



Talijanska radionica KL Motors već godinama prilagođava Kawasakijev off-road program europskim zakonima

Otkad postoje zakoni, postoje i oni kojih krše, ali i oni koji imaju urođenu sposobnost za iznalaženje načina legalnog uživanja u nečem ilegalnom. Testirani Kawasaki KL-KFX 450R najbolji je dokaz kako vuk može biti sit, a sve ovce na broju, odnosno da i jedan vrhunski, ali prema slovu zakona za cestu sasvim nepodoban japanski četverocikl uz lagane preinake može udomiti i registracijsku pločicu. No, ako znate u čemu je ovaj četverocikl doista najbolji, onda ćete taj privilegij cestovne vožnje koristiti samo tako dugo dok se iz okova grada ne izvučete na najbliži teren. Ili možda motokros stazu



CIJENA  
**74.699** KN

**I legalno  
može biti zabavno**

Izvođenje skokova s ovim četverociklom predstavlja istinsko zadovoljstvo

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ  
FOTO: MARKO GUZINA

**G**ledano kroz prizmu odnosa dobivenog i uloženog, Japanci doista rade najbolje motocikle na svijetu. Njihovi dvokotačni proizvodi možda nisu naročito jeftini, no nisu ni bezobrazno skupi, uzmemo li u obzir da nude najmoderniju tehnologiju, vrhunske vozne osobine i kvalitetu izrade na najvišoj razini. Isto vrijedi i kada su u pitanju četverocikli, ali s jednom bitnom razlikom. Naime, kupovati japanski četverocikl gotovo da automatski znači i odreći se legalne cestovne vožnje.

Čast iznimkama, no popis japanskih četverocikala koji se mogu registrirati kraći je čak i od popisa graničnih sporova oko kojih su se uspjeli dogovoriti hrvatski i slovenski političari. Tako i Kawasaki u svom originalnom asortimanu ima okruglu brojku od točno nula modela četverocikala na koje možete prikačiti registracijsku pločicu, no stvar spašava talijanska tvrtka KL Motors, koja uz određenu novčanu naknadu Kawasakijevim off-road proizvodima nudi europsku homologaciju. A ako majstori iz mjesta Niardo smještenog nedaleko od Milana mogu i dvotaktnom kros motociklu osigurati homologaciju, onda bi im legalizacija KFX-a 450R trebala biti mačji kašalj. To više što KFX već u seriji ima svjetla, a onda i svu onu elementarnu infrastrukturu koja vam je potrebna za udovoljavanje tehničkim pravilnicima o svjetlosno-zvučnoj signalizaciji.

Doduše, da bi pokazivači pravca, truba i osvjetljenje registracijske pločice imali praktični smisao postojanja trebalo je između ostalog ugraditi još koji metar ožičenja, dodati pokoji osigurač i na kraju lijevu ručku upravljača opremiti svim potrebnim prekidačima. Nakon toga tu je i ugradnja modificirane centralne jedinice, te instalacija asketskog brzinomjera, koji je sasvim nenametljivo uklopljen u spužvicu



Praktičnost na djelu. Retrovizori su udomili i pokazivače pravca

na Renthalovom upravljaču, jednako kao što su prednji pokazivači pravca sastavni dio također naknadno instaliranih retrovizora. Pritom taj talijanski smisao za kombiniranje i praktičnost nekako najviše dolazi do izražaja kod zadovoljavanja forme integralnog sustava kočenja, čije postojanje kod nas ionako nije potrebno za homologaciju. U KL-u su čeličnim užetom spojili polugu prednje i stražnje kočnice, što je rješenje koje moramo iskreno pohvaliti, budući nas od jednostavnosti same izvedbe još više oduševljava lakoća sabotaže tog za četverocikle sasvim bespotrebnog sustava.

I to bi uglavnom bili svi elementi naknadno pridodani na ovaj četverocikl, kako bi isti udovoljio zakonu te imao privilegij montiranja nosača registracijske pločice. To što je tije-

kom tog postupka legalizacije suha težina četverocikla porasla sa 165 na 171 kg vjerojatno neće pretjerano zabrinuti kupce ovog modela, no zato bi ih mogla šokirati činjenica da je ugradnja blokade drastično olakšala konjicu ovog četverocikla, odnosno da je originalnih 43 KS pri 7.500 okr/min spalo na mizernih 18,4 KS pri 6.600 okr/min.

Time se KL-KFX 450R spustio za točno dvije konjske snage ispod zakonskog maksimuma koji vrijedi za četverocikle, no činjenica je da te nedostajuće konjske snage nisu odstranjene kirurški, već samo virtualno, što znači da će ta nametnuta blokada kod nekog taman dovoljno neodgovornog pojedinca poživjeti kao i glista koja se našla u vidokrugu izgladnjele kokoši.

KFX 450R se u svojoj osnovnoj verziji može pohvaliti svojom dvogodišnjom garancijom i iznimno povoljnom cijenom od 57.478 kuna. Za zadovoljstvo posjedovanja registracijske pločice morate posegnuti za varijantom KL koja je skuplja za nemalih 17 tisuća kuna

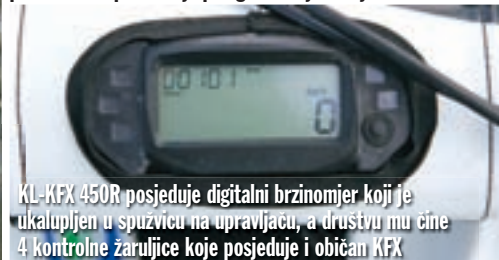
## Lakše se diše

Skidanjem blokade KL-KFX 450 R ponovo diše punim kapacitetom, te svojim performansama odgovara stanju stvari kod nehomologiranog KFX-a 450 R, čiji ste test mogli pročitati u tromjesečniku Moto Puls 4 Quad. Drugim riječima, KL-KFX 450R prestaje biti vozilo usklađeno sa zakonom i postaje vrhunski «race-ready» četverocikl, koji svima onima koji su skloni pretjerivanju nudi obilje užitka u ekstremnoj sportskoj vožnji, kako na razrovanom prirodnom terenu, tako i na motokros stazi kao njegovom prirodnom staništu.

Stoviše, Kawasaki KFX 450R spada u one četverocikle koje jednostavno morate isprobati na motokros stazi, no



Svi prekidači potrebni za upravljanje nadodanom zvučno svjetlosnom signalizacijom smješteni su s lijeve strane upravljača, dok će vam desni palac osim za dodavanje gasa poslužiti i za pritisakanje poluge za uključivanje hod unazad



KL-KFX 450R posjeduje digitalni brzinomjer koji je ukalupljen u spužvicu na upravljaču, a društvu mu čine 4 kontrolne žaruljice koje posjeduje i običan KFX

Ovom četverociklu najviše odgovora brza vožnja pri kojoj ovjes odlično obavlja svoj posao



Ovjes je u seriji sportski tvrdo podešen kako bi mogao najbolje do sebe pružiti u sportskoj vožnji i prilikom izvođenja skokova

u tom vam slučaju preporučamo da se u ovoj KL varijanti paralelno sa skidanjem blokade obavezno pozabavite i skidanjem retrovizora, kako ne biste na nekom nezgodnom doskoku u praksi mogli iskusiti pojmove kao što su «aperkat» i «tehnički knockout». Izbjegnute li, dakle, tu zamku, s ovim ćete četverociklom doista uživati u jurnjavi kružnim borilištima, to više što ovaj motocikl ima mnoštvo dodirnih točaka s Kawasakijevim motokros motociklima.

Za početak, tu je njegov buntovni agregat, koji je u stvari samo blago prigušena varijanta jednocilindraša koji se ugrađuje u Kawasakijev najkapacitetniji motokros motocikl KX 450F. Ta je četveroventilska košnica najmodernije tehnologije ugniježđena u aluminijski okvir izrađen po najnovijoj modi, a da bi ovaj model predstavljao zaokruženu cjelinu i što lagodnije odrađivao ekstremnu terensku vožnju, tu je i kapacitetni ovjes.

Pritom lijepo izvedena dvostruka poprečna ramena u kombinaciji sa dugačkim amortizerima omogućuju prednjim kotačima hod od 215 mm, što je nešto manja vrijednost nego kod konkurencije, dok su stražnji kotači sa ostatkom četverocikla povezani putem krute osovine, lijepo izvedene aluminijske vilice i monoaortizera koji im pruža solidan hod

od 254 mm. Treba pritom naglasiti da je progresivan ovjes u potpunosti podesiv, te da je projektiran tako da što kvalitetnije upije dugačke skokove, ali i sve manje uzastopne neravnine, koje će ovaj četverocikl probaviti s iznimnom lakoćom, ali samo ako ih prolazite vrlo brzo. Naime, KFX-ov ovjes je projektiran tako da podnosi ekstremna opterećenja, tako da ga pri penzionerski laganoj vožnji zapravo nećete moći dovoljno opteretiti, što u prijevodu znači da u tom slučaju neće upijati neravnine, već će po njima nezgodno poskakivati.

Ovo je, dakle, četverocikl kojeg treba voziti muški, kako bi sve kvalitete njegove ciklistike i pogonskog agregata mogle doći do punog izražaja. Pritom nas je KFX posebno oduševio kod izvođenja umjereno dugih skokova, budući je let obično prolazio bez ikakvih turbulencija, dok su istovremeno doskoci bili lišeni prekomjernog stresa. I jurnjava kroz oštre zavoje motokros staze predstavlja iznimno zadovoljstvo, iako će svi oni koji imaju i natjecateljske ambicije odmah posegnuti za ugradnjom distanci u svrhu povećanja traga kotača i samim tim bočne stabilnosti.

Isto tako, zahtjevniji bi korisnici prilikom naglih ubrzanja i međuubrzanja mogli poželjeti nešto više temperamenta, no dobar je dio te

zamjerke čisto subjektivne prirode. Naime, jednom kada dohvatite srednje okretaje, pogonski agregat počinje razvijati snagu prilično linearno, bez nekog naglog skoka ili brutalnog razvijanja snage karakterističnog za neke njegove konkurente. Iako nije najpotentniji u svojoj klasi, snage ima sasvim dovoljno, a lako je moguće da će je biti previše ukoliko se zaželite neke normalne terenske vožnje izvan ograda motokros staze.

Gledano u globalu, KFX 450R u takvoj enduro vožnji u odnosu na svoje japanske konkurente ima i koji adut skriven u rukavu. Tu prije svega mislimo na njegov u cjelini nešto ugodniji, iako još uvijek iznimno sportski tvrd ovjes, te na dobro riješenu ergonomiju, dodatno začinjenu nešto više postavljenim Rentalovim upravljačem, koji olakšava vožnju u stojećom položaju. Treba pritom naglasiti kako ćete takav uspravan način vožnje na ovom četverociklu možda prakticirati i više nego što je to uobičajeno, budući se vaš donji dio leđa na pretvrdom sjedalu neće nauživat nježnosti.

### Što brže, to bolje

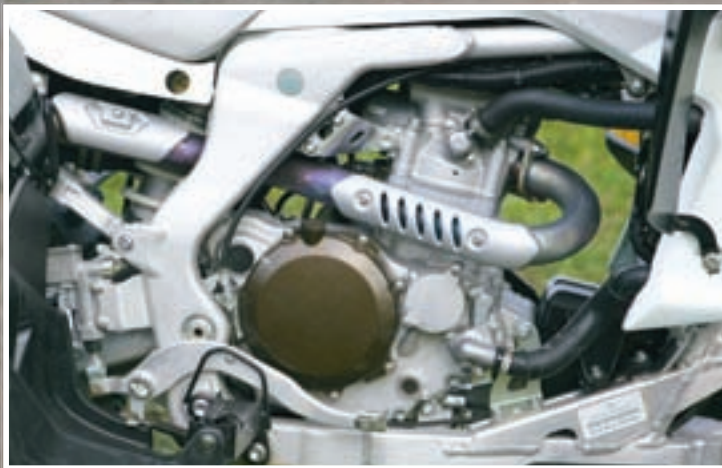
S druge strane, u vožnji šumom će vam od velike pomoći biti i to što je KFX 450R opremljen hodom unazad, što je luksuz kojeg ne nudi nijedan

drugi japanski sportaš te zapremine. Postupak aktivacije hoda unazad je vrlo jednostavan i brz, što ne samo da olakšava posao manevriranja na mjestu, već može biti od velike pomoći kada zapnete u dubokom blatu. U svakom slučaju, činjenica da posjeduje hod unazad velika je, ali ne i jedina, kvaliteta mjenjačke kutije, budući odabiranje odgovarajućeg stupnja prijenosa nije samo brzo i precizno, već je i iznimno mekano, bez obzira na to koristite li pritom polugu spojke ili ne.

Kao i svaki vrhunski sportski četverocikl, KFX se odlikuje iznimnom reaktivnošću i lakoćom upravljanja, s time da jurnjavu uskim puteljcima i vijugavanju između gusto raspoređenog drveća olakšava umjerena širina vozila. I ukupna bočna stabilnost spada u izraženije kvalitete ovog četverocikla, a proklizavanja stražnjeg kraja je lako kontrolirati, što vas u kombinaciji s preciznim prednjim krajem četverocikla jednostavno mami na to da zavojima prolazite suludo brzo, čak i slučajevima kada vam izletnu zonu predstavlja duboka provalija ili gusta šuma.

Ako niste skloni ulasku ekstremne rizike, moglo bi vas zanimati da je KFX zabavan i u malo umjerenijoj varijanti enduro odnosno cross-country vožnje, no istovremeno neće trpjeti pretjerano okolišanje i laganu vožnju. U takvom početničkom ritmu njegov

Uz vrhunske vozne osobine, ovaj četverocikl krasi i iznimno agresivan dizajn



▲ Pogonski agregat najviše voli srednje i visoke okretaje na kojima snagu razvija vrlo linearno, iako mu ne bi škodilo nešto više eksplozivnosti na samom kraju

▼ Kočnice dobro obavljaju svoj posao, iako bi s obzirom na klasu kojoj ovaj četverocikl pripada mogle biti i malo žešće



ovjes ponovo postaje pretvrd i neudoban, a budite sigurni da ćete za svako bespotrebno forsiranje niskih okretaja biti kažnjeni snažnom trešnjom agregata, pa čak i njegovim gašenjem.

Ovo jednostavno nije četverocikl za korisnike slabijeg srca ili rezervirane korisnike koji tvrde da se polako najdalje stiže. Njegov ga natjecateljski ustroj čini puno bližim malo buntovnijim poznavateljima ove sportske discipline, no upravo nas zato čudi to što kočnice nisu nešto snažnije. Nije da KFX ne koči, no svejedno mu to nije jača strana, barem kada ga gledamo u kontekstu klase kojoj pripada. S druge strane, nitko nije savršen, pa tako valjda i KFX može imati pravo i na pokoj u manju.

To više što ta mana nije toliko izražena da ju ne biste mogli oprostiti na ime iznimno povoljne cijene kojom je ovaj premium japanski sportski četverocikl umalo ugazio u teritorij tajlandskih modela slične zapremine. Jasno, tu govorimo o nehomologiranoj varijanti, za koju treba izdvojiti 57.480 kuna, što neupućenom pojedincu na prvi pogled možda i ne djeluje posebno povoljno, no KFX 450R je 3 do 10 tisuća kuna povoljniji od sličnih japanskih četverocikala, a da i ne govorimo o razlici u cijeni u odnosu na američku i austrijsku konkurenciju.

Od njih je Kawasaki jeftiniji čak i u testiranoj KL varijanti homologi-



ranom za vožnju cestom. Ipak, u tom je slučaju sa istaknutih 74.699 kuna KL-KFX 450R za punih 17 tisuća kuna skuplji od originalnog modela. Poprilična je to razlika u cijeni za luksuz posjedovanja prometne dozvole, blokade snage, retrovizora i pokazivača pravca. Uostalom, retrovizore i

blokadu snage će većina kupaca ionako ubrzo skinuti, čime će njihov KL-KFX 450R postati jednako tehnički neispravan kao i običan KFX - razlika će biti samo u tome što to organi reda na prvi pogled možda neće primijetiti. Na kraju svega, na vama je da odlučite želite li imati privilegij (i) legalne

vožnje cestom jednog vrhunskog japanskog natjecateljskog modela, ili će te za bitno manju svotu novca biti zadovoljni i time da za upravljačem originalnog KFX-a 450R uživate u posjedovanju «best-buy» modela u najprestižnijoj kategoriji sportskih četverocikala. ■

\*\*\*

KFX 450 R spada u red najopremljenijih i najmodernijih sportskih četverocikala. Između ostalog posjeduje aluminijski okvir, elektronsko ubrizgavanje goriva i vrlo koristan hod unazad



Kawasaki KFX 450R je iznimno reaktivan i stabilan četverocikl koji s lakoćom ispunjava želje svojeg vozača, te omogućuje precizna proklizavanja stražnjeg kraja

#### TEHNIČKI PODACI

<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> 12,0:1
<b>Razvod:</b> 2 bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Pokretanje:</b> elektrostarterom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje
<b>Spojka:</b> višestruki diskovi u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 5 brzina + hod unazad
<b>Okvir:</b> aluminijski
<b>Ovjes:</b> naprijed dvostruka poprečna ramena, potpuno podesivi amortizeri, hod 215 mm, straga kruta osovina i potpuno podesivi monoamortizer, hod 254 mm
<b>Gume:</b> prednje 21x7-10, stražnje 20x10-9
<b>Kočnice:</b> naprijed dva diska promjera 163 mm i kliješta s 2 klipeća, straga jedan disk promjera 200 mm i kliješta s 1 klipećem
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 1.806, širina 1.170, visina 1.064, osovinski razmak 1.255 mm, suha masa 171 kg
<b>Deklarirano:</b> maks. snaga 18,4 KS pri 6.600 okr/min (u otvorenoj verziji 43 KS (31,9 KW) pri 7.500 okr/min), maks. okr. moment 22 Nm pri 4.150 okr/min (u otvorenoj verziji 41,9 Nm pri 7.000 okr/min)
<b>Spremnik goriva:</b> 10 l

**+** vozne osobine, mogućnost registracije, mjenjač, oprema, ovjes, hod unazad, garancija

**-** kočnice, tvrdo sjedalo