lijepo uklopljeni u plastične pokrove hladnjaka rashladne tekućine, a isto kao i serijski, i stražnji imaju prozirne leće sa žutim žaruljicama. Ako mislite prelaziti više kilometara izvan grada, vjetrobran je svakako mudra investicija, a zamjenski retrovizori su stvar ukusa, jer i oni serijski, kvadratični, dobro obavljaju svoju zadaću.

I svojim izgledom je ER6 posve novi proizvod, a sa prethodnicima ne dijeli gotovo ništa. Već i sama izvedba okvira je pomalo neuobičajena za serijsku proizvodnju i češće smo ju vidali u produkciji malih stručnih radionica iz Engleske. Iako neobičan, okvir je

lijepo izrađen, pa bi bila prava šteta sakriti ga ispod oklopa. Makar se vozač osjeća opušteno za komandama, sam motocikl djeluje agresivno čak i kad stoji, a u vožnji još više. Ta urođena agresivnost može se pripisati prednjoj maski u kojoj se nalazi svjetlo s dva reflektora, jedan iznad drugoga. Ono što ovaj motocikl čini "napetim" jest dizajnerski trik:

stražnja vilica preko polegnutog amortizera na desnoj strani prati liniju okvira, te vizualno spaja glavu okvira sa stražnjom osovinom.

Plastične oplate hladnjaka rashladne tekućine jedini su elementi koji doprinose debljini inače uskog motocikla. Linijama odlično nadopunjavaju prednju maskicu i spremnik goriva, a dovoljno su male da ne



Prekidaci djeluju kvalitetno, a upotreba je intuitivna



Pregledni instrumenti vozaču će reći sve osim dobitne kombinacije na lotu



sakrivaju lijepi agregat čistog izgleda. Stražnji kraj svojim izgledom neće inspirirati pjesnike, a usporedbi sa ostalim elementima ovog modernog i atraktivnog motocikla posve obično stražnje svjetlo i plastična oplata ne zaslužuje niti haiku pjesmicu. Gledano kao cjelina, spomenuti rep ne odudara, ali isto tako nema niti jedan detalj radi

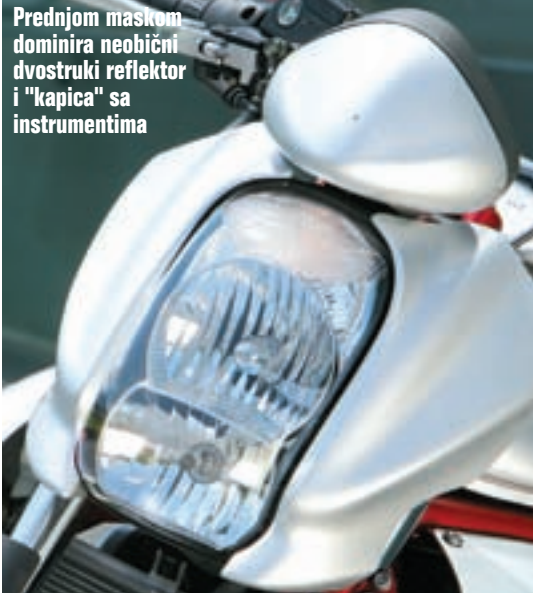
kojeg bismo zastali i dva puta ga pogledali.

U ponudi su tri boje, ili bolje reći, kombinacije boja: žuta ili crna sa zlatnim okvirom, te srebrna sa crvenim okvirom i ovjesom. Do sada i nismo vidali toliko pozornosti poklonjene detaljima, pa su tako stražnja vilica i cijevi prednje vilice obojeni u boju okvira. To posebno dolazi do izražaja na srebrno-crvenoj kombinaciji, pošto je crvena boja vilice prilično neobična.

Radni prostor vozača vrlo je ugodan i djeluje poznato, pa su tako ručne komande smještene na širokom upravljaču poznatog rasporeda. Svojevrsna kapica smještena iznad prednjeg svjetla zapravo je kućište instrumenata koji su poput svjetala postavljene vertikalno sa analognim obrtomjerom na vrhu i pokazivačem od tekućih kristala ispod. Jednostavni instrumenti vozaču pružaju sve potrebne informacije i osim svježeg izgleda mogu se pohvaliti i funkcionalnošću. Na lijevoj strani nalazi se lampica za lijevi pokazivač pravca, ispod koje je lampica za prazan hod mjenjača. Treći okrugli element na lijevoj strani je tipka za izbor moda na digitalnom pokazivaču. Desno je lampica pokazivača smjera, lampica dugog svjetla i tipka za poništavanje putnog brojača kilometara. Pokazivač od tekućih kristala posve je novog oblika, a na njemu možemo vidjeti koliko je sati, koliko brzo se kreće motocikl, te koliko smo kilometara prešli. U polju okretomjera nalaze se kontrolne lampice za sustav ubrizgavanja i rezervu goriva, te jedna crvena, zajednička za temperaturu rashladne tekućina i pritisak ulja. Daleko skuplji i prestižniji motocikli nemaju pokazivač količine goriva, ali iskusniji korisnici bi zacijelo rado vidjeli pokazivač temperature rashladne tekućina, makar i kao digitalno očitavanje. Kako je ER6n osmišljen da bude ulaznica u svijet motocikala za početnike i one koji se tom svijetu vraćaju, takve nedostatke je lako oprostiti. Možda nedostatak pokazivača temperature agregata i nije pravi nedostatak, jer teško je i zamisliti da se ovaj moderni dvocilindraš pregrije kod bilo kakve normalne i većine nenormalnih primjena. Radi se o stroju koji nije obnovljeni dvocilindraš iz 1980-tih, već posve novi agregat moderne koncepcije koji udovoljava EURO-3 normama o ispušnim plinovima.

Da zbrojimo, s modelom ER6 u Kawasaki su željeli stvoriti motocikl za vozače svih dobi, muške i ženske, koji je ugodan i lak za vožnju bez obzira na prethodno iskustvo vozača. Ovo nikako nije zahtjevan motocikl, a najviše će ga cijeniti niži vozači i djevojke. Osim što udovoljava svim navedenim kriterijima, ER6 jednak užitek pruža onome tko ga gleda kao i onome tko ga vozi. Sudeći prema kvaliteti ugrađenih komponenti, cijenom će zacijelo biti osjetno "teži" od ER5, ali i isto toliko lakši od Z 750. Ako ta cijena bude ispod 50.000 kn, a prve najave kažu da hoće, ovaj model će zablistati na samom vrhu ljestvice najprodavanijih motocikala u Hrvatskoj. I ne bez razloga, jer Kawasaki ER6n je jedan od onih motocikala koji su nas ugodno iznenadili. Očekivali smo malo, a dobili konkretnog ljepotana koji je dvije svjetlosne godine ispred često uspoređivanih KLE, GPZ i ER5. ■

Prednjom maskom dominira neobični dvostruki reflektor i "kapica" sa instrumentima



Prednji pokazivači smjera uklopljeni su u plastične oplate

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 83x60 mm
Obujam: 649 ccm
Odnos kompresije: 11,2 :1
Razvod: dvije bregaste osovine u glavi sa 4 ventila po silindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje Keihin s leptirastim tijelima promjera 38 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: tipa dijament od čeličnih cijevi
Ovjes: teleskopska vilica s cijevima promjera 41 mm, hoda 120 mm; straga oscilirajuća vilica s polegnutim monoamortizerom, hod 130 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 160/60-17
Kočnice: naprijed dva nazubljena diska promjera 300 mm i kočione čeljusti sa 2 klipića, straga nazubljeni disk od 220 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.100, širina 760, visina sjedala 785, osoviniski razmak 1.405, težina 174 kg,
Deklarirano: snaga - 72,1 ks (53 kW) - 8.500 okr/min, max. okr. moment - 6,7 kgm (66 Nm) pri 7.000 okr/min
Spremnik goriva: 15,5 l

+ upravljivost, dizajn, vibracije, visina sjedala i uski bokovi, mekoća komandi

- vjetrobran, stražnji kraj, gabariti za visoke dečke



Zahvaljujući modernoj koncepciji agregat od 650 ccm je vrlo kompaktan i znatno manji od onoga na ER5 koji ima punih 150 ccm manje