

# Prvi Ninja u karijeri

Kawasaki nakon Amerike predstavlja najmanjeg Ninju po vrlo primamljivoj cijeni europskim kupcima. Namijenjen je početnicima i ženama, pa se njime vrlo lako upravlja. Iako ime i izgled sugeriraju da se radi o sportskom vozilu, najmanja Ninja prije svega je gradski motocikl s uspravnim položajem tijela vozača. Snage ima dovoljno, kočnice se savršeno doziraju, a završna obrada je odlična, japanska. Najveća mana mu je činjenica da ga ne možete kupiti. Rasprodano!



PIŠE: ŽELJKO PUŠĆENIK

**B**ARCELONA: Već samo njegovo ime asocira nas na racing DNK. Ninja u Kawasakiju ima posebno obilježje sportski nastrojenih motocikala. To isto ime nosi i najnoviji ZX10R sa gotovo 200 KS, koji je ove zime punio naslovnice svih motociklističkih časopisa. I njegova jarko zelena boja koketira s racing linijom Kawasakijevih modela sa utrka. Najmanji Ninja svakako želi izgledati i zvučati opasno.

No, to je samo optička varka. U biti je najmanji cestovni Kawasaki janje u vučjoj koži. Namijenjen je prije svega vozačima bez iskustva,

koji će lako i čvrsto nogama uhvatiti podlogu, koji neće biti rašireni preko motocikla, već će sjediti uspravno, kako bi u svakom trenutku mogli brzo reagirati i koje snaga agregata i kočnica neće uplašiti te zavesti na krizne reakcije.

Osim toga, svidjet će se onima koji ekonomično razmišljaju u svim smjerovima, od potrošnje do servisa i potrošnih dijelova.

Godinama priželjkujemo jedan ovakav model u Kawasakijevoj gami, jer jedino on može ponuditi jeftino, a dobro prijevozno sredstvo. Ninja 250R je prvi i jedini Kawasakijev model u širokom rasponu do 500 ccm. Podaci o prodaji pokazivali su da je Kawasaki gubio upravo radi nedostatka jednog širokog raspona zapremina.

Ovo su jedine dvije kombinacije boja. Karakteristična zelena i uobičajena crna. Malo žvosti u grafikama i ponudi boja ne bi bilo na odmet. Sprjeda Ninja 250 R ima jedan disk promjera 290 mm, nazubljenog dizajna u supersport stilu



CIJENA  
32.889 KN

Iako je nama nepoznat, Ninja 250R nije i prvi ovakav model kod Kawasakija. U Americi se već godinama prodaje model ZZR250, koji se u Europi prestao prodavati 1994 godine. Danas japanski menadžeri smatraju da je došlo vrijeme da Ninja ponovo napadne.

I napao je, i to u Barceloni, gradu velike povijesti i poznate arhitekture, gdje je Kawasaki pripremio svjetsku prezentaciju za odabrane novinare iz cijelog svijeta. Mi smo, kao i obično, jedini novinari iz Hrvatske prisustvovali dinamičkoj prezentaciji, kako bismo mogli dobiti sliku o ovom zelenom novitetu prije nego što dođe u hrvatske dućane.

Osim velike povijesti, sadašnjost Barcelone guši promet, a tu bi se mali Ninja trebao pokazati

u pravom svjetlu. Lagan i uzak, trebao bi se lako probijati kroz promet. Sudbina je htjela da nas za testiranja u Španjolskoj prati dosadna kiša pa smo se mogli uvjeriti kako se naše vozilo ponaša i u kriznim situacijama.

#### Dizajn prati linije ER6f

Jedan pogled na Ninju 250R reći će svakome da on misli ozbiljno. Puni oklop sportskog dizajna, veliki prigušivač, nazubljeni diskovi i lagana konstrukcija govore da je mali Ninja najljepši model u kategoriji. No, ruku na srce, ni po čemu nije posebno prepoznatljiv i nema značajke iznimnog dizajnerskog ostvarenja. Ninja ima klasičan sportski dizajn kakav motocikli imaju već dva desetljeća.

Neboder u pozadini, "Torre Agbar", treća po redu najviša zgrada u Barceloni, oslikava modernu arhitekturu Barcelone. Izgrađen je 2005. godine, a projektirao ga je Francuz Jean Nouvel i zaslužio dobio brojne nagrade struke. Ovaj neboder u obliku krastavca je zbog svog specifičnog oblika dobio i nekoliko nadimaka: "The Crystal Phallus" (kristalni lik muškog spolnog organa kao simbol plodnosti) ili "The Dogs Dick". Toranj je visok 144 metara i ima 38 katova. Fasada mu je cijela načinjena od stakla i ima preko 4.400 prozora te sadrži preko 4.000 LED iluminacijskih naprava koje stvaraju iluminacijske predodžbe na fasadi

Dizajn preuzima linije modela ER6f, koji mu je očiti uzor. Sportski izgled i turistički položaj glavne su smjernice ovog Ninje. I konstrukcija paralelnog dvocilindričnog agregata veže ova dva modela. Puni izvedeni oklop svakako mu daje izgled mnogo većeg motocikla nego što to on uistinu i jest. Osim toga, sjedalo iz dva dijela naglašava sportsku crtu, a u opciji je i poklopac stražnjeg sjedala u racing stilu. Iako bismo na prvi pogled mogli pomisliti drugačije, ispod sjedala suvozača nema mjesta za stvari, tek za plići novčanik i ključeve stana. Sjedalo, kako za vozača, tako i za suvozača, je udobno tapacirano i dovoljno nisko, kako bi i najniži vozači mogli čvrsto osloniti noge na tlo.

Kiša nas nije omela da u Barceloni isprobamo najnovijeg Ninju 250R. "No name" gume koje se ugrađuju prilikom prve ugradnje i nisu tako loše kako smo mislili u prvi čas. Pri tome im pomaže odlično izbalansirana ciklistika i položaj tijela



▲ Iako pregledni, instrumenti djeluju zastarjelo, osobito kada ga gledamo sa stajališta mlađih osoba, kojima je i Ninja namijenjen. Ne bismo se bunili da ima barem djelomično digitalne instrumente, kakvima se diče već sportski skuteri od 50 ccm



Svi detalji, osim plastičnih oplata, na novoj Ninji 250 R su u crnoj boji, baš kao na novom ZX10R. Linije plastika su oštre i odrezane, kako bi nagovijestile sportsku notu



Veliki ispušni top sustava 2 u 1 u svojoj unutrašnjosti sadrži katalizator, kako bi zadovoljio norme o ispušnim plinovima.

Instrumenti sadrže samo ono najosnovnije i potpuno su analogni. Tu su veliki brzinomjer, i obrtomjer, podatak o temperaturi rashladne tekućine i putnoj kilometraži, te najosnovnije signalne žaruljice. Iako pregledni, nisu nimalo lijepi, a u ovoj digitalnoj eri mogli su biti i suvremeniji. Moramo priznati da već i jeftiniji skuteri od 50 ccm imaju LCD displeje i da je to detalj koji nisu smjeli propustiti niti u ovoj klasi. Barem djelomično.

### Mali dvocilindrični agregat za velike stvari

Agregat je četverotakti, dvocilindrični, s paralelno smještenim cilindrima, hlađen tekućinom. Napajanje goriva za europske je Ninje 250R riješeno elektronskim ubrizgavanjem, dok je na nekim modelima za američko tržište još uvijek riješeno s rasplinjačima. Sustav ubrizgavanja goriva na ovom modelu isporučuje Keihin, a injektorji imaju 8 rupa koje doprinose boljem odgovoru gasa na srednjim i višim okretajima motora. Kao i ZX-6R, i mala Ninja 250R ima dvostruke ventile na sustavu ubrizgavanja promjera 28 mm, kako bi krivulja snage bila ravnomjerni-

ja, a potrošnja manja. Sustav paljenja bazira se na elektronicu modela ER6n/f.

Komore izgaranja potpuno su nove, a ventili s tankim glavama reduciraju pokretne mase i dozvoljavaju četverotaktnom agregatu da se više vrti. No ipak, vrijeme otvaranja ventila i dužina hoda podešeno je za niže i srednje brojeve okretaja motora, kako bi imao što bolji okretni moment. Prstenovi klipa su posebno dizajnirali kako bi minimalizirali potrošnju ulja ovog malog agregata. Ovaj Ninja ima razvod preko dvije bregaste osovine u glavi i četiri ventila po cilindru.

Tvornica sada deklarira maksimalnu snagu od 33 KS (3 KS više nego na prezentaciji prvog modela u Milanu pri 500 okretaja višem režimu) pri 11.000

okretaja motora. Okretni moment razvija 22 Nm (2,24 kgm) pri 8.200 okretaja.

Pokretanje je preko elektrostartera, a mjenjač ima 6 brzina. Završni lančanik razlikuje se u američkoj i europskoj verziji za dva zuba u korist američke verzije. Stoga američka verzija Ninje 250 R ima bolju ubrzanja, a europska bolju krajnju brzinu.

Posljednja generacija Denso spremnika rashladne tekućine nudi odlično hlađenje uz malu težinu sustava, a štedi i prostor. Kawasakijski tehničari tvrde da su ugradili i potpuno novi ventilator radi uštede na težini i buci kad se on uključi.

Uostalom, tvrde da su smanjili ukupnu buku agregata i korištenjem novog distribucionog lanca i zatezača, kakav koristi kros model



Ispod sportske vanjštine krije se klasičan motocikl. Okvir je klasični cjevasti, spajan zavarivanjem. Klasična prednja vilica bez mogućnosti regulacije, a straga monoamortizer s podešavanjem predopterećenja na opruzi. Iako je ciklistika klasična, u praksi su vozi iznenađujuće dobro

Ninja iznad grada. To bi trebala biti uobičajena slika, jer je ovaj motocikl namijenjen prvenstveno gradskoj vožnji



Sjedalo suvozača je od vozačkog odvojeno stepenicom, što daje sportski izgled stražnjem kraju, a obilno je tapacirano, pa suputniku neće biti uskracena udobnost

KX450F, a da novi filter zraka smanjuje buku usisa. Ispušni sustav ima dva katalizatora, jedan u završnom topu, a drugi u samoj cijevi. Izvedba s dva katalizatora po riječima konstruktora gubi najmanje snage.

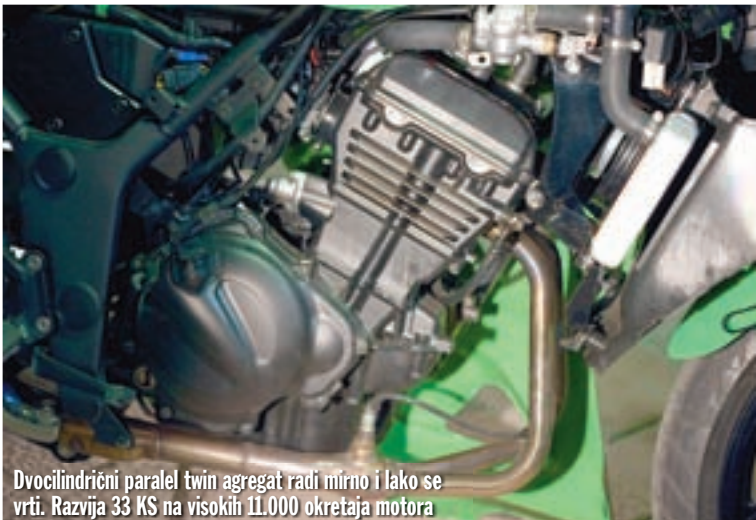
#### Klasična ciklistika

Okvir je napravljen od čeličnih cijevi klasičnim zavarivanjem. I stražnja vilica je također čelična, od kvadratnih cijevi debljine 60 x 30 mm. Neke velike tehničke revolucije nema niti na ovjesu. Prednja vilica je klasična, s promjerom cijevi 37 mm, bez mogućnosti podešavanja, dok je straga monoamortizer Uni-track s mogućnosti podešavanja predopterećenja na opruzi u 5 pozicija. To je vrlo zahvalno ako putujete sa suputnikom.

Naplatci su 17 cola, standardnih dimenzija: širine 2.75 sprijeda i 3.5 straga. U supersport stilu su i niskoprofilne gume, kao i obje kočnice, koje sadrže valovite diskove. Prednji disk promjera je 290 mm, a stiže ga kaliper s dva klipčića. Straga su također dva klipčića, ali je disk promjera 220 mm. Gume su dimenzija 110/70 sprijeda i 130/70 straga.

Ninja 250 R nije nimalo kratak motocikl, kako se od njega očekuje. S dimenzijom međuosovinskog razmaka od 1.400 mm stoji rame uz rame supersportskim motociklima najviših zapremina. To bi mu trebalo dati odličnu stabilnost pri jačim nagibima i prelasku preko neravnina.

Sjedalo je svega 775 mm udaljeno od tla, što ga čini najnižim sjedalom u klasi. To govori u prilog tvrdnji Kawasakijskih tehničara kako su malog



Dvocilindrični paralel twin agregat radi mirno i lako se vrti. Razvija 33 KS na visokih 11.000 okretaja motora



Ispušni top sadrži jedan od dva katalizatora

Vrlo je lagan i okretan u vožnji, bez obzira na dugačak međuosovinski razmak. Istovremeno je stabilan u brzim zavojima i pri prolasku preko većih neravnina. Njime će lako upravljati vozači svih razina znanja i vještina



Ninju prilagodili svima, od djevojaka sitnije građe do početnika. I ukupna širina od 715 mm govori da će se ovim vozilom lagano probijati između automobila. Tvornica deklarira i zakretni kut upravljača od 35 stupnja u lijevu i desnu stranu, što je dobro s obzirom na to da motocikl ima sportski dvodijelni upravljač i oplata, pa i to pokazuje da je ovo prije svega gradsko vozilo.

Deklarirana težina je 154 kg (152 za američku verziju s rasplinjačima), što je znatno teže od dvotaktnih 125-tica, a opet među lakšima u svojoj četverotaktnoj kategoriji.

Krenimo malo na vožnju zbog koje smo ovdje, drugi puta ovaj mjesec nakon ekskluzivne prezentacije i svjetske premijere najnovijeg Ducati Monstera 696. U Barcelonu se uvijek lijepo vratiti i provjeriti koliko su napredovali izvođači na

katedrali La Sagrada Familia, koju je Antoni Gaudí započeo graditi prije punog stoljeća, a koja je ubrzo postala simbol grada.

### Zabavan u zavoju

Čim sjedamo za sjedalo čeka nas sasvim prirodan položaj koji ne opterećuje ruke kao na sportskim 125-ticama, jer se sjedi uspravno. To je vrlo važno za vozače s manje iskustva, kako bi mogli naglo promijeniti smjer ako im netko izleti u grad, jer ne moraju nužno prebacivati težište i namještati se. Dakle, položaj tijela nudi munjevitu reakciju. Upravljač je dovoljno širok da se osjećate ugodno, ali ne preširok, tako da se još uvijek možete vješto gurati među automobilima.

Ninja 250R nije preuski motocikl i sigurno nećete imati osjećaj da ste sjeli na bicikl. I oni višeg stasa osjećat će se ugodno i imati osjećaj pravog motocikla. Tome doprinosi vrlo prirodan i uspravan položaj s tijelom blago pomaknutim prema napri-

jed. Vrlo ugodan i druželjubiv, Ninja istovremeno ima dovoljno uske bokove i nisko sjedalo da i niži vozači s lakoćom mogu doseći asfalt. Ovo je prije svega bitno za prve korake na motociklu.

Prednji vjetrobran i više vozače odlično štiti od vjetra te usmjerava zrak podalje od prsa i vrata. Stoga u kacigi neće biti odviše šumova, niti na jakni mušica. To je bitno, jer ovaj mališan pojuri i do 160 km/h, kolika mu je maksimalna brzina.

Zbog njegove male ukupne mase od 154 kg i lakšim vozačima će upravljanje biti lako, osobito jer se nogama može dobro stisnuti spremnik goriva.

Test smo započeli po suhom vremenu, ali dobar dio testiranja (i slikanja) nastavili smo po kiši, pa smo mogli vidjeti karakteristike kočnica i guma po skliskoj podlozi. Spomenute gume bile su nepoznatog proizvođača, ali nisu proklizavale bez razloga, sve dok to mi namjerno nismo htjeli.



Položaj tijela je uspravan, što će pogodovati djevojkama i vozačima sa manje vozačkog iskustva, a nudi munjevitvu reakciju u izvanrednim situacijama

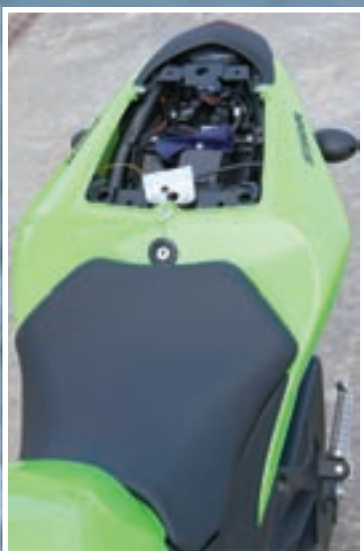


Dakle gume, koje se montiraju kao prva ugradnja na ovako jeftini model, iako nisu top klase, nisu ni razočarale kako smo očekivali po kiši na skliskom gradskom asfaltu. No, ono što nas je zanimalo bile su kočnice. Nisu previše agresivne i nisu blokirale kotače, te su pružale odličnu mogućnost doziranja jednim prstom, tako da je prednja guma s lakoćom ispunjavala zadatak koji smo pred nju postavljali na svakom upaljenom crvenom svjetlu. Dakle, snage imaju za jedan prst na kočnici, ali nisu agresivne u početnom hodu bitnom za neiskusne vozače.

Zvuk je vrlo sličan modelu ER6n/f, dakle simpatično frflja, tipično za dva paralelna cilindra. Taj zvuk se znatno promijeni na visokim okretajima, u koje Ninja voli ući, a tada postane ravnomjieran i visok.

### Prvi na semaforu

Moramo još jednom spomenuti kako se mali agregat vrlo rado vrti u visoke okretaje, do čak 13.000 okr./min. Već od 6.000 okretaja počne snažnije ubrzavati, da bi preko 8.000 promijenio zvuk i ćud. Na otvorenoj cesti, kad se zaigrate niza-



▲ Mjesta pod sjedalom nema, a stvari ćete morati nositi u ruksaku ili džepovima. Ispod sjedala ne stane niti kišno odijelo

▼ Poklopac sjedala suvozača dolazi kao dodatna oprema



Ninja je lijep sa koje god ga strane pogledali. I dok se vi odlučite za kupnju, ona je rasprodana za ovu godinu

njem zavoja, Ninja može biti itekako zabavan, čak i nama koji smo isprobali gotovo sve. Kako bi lijepo bilo da smo ga imali kad smo bili tinejdžeri - u to bismo vrijeme bili dali sve da nam je upravo ovo bio prvi motocikl. Stoga se početnici ne moraju bojati da će im ovaj motocikl biti preslab kada steknu vještinu, jer ovaj motocikl podnosi i sportskiju vožnju. Tu moramo spomenuti da on nema živost jednog ER6n/f, ali je znatno življi od modela 250 koje smo do sada vozili. To nije još jedan u nizu proizvoda iz Tajvana ili Kine, već pravi japanski motocikl kakav će pobuditi živost u svakom mladem vozaču.

Stoga je kvaliteta završne obrade na japanskom nivou (čitaj: najboljem), a vjerujemo da isto vrijedi i za trajnost. Mjenjač je odličan, lako se prebacuje i tih je, što kod nekih jeftinijih proizvoda i nije slučaj. Spremnik goriva od 17,8 litara veći je nego na Kawasaki-jevim sportskim i rastrošnim modelima, što govori u prilog tvrdnji da s ovim motociklom možete krenuti na dalji put, a možda i oko svijeta.

Slika u retrovizorima je jasna, bez izobličenja izazvanih vibracijama, a površina polja koju gledate iz sebe je velika.

### Cijena glavni adut

“Raprodano” - to ćete čuti ove godine od Kawasaki-jevih dilera na spomen najmanjeg Ninje. Naime, količina za tržište bivše Jugoslavije raspro-

dana je i prije nego što je ovaj model došao na tržište. Slovenska tvrtka DKS, kao generalni uvoznik Kawasaki-ja za prostor cijele bivše Jugoslavije, koja nam je osigurala ovaj, ali i sve testove Kawasaki-ja do sada, ne može se načuditi koliko su hrvatski kupci poludjeli za ovim modelom, te kako je Hrvatska povukla 97% odobrene količine za 2008. Japansku kvalitetu sa cijenom od samo 32.889 kn nije bilo teško prepoznati. Praktički se može reći da japanske i europske konkurencije niti nema, ako izuzmemo Yamahin naked YBR 250, koji stoji 36.560 kn. Jedini konkurent mu je Korejski Hyosung GT 250 R s cijenom od 34.579 kn, a njihovu usporedbu očekujemo u nekom od idućih brojeva Moto Pulsa.

Za kraj moramo spomenuti i još pokoju manu malog Kawasaki-ja. Nedostatom nam se čini i ponuda boja, jer ga možemo dobiti samo u crnoj ili zelenoj. S obzirom da niti jedna od njih nije trendy, smatramo da je to nedostatak, jer će ga kupovati mlađi korisnici koji su više podložni trendovima nego tradicionalnim vrijednostima (pritom mislimo na tradicionalnu Kawasaki-jevu racing boju). Za Ameriku Kawasaki isporučuje Ninju još i u jarko crvenoj te karakterističnoj plavoj boji, o kojima možemo samo sanjati. Ne bi bilo loše vidjeti ovaj lijepi motocikl i u trendy bijeloj boji s ponekim narančastim detaljem, kao, primjerice, novi Z1000. No, vjerujemo da će - kad konkurencija u ovoj klasi ojača - doći i boje i digitalni instrumenti. ■

### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> dvocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 62 x 41,2 mm
<b>Obujam:</b> 249 ccm
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
<b>Odnos kompresije:</b> 11,6:1
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje promjera 28 mm
<b>Spojka:</b> više lamela u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelični cijevasti
<b>Ovjes:</b> teleskopska vilica s cijevima promjera 37 mm hoda 120 mm; straga vilica sa jednim amortizerom hoda 130 mm
<b>Gume:</b> prednja 110/70-17, stražnja 130/70-17
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 290 mm i kočione čeljusti s 2 klipčića, straga disk promjera 220 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.085, širina 715, visina sjedala 775, osovinski razmak 1.400, težina 154 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 33 ks (24 kW) - 11.000 okr/min, maks. okr. moment - 2,24 kgm (22 Nm) pri 8.200 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 17,8 l
<b>+</b> cijena, okretnost, doziranje kočnica, agregat, završna obrada, ekonomičnost, ukupan izgled
<b>-</b> prostor pod sjedalom, ponuda boja, dizajn instrumenata

250 R je dovoljno velik motocikl da se s njim uputite do mora ili s mora u planine. Puni oklopi daju mu sportski izgled i već na prvi pogled pokazuju da on misli ozbiljno