

# Otrov se pakira u zelenim bočicama

Kawasakijev hard enduro motocikl KLX 450 R se u svom elementarnom izdanju ne može registrirati, no stvar se mijenja iz korijena kada ga se dohvate majstori iz KL Motorsa. Oni će instalirati svjetla i žmigavce i još pokoju sitnicu te tako ovom konkurentnom japanskom enduro motociklu omogućiti legalnu vožnju po cestama. Kad su već u poslu, nije im teško stvoriti brata i blizanca, SMX 450 R, kao punokrvni supermoto motocikl namijenjenog istinskim znalcima, posebno onima s natjecateljskim ambicijama. To ukratko znači da duge ravnice mrzi jednakom žestinom kojom voli oštre zavoje

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ

FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Iako je širokom puku slabo poznata, spominjanje tvrtke KL Motors u društvu barem površnih poznavatelja enduro ili supermoto motocikala automatski budi asocijacije na Kawasaki. Naime, iz razloga u koje ovom prilikom nećemo ulaziti japanski proizvođači imaju iznimno mali broj vrhunskih off road i supermoto motocikala u svojoj ponudi, a još je manji broj onih koji se mogu registrirati. Taj je problem tvrtka KL Motors odavno odlučila iskoristiti u svoju korist, pa tako ova talijanska radionica Kawasakijevim motokros i hard enduro motociklima daje talijansko državljanstvo, kako bi se mogli legalno voziti europskim prometnicama.

Da bismo vam lakše objasnili o čemu se tu zapravo radi, te vas uvjerali kako je KL Kawasaki i dalje pravi Kawasaki, opisat ćemo vam životni put testiranih modela KLX 450 R kao tipičnog japanskog hard enduro motocikla i SMX-a 450 R kao njegova uzbudljiva supermoto brata blizanca (poznatog i pod imenom KLX 450R SM). Dakle, svaki od ova dva modela rađa se u Japanu i to kao model KLX 450 R, čija je nesreća da se ne može registrirati.

Zbog tog nesretnog razloga jedan dio KLX-ova prije nego što dođu u ruke konačnog kupca odlaze u radionicu KL Motorsa. Tamo im se po već uhodanoj proceduri ugrađuju svi elementi potrebni za homologaciju, a onda i registraciju takvog motocikla. Za početak, ugrađuju se centimetri i centimetri ožičenja potrebnog za rad cjelokupne svjetlosne i zvučne signalizacije, te se na upravljač pričvršćuje digitalna ploča s instrumentima i svom pripadajućom infrastrukturom.

Jednom kada se sve te žice provuku na svoje mjesto, treba instalirati pokazivače pravca, te ugraditi prednje i stražnje svjetlo u skladu sa standardima. Kako bi motocikl udovoljio i brojnim drugim zahtjevima, nužno je promijeniti i poje-

CIJENA  
69.836 KN



Osim na stazi, SMX 450R je iznimno zabavan i na otvorenoj cesti, no samo pod uvjetom da ravni dijelovi ceste nisu pretjerano dugi



SMX 450 R i KLX 450R su braća blizanci. Razlika je samo u kotačima, gumama i prednjem disku



KLX 450R i SMX 450R su ekstremni motocikli, tako da nam je u ispitivanju njihovih krajnjih mogućnosti dobro došla stručna pomoć našeg multidisciplinarnog prvaka Viktora Bolšeca

dine dijelove plastičnih oplata, pa tako, primjerice, treba staviti duži stražnji blatobran, koji uz to mora udomiti nosač tablice i žaruljicu za njeno osvjetljenje. Pridodajte tome dva retrovizora i homologirani ispušni sustav i dobili ste motocikl usklađen sa standardima cestovnog prometa. Oslonci za noge suvozača su fakultativni element i ugrađuju se u svrhu lakšeg opravdavanja vaše investicije ljepšoj polovici, iako je lako moguće da će ona na stražnji dio uskog i tvrdog sjedala sjesti samo jednom i nikad više. Kao što smo već napomenuli, za potpunu asimilaciju u europsko društvo ovi motocikli dobivaju i talijansko državljanstvo, odnosno potpuno novi broj okvira.

I to bi uglavnom bilo to, doduše samo pod uvjetom da vas zanima enduro model, koji ćemo, kako biste ga lakše razlikovali od nehomologiranog japanskog originala, u nastavku teksta nazivati KL-KLX 450R. Ako pak vas od ova dva testirana motocikla više privlači supermoto varijanta prigodno nazvana SMX 450R, onda priča ima i svoj nastavak. Stavke potrebne za takvu promjenu spola uključuju ugradnju bitno većeg prednjeg diska, u ovom slučaju 320 umjesto originalnih 250 mm, kao i promjenu nosača Nissiniovih dvočlupnih kočionih čeljusti. Bez ugradnje cestovnih guma i kotača promjera 17 cola bilo bi besmisleno govoriti o jednom supermoto modelu, a kako bi se produžio završni prijenos i tako kompenzirao manji promjer pogonskog kotača, mijenja se stražnji lančanik. Da bi i potpuni neznalice mogli međusobno razlikovati ta dva motocikla koji se isporučuju isključivo u zelenoj boji, Talijani su pripremili set naljepnica na kojima se uz znak KL



Inače dobra prednja vilica ima problema s apsorpiranjem manjih neravnina pri većim brzinama. Poželjeli bismo i da je prednji kraj motocikla nešto agresivniji prilikom skretanja

CIJENA  
63.190 KN

Kawasaki kočeperi i oznaka KLX 450 R, odnosno SMX 450 R. Ah, da, tu je i drugačiji lonac ispušnog sustava.

Nakon što smo vas zagnjavili s procesom nastanka i razlikovnim elementima ovih motocikala, red je da se posvetimo i konkretnom doživljaju vožnje. Ne treba posebno napominjati da je - iako tehnički identični ovi motocikli tijekom same konzumacije pokazuju bitne razlike - barem paljenje agregata potpuno identično. A

ako je pritom jednocilindraš hladan, usudujemo se reći da je i jednako nezgodno. Razlog za to je malena poluga čoka, koja je smještena ispod grede aluminijskog okvira, te je kao takva izuzetno nepraktična, ali ipak dostupna. Zahvaljujući ugrađenom elektropokretaču samom je agregatu relativno lako udahnuti život, a paralelno s time homologirani ispušni sustav u okolinu počinje ispuštati simfoniju decibela sasvim uobičajenu za takve high tech jednocilindraše.



► Široki i visoko postavljeni Renthal upravljač te uski bokovi olakšavaju manevriranje motociklom i premještanje tijela



Prošle godine predstavljeno KLX 450 R nastao je na osnovama motokros motocikla, što se lako osjeti u samoj vožnji

S obzirom na to da u svom originalnom izdanju Kawasakijev hard-enduro uopće nije bio namijenjen vožnji cestom, logično je da smo njegove KL varijante poželjeli prvo isprobati baš u takvom okruženju. Još je logičnije da vam prvo opišemo dojmove iz vožnje supermoto modela SMX 450 R, koji bi se po prirodi stvari trebao ponajviše upotrebljavati baš na asfaltiranim prometnicama, dok će u slučaju KL-KLX 450R te iste asfaltne površine poslužiti samo kao nužno zlo da se poveže garaža s najbližim off-road terenom.

### Za cestu spremni

Krećemo, dakle, s SMX-om, koji već na prvo odvrtnje ručice gasa jasno pokazuje da je prije svega namijenjen prekaljenim korisnicima koji i u svakodnevnom prometu žele uživati u vrlinama gotovo natjecateljskog motocikla. Takav pristup ima i neke svoje nedostatke, kojih ćemo se dotaknuti nešto kasnije, no ako ste nemirna duha i namjeravate ovaj motocikl koristiti u gradskoj vrevi, na natjecateljskoj stazi i na zavojitim cesticama, onda posjedovanje ovog Kawasakija ima itekakvog

smisla. Za početak, četveroventilski agregat s dvije bregaste osovine, koji jednako kao i cijeli motocikl svoje osnove vuče s motokros modela, posjeduje obilje onog luđačkog temperamenta koji je toliko svojstven vrhunskim jednocilindričnim motociklima.

Nažalost, maksimalne vrijednosti snage i okretnog momenta nisu deklarirane, tako da smo u potrazi za konkretnijim brojkama ovaj supermoto morali odvesti na mjerenje snage. Kao konačni rezultat takvog mjerenja ostalo je ispisano 48 KS,

SMX 450R košta 69.850 kuna, a KLX 450R 63.200 kuna. Ako želite dva motocikla u jednom, možete naručiti i SMX 450R s dodatnim setom enduro kotača. Cijena se tada penje do 73.700 kuna



Moderan jednocilindrični agregat u visokim okretajima vuče dosta jednolično i bez provala snage, no svejedno pruža impresivne performanse





Dok je ovjes dovoljno tvrd za brzu cestovnu vožnju, prilikom vožnje stazom djeluje malo premekan i traži dodatna podešavanja



koje se na koljenastom vratilu oslobađaju pri 8.700 okr/min. Izmjereni maksimalni okretni moment iznosi 44 Nm pri 6.400 okr/min, dok pritom iscrtane krivulje potvrđuju osjećaj koji motocikl pruža u vožnji. Snaga se, dakle, razvija odlučno, ali vrlo kontinuirano, bez ikakvih većih stepenica, s time da se određene manje rupe počinju pojavljivati iznad 6.500 okr/min.

S obzirom na to da motocikl nije opremljen obrtomjerom, sljedeća vam informacija neće biti od prevelike koristi, no na temelju iscrtane krivulje može se zaključiti kako agregat najviše sirovog potiska daje u rasponu između 5 i 7 tisuća okr/min. Uspijete li napipati tu erogenu zonu Kawasakijevog jednocilindraša, očekuju vas silovita ubrzanja koja će vam kod svakog izlaska na ravnici ili pretjecanja sporijih vozila izmamiti osmijeh na lice kao da ste pritisnuli crvenu tipku Nitro. Sam je osjećaj ubrzanja pritom dodatno naglašen činjenicom da sjedite potpuno uspravno, s rukama na visoko podignutom upravljaču, dok istovremeno stražnjica baš nema neko čvrsto uporište na tvrdom i uskom sjedalu.

Da bi dojam bio potpun, široki je upravljač u Renthalovoj izvedbi, a budite pripralni na to da će se on prilikom krvničkog odvrtnja ručice gasa malo olakšati, iako je zahvaljujući dugačkoj stražnjoj vilici cijeli motocikl pokazao zavidnu otpornost na pretjerano propinjanje na stražnji kotač. Jasno, ta će prijateljska karakteristika doći do izražaja samo ako vi to tako želite. S druge strane, u rukama pravog majstora prednji kotač gotovo da postaje suvišnim elementom ciklistike, a ukupnom užitku vožnje na stražnjem kotaču pridonosi i vrlo dobar mjenjač, koji omogućuje jednostavno mijenjanje stupnjeva prijenosa bez upotrebe spojke.

Doduše, to vrijedi samo kod mijenjanja u viši stupanj prijenosa, dok je kod stavljanju u nižu brzinu primjetno puno više grubosti, tako da vam u

tom slučaju toplo preporučamo upotrebu spojke. Između ostalog i zbog toga jer motocikl nije opremljen kliznom spojkom, pa u takvom slučaju relativno lako dolazi do blokiranja stražnjeg kotača.

Kad smo se već dotakli učestalog igranja s vrlo dobrom mjenjačkom kutijom, spomenimo i to da su stupnjevi prijenosa relativno kratko proračunati, što vam bitno pomaže da uz malo truda agregat držite stalno napetim. S obzirom na njegovo hard enduro porijeklo veseli postojanje čak 5 stupnjeva prijenosa, no kakvi bi mi to bili kritičari kada

ne bismo konstatali da nam je istovremeno na izvangradskim dionicama kronično nedostajao i 6 stupanj. To više što ovakve agregate nije pametno držati maksimalno opterećenima kroz duže vrijeme, a ovako bismo u petom stupnju prijenosa na svakoj iole dužoj ravnici lako došli u gornje područje vrtnje, koje je osim po zvuku moguće prepoznati i po vibracijama na upravljaču.

S obzirom na to da se radi o gotovo natjecateljskom supermoto motociklu, ukupne vibracije - iako primjetne - svojim intenzitetom nisu izašle iz

Dizajn je tipičan za ovu vrstu motocikala, ali je istovremeno i vrlo moderan zahvaljujući agresivnom prednjem svjetlu



Iako mu je prednji kraj ponešto trom prilikom ulaska u oštrije zavoje, motocikl u cjelini predstavlja zabavan paket na natjecateljskoj stazi



Kako bi bio istinski supermoto model, SMX 450R posjeduje kraci prednji blatobran



Stražnji amortizer s dugackom je vilicom povezan putem progresivnog poluzja



Supermoto inačica je od hard endura preuzela kočiona klijesta, ali je udomila i veći prednji disk promjera 320 mm



Kako bi se kompenzirao manji promjer stražnjeg kotača, SMX-u je produžen završni prijenos ugradnjom manjeg stražnjeg lančanika



Kako bi zadovoljili zakonske uvjete za vožnju cestama, SMX i KLX su u KL-ovoj radionici opremljeni međusobno različitim, ali homologiranim ispušnim sustavom



Naplatci od 17 cola osnovni su standard za klasu Supermoto, s time da su se montirane gume Michelin Pilot pokazale nedovoljno kvalitetnim za ekstremnu vožnju stazom



gabarita ove klase, a možete ih koristiti i kao improviziranu zamjenu za nepostojeći obrtomjer. Naime, na niskim se brojevima okretaja (koji samom agregatu nikako ne gode) vibracije mogu osjetiti na stopalima, da bi onda s porastom režima vrtnje postale sve slabije. Kada ste na srednjim okretajima, dakle taman negdje u području na kojem je agregat najviše obdaren momentom, nastupa određena nirvana u kojoj osjećate samo sasvim lagane vibracije na rukama i nogama, da bi se s postupnim približavanjem režimu maksimalne snage vibracije počele sve više osjećati na rukama.

Takva trešnja volana i ograničena maksimalna brzina čine SMX 450 R pomalo zamornim na brzjoj otvorenoj cesti, no on tome nije ni namijenjen. Mi smo odlučili inzistirati na razvlačenju petog stupnja prijenosa tek kako bismo ispitali krajnje mogućnosti ovog motocikla i da već od ranije nismo sumnjali u blagolagoljivost brzinomjera, ostali bismo ugodni iznenađeni činjenicom da smo na sasvim blagaj nizbrdici i to u uspravnom položaju uspjeli očitati vrijednost od čak 195 km/h. No, tajna je u tome što se SMX i KLX imaju isti brzinomjer koji dobiva informacije od prednjeg kotača, a s obzirom na to da je prednji kotač enduro verzije bitno veći od onog kod supermoto motocikla, logično je da su se na brzinomjeru ispisivale nerealno visoke vrijednosti.

### Spuštena stražnjica

To su potvrdila i naša mjerenja GPS-om, tako da stvarna maksimalna brzina neznatno prelazi brojku od nekih 160 km/h, što je još uvijek vrlo dobar podatak za jedan takav motocikl. Ono što pritom posebno veseli je mirnoća cijelog motocikla, bez lelujanja karakterističnog za takve lagane supermoto modele sa širokom upravljačem i vozačem izloženom vjetru. Izostanak lelujanja i bilo kakvih sličnih lutanja vidljiv je i prilikom brzih prolaska kroz zavoje. Doduše, naletite li u nagibu na neku nezgodnu neravninu, upravljač će se malo uzne-

Stražnji ovjes je malo premekan za upotrebu na motokros stazi, a to je najvidljivije kod izvođenja većih skokova



miriti i protresti lijevo-desno, no ukupno gledajući SMX 450R u zavojima djeluje čvrsto i teško ga je ozbiljnije izbaciti iz željene putanje.

Za to je svakako najzaslužniji za cestovnu vožnju dovoljno tvrd ovjes, koji, doduše, prilikom prvog sjedanja na motocikl djeluje relativno mekan. Taj je početni osjećaj mekoće lako opravdati time što prednju upside-down vilicu promjera 48 mm i stražnje UniTrak ovješene dijeli sa hard enduro originalom, kao, uostalom, i moderni aluminijski okvir, koji je polazište cjelokupne lagane konstrukcije. Iako je ugradnja svjetlosne i zvučne signalizacije te ostalih ranije spomenutih dijelova donijela povećanje težine za 10 kg, deklarirana suha masa ovog vozila iznosi još uvijek vrlo konkurentnih 125 kg, a takva skromna težina u kombinaciji s gotovo natjecateljskim smještajem vozača i širokim upravljačem čini SMX 450R iznimno okretnim motociklom.

Moramo pritom priznati kako nam je u samom početku motocikl bio pomalo nezgrapan prilikom oštrijih skretanja, odnosno nije nam pružao dovoljno informacija o tome što se zbiva s prednjim kotačem. To je vjerojatno bilo uvjetovano i time što je zbog ugradnje bitno manjeg stražnjeg kotača zadnji dio motocikla malo 'čučnuo' i tako malo poremetio geometriju. No, nakon što smo se uvjerali da je osjećaj krutosti upravljača i nepovjerenja prema držanju prednje gume samo subjektivni dojam i ništa više, potpuno smo zaboravili na taj detalj, te smo se sa zadovoljstvom prepustili opiranju zakonima fizike, bez obzira na to da li se radi o kratkim i ostrim ili dugim i brzim zavojima.

Štoviše, zahvaljujući kombinaciji lake upravljivosti, izražene stabilnosti i lažljivog brzinomjera uspjeli smo, barem virtualno, debelo oboriti sve naše brzinske rekorde pri prolasku kroz omiljene nam zavoje. Vjerujemo da ne treba posebno napominjati kako SMX 450 R spada u red onih supermoto motocikala koji će se na zavojitim dionicama na kojima maksimalna brzina ne prelazi nekih 150



KLX 450R je vrhunski enduro motocikl, koji će - ako to situacija baš zatraži - bez većih problema probaviti i vožnju asfaltom





► Kako je to uobičajeno u kategoriji hard enduro, hladnjak rashladne tekućine izveden je iz dva dijela



► Filtar zraka smješten je točno ispod središnjeg dijela sjedala



**U vještim rukama KL-KLX 450 R postaje zahvalan rekvizit za izvođenje akrobatskih trikova**

km/h bez ikakvih kompleksa upustiti u dvoboj s tri puta snažnijim supersportskim motociklima izrađenim po najnovijoj modi.

Još jedna stvar koje se pravi supermoto ne bi trebao sramiti su kočnice. Veliki prednji disk promjera 320 mm odlučno usporava motocikl, a uz vrlo dobro doziranje treba pohvaliti i ne pretjerano izraženo propadanje prednje vilice prilikom naglih kočenja. Za razliku od prednjeg diska, koji zaslužuje sve pohvale, stražnji je disk sasvim prosječan, što je posljedica toga da je identičan kao i kod hard enduro modela.

To nas je podsjetilo da smo u dosadašnjem dijelu teksta potpuno zaboravili na tu čistu teren-

sku varijantu, no nadamo se da ćemo u sljedećim odlomcima uspjeti ispraviti tu nepravdu. Već smo ranije konstatirali da ekstremnom enduro motociklu kao što je KL-KLX 450R asfaltirana podloga ne može biti mjesto na kojem će pokazivati svoje kvalitete, no ne vidimo ništa loše da barem ukratko, za početak druženja s ovim motociklom, opišemo kako se ovaj čistokrvni terenac ponaša u betoniziranoj civilizaciji. Posebno stoga što se on tu snalazi sasvim dobro, jasno, kad kriterije ocjenjivanja prilagodimo jednom hard-enduro modelu. Veliki prednji kotač ima za posljedicu nešto tromiji prednji kraj, gume s čepovima će dodati još pokoju dodatnu vibraciju, a i rado će

prokliziti prilikom dodavanja gasa u nagibu, no zato prednji disk promjera 250 mm pruža iznenađujuće dobru zaustavnu silu.

Ostatak dojmova koje smo stekli u vožnji cestom KL-KLX 450 R može podijeliti sa svojim supermoto bratom, pa tako možemo konstatirati da usko i tvrdo sjedalo manje umara stražnjicu nego što bi se to dalo naslutiti (nemojte samo očekivati čuda), dok je traženje neutrala igra na sreću. Isto tako, s testiranim smo se motociklima mučili svaki puta kada bismo više od 10 m proveli u vožnji u koloni, budući nervozan agregat, koji ne podnosi niske okretaje i kratko proračunata mjenjačka kutija bitno otežavaju posao održa-

vanja neke konstantne brzine. S ovakvim motociklima ili naglo ubrzavate ili odlučno kočite, trećeg puta jednostavno nema.

Ipak, da bismo mogli steći neki konkretniji dojam o ovom motociklu, morali smo ga izvesti u pravo off-road okruženje, pa čak i na motokros stazu, koja je ionako sastavna scenografija svakog enduro natjecatelja. A jednako kao i njegov supermoto brat, testirani se KL-KLX 450R ne srami odašiljati svoje racing feromone, što znači da ga je teško, gotovo nemoguće voziti u okvirima društveno prihvatljivog ponašanja. Kako i ne bi, kada je ovaj prošle godine predstavljen hard-enduro model jedan od tehnički najnaprednijih motocikala u svojoj klasi! Aluminijski okvir koji ni ne pokušava sakriti svoje natjecateljski sirove varove, skromna težina, koja je u ovom slučaju tek donekle kompromitirana ugradnjom homologacijske infrastrukture, te mjenjač s pet stupnjeva prijenosa već na papiru najavljuju dobar provod.

### Off-road hedonizam

Doduše, bilo bi naivno očekivati da je u samoj vožnji sve savršeno, pa tako kod žešćeg off-roada zadnji kraj postaje malo premekan, dok je prednji ovjes istovremeno čak i malo pretvrd u prvom dijelu svog hoda, što znači da se muči prilikom brzog prelaska preko manjih neravnina. Ovjes pritom nudi dovoljno mogućnosti podešavanja, tako da se te negativne karakteristike mogu donekle ispraviti, no prije nego se počnete zabavljati pojmovima kao što su kompresija, povrat i predopterećenje, preporučamo vam da skinete nosač tablice i stražnjeg svjetla. To je od posebne važnosti u slučaju da su vam u mislima terenski skokovi, u suprotnom će se spomenuti dio vrlo brzo olabaviti.

Jednako kao i kod supermoto modela, stražnji je kraj malo previše spušten, što za izravnu posljedicu ima nešto manje agresivan prednji kraj motocikla koji voli proširiti putanju, tako da je to jedan od elemenata na kojem će oni zahtjevniji i natjecateljima više orijentirani korisnici svakako trebati poraditi. Što se tiče snage, tu ne biste trebali imati zamjerki. U svakom vam trenutku na raspolaganju stoji više nego dovoljno konjskih snaga, s tim da nam se enduro verzija učinila nešto elastičnijom na nižim okretajima. Mogli bismo konstatirati kako se sama snaga razvija silovito, ali nikako i eksplozivno, što je posebno vidljivo na visokim okretajima, kada nema naglih provala. To znači da, barem ako nas pitate, razvlačenje brzina do samog kraja u većini slučajeva nije potrebno. Takvim pristupom vjerojatno nećete biti bitno brži, samo ćete više mučiti agregat. Treba spomenuti i to da ovaj jednocilindrični agregat uz siloviti potisak razvija i relativno



U rukama virtuozu poput Viktora Bolšeca KLX 450R gotovo da i nema ograničenja prilikom vožnje na stražnjem kotaču

malu količinu vibracija, jasno, pod uvjetom da priču svedemo u okvire hard enduro motocikala.

Pohvale treba uputiti i mekanoj spojci koja nije sklona umaranju, a za potpuni dojam tu su i odlične kočnice gotovo savršeno prilagođene terenskoj vožnji i vrlo spretan položaj vozača. Osim toga, Kawasaki je u svom srednjem dijelu vrlo uzak, što olakšava baratanje motociklom i samim time vožnju šumom čini lakšom i ugodnijom.

Spomenimo još samo to da i mjenjač zaslužuje palac gore, pa se ponovo nakrat-

ko možemo vratiti supermoto inačici. Naime, u pokušaju da sasvim zaokružimo dojam o ova dva motocikla osvrnut ćemo se još nakratko na SMX 450R, kojeg smo jednostavno morali isprobati na krivudavoj karting stazi. Izbor je, kao i mnogo puta dosad, pao na dobro nam poznatu karting stazu Rauš u Novom Marofu, na kojoj smo uz stručnu pomoć Viktora Bolšeca SMX 450R ispitali u krajnje ekstremnim uvjetima. Kada bismo trebali donijeti neku generalnu ocjenu, onda bismo mogli zaključiti kako će SMX već u svom serijskom izdanju osim širokog pučanstva impresionirati i dobar dio trkača amatera.

Pokazalo se pritom da su jedina stvar koju je potrebno što prije promijeniti Michelinove gume, koje vam u početku neće predstavljati problem, no jednom kada se počinjete približavati graničnim mogućnostima motocikla, one prelagano dolaze u krizu. To se manifestira kako kroz poskakivanje prednje gume u tjemenu zavoja, tako i kroz naglo popuštanje stražnje gume kod naglog otvaranja gasa, no ugradnja specijaliziranih pneumatika ionako predstavlja prvu i osnovnu stavku kod pripremanja motocikla za natjecateljsku stazu.

Osim boljih guma, u svoj bi srednjoročni financijski plan oni nešto ambiciozniji trkači trebali uključiti i nabavku klizne spojke, a vjerojatno i doradu ovjesa, jer je on preuzet s enduro modela te je kao takav u ekstremnoj uporabi pretjerano mekan. Prednja kočnica je zato čak i na stazi više nego dovoljno dobra, dok su brzi prolasci kroz zavoje



Prošle godini predstavljeni KLX 450R nastao je na osnovama Kawasakijevog motokros modela KX 450F



**PRAZNA STRANICA**

Atraktivna proklizavanja bila bi još lakša i puno sigurnija da SMX 450R posjeduje kliznu spojku



**KL KAWASAKI SMX 450R**

<b>Motor:</b> jedan cilindar, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 96 x 62,1 mm
<b>Obujam:</b> 449 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 12:1
<b>Razvod:</b> 2 bregaste osovine i 4 ventila
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Pokretanje:</b> elektrostarterom i nožno
<b>Napajanje:</b> rasplinjačem
<b>Spojka:</b> višestruki diskovi u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 5 brzina
<b>Okvir:</b> aluminijski
<b>Ovjes:</b> naprijed potpuno podesiva upside-down vilica promjera 48 mm, hod 305 mm; straga oscilirajuća vilica s potpuno podesivim monoamortizerom, hod 315 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 150/60-17
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 320 mm i kočiona čeljust s dva klipača, straga disk od 240 mm i kočiona čeljust s jednim klipačem
<b>Dimenzije (u mm) i suha težina:</b> duljina 2.185, širina 820, visina 1.250 mm, osovinski razmak 1.480, minimalna udaljenost od tla 315 mm, težina 125 kg
<b>Spremnik goriva:</b> 8 l
<b>+</b> maksimalna snaga, prednja kočnica, okretnost, dizajn
<b>-</b> bočna nožica, servisni intervali, mekan ovjes za stazu

i lako prebacivanje težine ionako svojstveni svakom ovako ekstremnom supermoto motociklu. Sve nas to navodi na zaključak kako bismo, bez obzira na to koliko nam se SMX 450R dopao u gradskoj vožnji i jurnjavi zavojitim cestama, ovaj motocikl u prvom redu preporučili baš trkačima amaterima. Oni će uz malene preinake dobiti natjecateljski motocikl kojim se - ako to požele - mogu legalno voziti i na cesti, dok bi se civilnim korisnicima koji traže zabavan gradski motocikl vrlo brzo mogli zamjeriti kratki servisni intervali i ukupno zahtjevnije održavanje.

Što se pak tiče endura, tu gotovo nema dvojbi oko raspona potencijalnih korisnika. KL-KLX 450 R je namijenjen iskusnim i nešto zahtjevnijim enduro vozačima koji će znati cijeniti to što je ovaj model izravni derivat motokros motocikala. Razveselit će ih to što je sa svojom cijenom od 63.190 kn primjetno jeftiniji od svojih neposrednih konkurenata te tako dobrim dijelom već u startu opravdava svoje nešto zahtjevnije održavanje, s tim da oni koje vožnja cestom uopće ne zanima mogu posegnuti i za nehomologiranom varijantom koja za tu inače debelo precijenjenu kategoriju motocikala stoji nestvarno malenih 59.469 kn.

**KL KAWASAKI KLX 450R**

<b>Motor:</b> jedan cilindar, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 96 x 62,1 mm
<b>Obujam:</b> 449 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 12:1
<b>Razvod:</b> 2 bregaste osovine i 4 ventila
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Pokretanje:</b> elektrostarterom i nožno
<b>Napajanje:</b> rasplinjačem
<b>Spojka:</b> višestruki diskovi u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 5 brzina
<b>Okvir:</b> aluminijski
<b>Ovjes:</b> naprijed potpuno podesiva upside-down vilica promjera 48 mm; hod 305 mm, straga oscilirajuća vilica s potpuno podesivim monoamortizerom, hod 315 mm
<b>Gume:</b> prednja 80/100-21, stražnja 150/60-17
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 250 mm i kočiona čeljust s dva klipača, straga disk od 240 mm i kočiona čeljust s jednim klipačem
<b>Dimenzije (u mm) i suha težina:</b> duljina 2.185, širina 820, visina 1.250 mm, osovinski razmak 1.480, visina sjedala 935 mm, minimalna udaljenost od tla 315 mm, težina 125 kg
<b>Spremnik goriva:</b> 8 l
<b>+</b> maksimalna snaga, kočnice, okretnost, dizajn, položaj vozača
<b>-</b> upijanje manjih neravnina, bočna nožica, servisni intervali

Supermoto je - kako to već običaji nalažu - nešto skuplji, tako da ćete za njega izbrojiti 69.837 kn, odnosno 73.706 kn ako uz svoj cestovni motocikl u paketu želite dobiti i enduro kotače. S obzirom da tako dobijete motocikl s kojim na dva potpuno različita načina može uživati u svim godišnjim dobima, mišljenja smo da bi baš o toj najskupljoj opciji možda bilo i najpametnije razmišljati. Doduše, ne znamo zašto vam sad tu odjednom govorimo o pameti, kada se ove igračke ne kupuju iz nekih praktičnih razloga, već isključivo zbog uživanja u hedonizmu posebne vrste - onom na dva kotača i s jednom nogom uvijek izbačenom prema naprijed. ■

**KL KAWASAKI**

**Japansko srce, a talijanska putovnica**

Jedna od zanimljivosti vezanih uz testirane motocikle odnosi se na to da paralelno s ugradnjom opreme potrebne za homologaciju zaposlenici tvrtke KL ukucavaju i nove brojeve šasije, pa tako ovim rođenim Japancima u prometnoj dozvoli kao zemlja porijekla piše Italija. Ipak, da je svaki od homologiranih motocikala koji izađe iz pogona KL-a priznato Kawasakijevo čedo potvrđuje i to što se ti motocikli kod nas nude putem generalnog zastupnika za tu japansku marku, odnosno tvrtke DKS iz Maribora, te da imaju garanciju od dvije godine. Loša strana priče je da se KL-Kawasaki motocikli

isporučuju s blokadom koja maksimalnu snagu ograničava na 11 kW, no ona se relativno lako skida, nakon čega vozilo po slovu zakona više nije ispravno. Pritom se na našem tržištu službeno nude samo ovdje testirani, a ujedno i najzanimljiviji KL-ovi modeli KFX 450R i SMX 450R, no ta talijanska tvornica se ne boji prerađivati ni Kawasakijeve motokros modele. Tako na bazi Kawasakijevog dvotaktnog modela KX 125 nastaju supermoto (SM

125) i enduro varijante (KXE 125) opremljene svim potrebnim rasvjetnim tijelima, a isti je slučaj i s također dvotaktnim KX-om 250, koji se, doduše, nudi samo u enduro varijanti nazvanoj KXE 250. Iz talijanskih pogona izlazi i četverotaktni enduro KXE 250 F, kao i njegov snažniji brat KXE 450 F, koji je još ekstremniji od ovdje testiranog modela KFX 450 R. Nastao na osnovama motokros modela KX 450 F, taj motocikl s kompletnom rasvjetom broji samo 106,8 kg, ali ne posjeduje elektrostarter. Osim u enduro, nudi se i u supermoto varijanti pod nazivom SM 450 F.



Toliko slični, a toliko različiti. Identičan izgled, različita namjena