



Ovjes lako upija umjerene skokove, pa su doskoci lišeni pretjeranog stresa

CIJENA  
54.966 KN  
\*testirana verzija 79.216 KN



PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ  
FOTO: MARKO GUZINA

**M**imikrija je jedan od fascinantnijih trikova evolucije koji odabranim vrstama omogućuje da zavaraju okolinu i ne postanu laki plijen. Tako krakati kukac paličnjak izgleda kao suha grančica, bezopasna muha kao opasna osa, a ocvali transvestit kao ružna žena. Po tom se istom principu Kawasaki KFX 700 izdaje za agresivni sportski četverocikl. Ne želimo time reći da on nije agresivan i sportski, samo pristojno nagovještavamo kako nije u potpunosti ono za što se predstavlja. Ne dajte zato da vas sasvim zavara njegov izgled izvanzemaljskog čudovišta iz SF filmova. To je samo dizajnerska tema tako rado i tako često korištena kod sportskih četverocikala, vjerojatno zato jer prednji branik lako budi asocijacije na spuštenu donju čeljust, rebra zaštitite hladnjaka uz malo mašte djeluju kao širom razapljena usta s nekoliko redova zuba, dok visoko postavljena i zašiljena svjetla predočuju predatora najgore vrste. Doista, dok ga gledamo oči, nitko ne bi mogao pretpostaviti da se ispod KFX-ove zastrašujuće vanjske ljušture - dodatno potencirane otrovno zelenom bojom - skrivaju mišići i stražnje noge jednog radnog četverocikla.

No, krenimo redom. KFX 700 je prvi put predstavljen sada već davne 2004. godine i na neki je način dvojajčani brat blizanac radnog modela KVF 700 4x4. S njime ga osim datuma rođenja povezuje i činjenica da su zajedno nastali na genima modela KVF 650 kao prvog Kawasakijevog četverocikla velike zapremine s pogonom na sve kotače. Pritom je KVF 700 uz povećanje zapremine sa 633 na 697 ccm zapravo bio vjerna replika svog prethodnika, dok je junak ovog testa KFX 700 dramatično evoluirao u jednom drugom, sportskijem smjeru.

Ipak, naslijeđe radnog modela još je uvijek lako prepoznati, ne samo

Iako je u vožnji udoban i kultiviran, već prvi pogled na njegov mrki dizajn daje naslutiti kako je Kawasaki KFX 700 zamišljen kao monstruozi sportski četverocikl velike snage. Možda performanse koje pruža njegov pozamašni V2 agregat više nisu tako jedinstvene kao prije pet godina kada je predstavljen, no KFX 700 i dan danas, čak i u izdanju s blokadom, izaziva poštovanje. Strahopoštovanje!

# Ugladeni razarač

po korištenju masivnog i moćnog V2 agregata, već i po činjenici da koristi kardanski završni prijenos, kao i da je stražnja kočnica izvedena u obliku diskova koji se kupaju u ulju, te je kao takva zaštićena od vanjskih oštećenja. Sve dosad navedeno je sasvim dostatno da ga proglasimo tzv. SUV-om, odnosno svojevrsnim križancem između radnih i sportskih četverocikala. Radi se o još uvijek malobrojnoj populaciji koja pokušava kombinirati udobnost i prohodnost ATV-a s pogonom na sve kotače s upravljivošću i zabavom u vožnji koju mogu pružiti samo sportski modeli. Među hermafroditima takve vrste - poput, primjerice, Can-Am Renegadea ili Yamaha Wolverine 450 - testirani je Kawasaki KFX 700 ipak nekako najpapreniji, odnosno najbliži onim idealima koji se između te dvije krajnosti vežu uz uzbudljiviju sportsku vrstu.

To može zahvaliti tome što se - za razliku od spomenutih četverocikala - odlučio posve odreći blagodati prednjeg pogona na ime smanjenja težine i bolje upravljivosti. Ukupnom sportskom doživljaju za upravljačem ovog četverocikla svakako doprinosi i moćan V2 agregat s cilindrima smještenim pod pravim kutom. Taj monstrum hlađen tekućinom, a napajan rasplinjačem, iz svojih 697 ccm oslobađa 49 KS pri 6.500 okr/min, dok na 5.000 okr/min razvija maksimalnih 59 Nm okretnog momenta. To bi trebalo biti sasvim dovoljno da kvalitetno potjera 234 kg zelene mase. Kažemo: "trebalo

bi" jer mi smo umjesto neobuzdane originalne verzije na testu imali homologirani KFX u KL-ovoj izvedbi, a njemu je snaga prinudno smanjena na zakonom dozvoljenih 20 KS. Iako nam je to omogućilo bezbrižno korištenje asfaltiranih prometnica, lako je za pretpostaviti da će se dobar dio kupaca odlučiti za onu nesputanu i nehomologiranu varijantu, koja ne samo da je i više nego dvostruko snažnija, nego je i jeftinija za čak 25 tisuća kuna.

Uostalom, što će vam 697 ccm raspoređenih u dva cilindra, ako njihove potencijale ne možete do kraja koristiti? Doduše, performanse blokirane verzije su realno gledajući sasvim dovoljne za neku umjerenu sportsku vožnju, posebno ako ste spremni polugu gasa cijelo vrijeme držati maksimalno otvorenom. Znači, ako želite juriti, ali ne baš biti i suludo brzi, onda je sve OK. Barem tako dugo dok ne naiđete na neki dugi i strmi uspon, na kojem biste sigurno poželjeli da vam umjesto 20 na raspolaganju stoji svih 49 KS. Pritom ne biste trebali pasti u zamku i performanse KL verzije KFX-a na ime ugrađene blokade i smanjenja snage uspoređivati sa četverociklima trostruko manje zapremine.

Ubrzanja koja pruža Kawasaki ipak su primjetno bolja od njih, a uz to ne znamo nijednu 250-icu opremljenu variomatskim mjenjačem koja se kod kretanja s mjesta silovito podiže na stražnje kotače, kao što je to nerijetko slučaj kod KFX-a. Ta njegova



Iako nema brzinu reakcije i preciznost onih najekstremnijih sportskih modela, KFX 700 je ipak upravljiviji od radnih četverocikala

va karakteristika dolazi do izražaja i kod dodavanja gasa kod neravnina ili prijevoja, kada se privremeno gubi mogućnost upravljanja.

Ako su nam već krajnje mogućnosti ovog Kawasakijevog snagatora ostale sakrivene, KFX 700 je svejedno bio dovoljno brz da isprobamo kako diše

u sportskoj vožnji. Nema tu one reaktivnosti ili lakoće izvođenja trenutnih korekcija putanje kao što je to slučaj na najrepresantativnijim sportskim četverociklima, poput, primjerice, KFX 450 R, no testirani je model u slalom vožnji ipak bio bitno čvršći i upravljiviji od ATV-ova s pogonom

Vizualna agresivnost ovog četverocikla izvire iz dizajna kompletnog prednjeg kraja, koji i danas, pet godina nakon što je ovaj KFX 700 predstavljen, izgleda atraktivno



Osim što je prostrano, sjedalo je i dobro podstavljeno, te sasvim udobno



U seriji KFX 700 dolazi samo sa setom kontrolnih žaruljica, dok u KL verziji ima i digitalni brzinomjer koji se automatski aktivira kada detektira pokret



Način rada automatskog CVT mjenjača odabire se pomoću kružnog prekidača smještenog uz lijevu ručku

Spremnik goriva nalazi se u samom repu četverocikla, a pristup mu je skriven plastičnim poklopcem



Za osnovni model KFX-a 700 treba izdvojiti samo 54.966 kn, što je zapravo nestvarno malo za jedan japanski četverocikl te zapremine. Na testu smo imali KL verziju homologiranu za cestu, koja stoji 79.216 kuna, a koju je izvana najlakše prepoznati po pridodanim pokazivačima smjera i retrovizorima

na sve kotače. Zato ga s njima više nećemo uspoređivati, već ćemo u nastavku ovog teksta njegovu izvedbu promatrati u kontekstu sportskih modela kao kategorije kojoj KFX 700 ionako želi pripadati.

Dakle, KFX 700 kroz zavoje može biti vraški brz, no ipak je potreban izvjestan oprez. Naime, na ovom se četverociklu sjedi dosta visoko, što dodatno podiže njegovu težište, tako da prilikom prolaska kroz zavoje relativno lako dolazi do podizanja unutarnjih kotača. U velikoj većini slučajeva radi se o potpuno bezopasnoj pojavi koja se lako osjeti i jednako lako kontrolira, te kao takva služi kao jasna poruka da polako počinjete pretjerivati s brzinom. Eventualni problemi s tim u svezi nastaju samo kada već na samom ulasku u zavoj procijenite da ste pretjerali s brzinom, pa onda

pokušavate spasiti stvar pritiskanjem kočnice. Tada amortizer prednjeg vanjskog kotača naglo potone, nakon čega dolazi do iznenadnog podizanja unutarnjih kotača, a tek kada to pokušavate ispraviti premještanjem tijela i reakcijama na upravljaču postajete svjesni da ovaj četverocikl, sa svim tekućinama, ipak teži 251 kg.

Tome sigurno pridonosi i ovjes, koji jest sportski podešen, ali je istovremeno projektiran tako da bude nešto mekši, odnosno dovoljno udoban. Kako to jednom sportskom četverociklu i dolikuje, KFX 700 naprijed ima dvostruka poprečna ramena hoda 236 mm, dok se straga nalazi kruta osovina s pripadajućim monoamortizerom, koja kotačima pruža slobodu kretanja u rasponu od 200 mm. Takav relativno veliki hod

dovoljno mekanog ovjesa u kombinaciji s kotačima nešto većeg vanjskog promjera u dimenzijama 22x7-10 i 22x11-10, te već spomenuta težina vozila zaslužni su za to da četverocikl iznimno lako upija neravnine, bez umarajućeg skakanja kakvo je karakteristično za one ekstremnije modele.

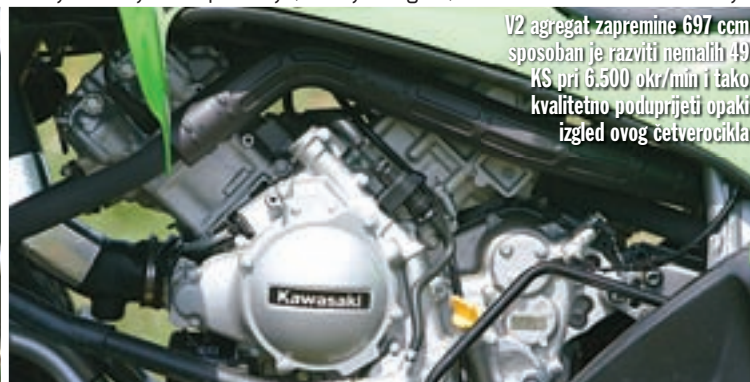
Svoje kvalitete ovjes rado prikazuje i pri izvođenju ne pretjerano zahtjevnih skokova. Pritom se ima osjećaj da KFX 700 pokazuje blagu tendenciju padanja na prednji kraj, no bez obzira na to na koji kotač na kraju sljetjeli, doskok je mekan i zapravo neočekivano udoban. Takav je i cijeli četverocikl, čemu uz već spomenuti ovjes doprinosi i dobro rješena ergonomija. Upravljač je širok i dovoljno visoko postavljen da zadovoljava i prilikom vožnje u stojećem položaju, dok je

sjedalo udobno i kvalitetno postavljeno. Prostora za smještaj ima i više nego dovoljno, a osim toga, na ovom je četverociklu gotovo nemoguće osjetiti nepoželjne vibracije, tako da bi vam nakon duge vožnje mogle donekle patiti samo ruke i to zbog činjenice da se upravljač nešto teže zakreće, te se ponekad pri prelasku preko uzdužnih neravnina pokušava istrgnuti iz ruku.

A iako to nije sasvim u duhu mehanike klasičnog sportskog četverocikala, udobnosti vožnje doprinosi i automatski CVT mjenjač kojim se upravlja dosta neobično: zakretanjem posebnog kružnog prekidača smještenog odmah do lijeve ručke na upravljaču. Dakle, za biranje hoda unaprijed, neutrala ili hoda unazad morat ćete zakretati lijevi ručni zglob, s time da se hod unazad uklju-



Među sportskim modelima KFX je poseban po tome što za završni prijenos koristi kardan, dok je stražnja kočnica zatvorenog tipa i bazira se na uporabi diskova u uljnoj kupki. Te dvije stvari bitno olakšavaju redovito održavanje



V2 agregat zapremine 697 ccm sposoban je razviti nemalih 49 KS pri 6.500 okr/min i tako kvalitetno poduprijeti opaki izgled ovog četverocikla



KFX ima relativno visoko težište, tako da je normalno da kod bržeg prolaska zavojima dolazi do blagog podizanja unutarnjih kotača



Gume su nešto većeg vanjskog promjera koji iznosi 22 cola, a to prilikom terenske vožnje pozitivno utječe i na udobnost i na prohodnost



čuje nešto teže, čemu sigurno pridonosi i to što je za vrijeme zakretanja cijelog tog sklopa palcem potrebno pritiskati pripadajući gumb.

Sve u svemu čini nam se da bi klasična ručna poluga mjenjača bilo nešto praktičnije rješenje, no dobra je stvar da je u sam CVT mjenjač ugrađen sustav za kočenje motorom koji olakšava vožnju nizbrdo. S obzirom na to da se ne odlikuje nekom velikom snagom kočenja, taj je sustav očekivano uglađen u svom radu, a jedina zamjerka se odnosi na to da se kod spore vožnje, kada broj okretaja padne ispod izvjesne razine, prebrzo odnosno iznenada isključuje i nakon toga svu brigu o zaustavljanju prepušta konvencionalnim kočnicama. Ako vi u tom trenutku svejedno i dalje želite da vas nizbrdo usporava kočenje motorom, morate postupiti suprotno zdravoj logici i na djelić sekunde snažno dodati gas kako bi porasli brojevi okretaja, nakon čega se kočenje motorom ponovo aktivira.

Cijela ova rasprava o kočenju motorom ne bi zaslužila toliko medijskog prostora da su one klasične kočnice nešto više dostojne ukupnih potencijala, ali i težine ovog četverocikla. Nakon što se pritisne tvrda poluga kočnice, dva prednja diska mogu ponuditi samo umjerenu silu kočenja, te uz to prilikom žestoke

vožnje pokazuju znakove umaranja. Zato je poluga stražnje kočnice dosta mlohava, odnosno iznimno lako se pritišće, pri čemu treba proći koji trenutak prije nego li se sama kočnica aktivira. Te su specifičnosti vezane uz stražnju kočnicu vjerojatno posljedica toga da je i sama kočnica dosta specifične izvedbe - stražnju osovinu kočnice diskovi smješteni u uljnoj kupci. To rješenje, izravno preuzeto iz svijeta radnih četverocikala, štiti vitalne dijelove kočnica od vanjskih oštećenja, prašine i vlage, ali se isto tako u ovom izdanju zaustavnom snagom ne može sasvim mjeriti s klasičnim diskom.

Uz takve kočnice, kao glavni nedostatak ovog četverocikla prepoznali smo njegovu autonomiju, koja iznosi možda tek nešto više od dvije trećine autonomije sportskog četverocikla iz klase 450, iako KFX u odnosu na njih ima 20% veći spremnik goriva. Pretpostavljamo da je takvoj povećoj potrošnji pridonijelo i to što smo testirali zatvorenu verziju, pa smo onda u potrazi za adrenalinskim uzbuđenjima cijelo vrijeme polugu gasa držali maksimalno otvorenom. U početku smo mislili da se žaruljica rezerve s nama samo šali, no vizualna inspekcija količine preostalog goriva u spremniku smještenom u samom repu četverocikla natjerala nas je na to da već nakon nekih 60-



Dizajn stražnjeg kraja nije posebno zanimljiv, a u testiranoj KL verziji uz pokazivače smjera posjeduje i svjetlo za hod unazad



Čak i u blokiranoj verziji kakvu smo imali na testu KFX 700 ima dovoljno voljnog momenta da se bez puno muke propne na stražnje noge

## TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> V2 pod 90°, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 82 x 66 mm
<b>Obujam:</b> 697 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 9,9:1
<b>Razvod:</b> 1 bregasta osočina u glavi i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Pokretanje:</b> elektrostarterom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> automatska
<b>Mjenjač:</b> CVT, hod unaprijed, neutral, hod unazad
<b>Okvir:</b> čelični
<b>Završni prijenos:</b> kardan
<b>Ovjes:</b> naprijed dvostruka poprečna ramena, podesevo predopterećenje, hod 236 mm, straga kruta osočina i monoamortizer, podesevo predopterećenje, hod 200 mm
<b>Gume:</b> prednje 22x7-10, stražnje 22x11-10
<b>Kočnice:</b> naprijed dva diska, višestruki diskovi u uljnoj kupki
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 1.985, širina 1.195, visina 1.170, osovinski razmak 1.285 mm, minimalna udaljenost od tla 245 (165 na stražnjoj osovini), suha masa 234 kg, masa sa svim tekućinama 251 kg
<b>Deklarirano:</b> maks. snaga 49 KS (36,3 KW) pri 6.500 okr/min, maks. okr. moment 59,2 Nm pri 5.000 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 12 l

**+** udobnost i položaj vozača, cijena nehomologirane verzije, performanse nehomologirane verzije, ovjes, agresivan dizajn

**-** autonomija, kočnice, težina

tak km brze vožnje terenom prekine-mo našu misiju i damo se u potragu za najbližim putem do benzinske postaje.

Srećom, KL verzija KFX-a 700 se može registrirati, tako da je u takvoj nezgodnoj situaciji do potrebnog oktanskog napitka moguće doći asfaltiranim prometnicama, na kojima se ovaj četverocikl sasvim dobro snalazi. Dobra ubrzanja i maksimalna brzina od nekih 105 km/h omogućuju i takvom blokiranom KFX-u da bude i više nego dovoljno brz, s time da ostalim sudionicima u prometu rado pokazuje svoju agresivnu narav podizanjem na stražnje kotače prilikom kretanja s mjesta. Isto tako, stražnje terenske gume rado će prokliziti na asfaltu, tako da se prolasci kroz raskršća uz proklizavanja stražnjeg kraja izvode iznimnom lakoćom, no najbolje od svega je da se KFX 700 u takvom civiliziranom okruženju može voziti vrlo ugodno, bez vibracija ili agresivnih promjena smjera koje kod četverocikala ponekad znaju predstavljati problem.

Bilo bi sasvim krivo prozvati ga nježnim divom, no ne može se poreći da su ukupna uroda korištenja i neosporiva udobnost koju pruža ovaj četverocikl u suprotnosti s onim što njegov dizajn i dvocilindrični agregat

nastoje poručiti. Ovo nije model za kronične off-road agresivce, njima će puno više po mjeri biti neki supersportaš iz klase 450. KFX 700 je namjenjen onima koji žele juriti, ali se ne žele odreći udobnosti. Osim toga, s obzirom na to da je križanac sportske koncepcije i mehanike preuzete s radnog modela, KFX je socijalno kompatibilan i s jednom i drugom vrstom.

U društvu sportskih modela će nešto manju agilnost kroz zavoje pokušati nadoknađivati sirovim ubrzanjima na ravnom dijelu (jasno, tu govorimo o verziji bez blokade), dok mu istovremeno nešto viša udaljenost od tla i kotači većeg promjera omogućuje bolju prohodnost na težem terenu. To ga automatski kvalificira i za nešto manje ekstremno druženje s radnim četverociklima, s kojima ga ionako povezuje udobnost i korištenje CVT mjenjača.

Dakle, ako ne znate kojem biste se klanu radije priklonili, uzmite KFX 700 i problem je riješen. Izravne konkurencije među četverociklima te zapremine ionako nema. Jednocilindrična Yamaha YFM 700 R je čistokrvni sportski model, sa svim prednostima i manama koje to donosi, dok je dvocilindrični Can-Am Renegade drastično skuplji. Drugi

je problem hoćete li pritom odabrati homologiranu verziju poput ove ili onu originalnu, koja izlazi izvan okvira Zakona o sigurnosti prometa. Mi bismo izabrali onu drugu, izvan zakona, ne samo zato jer je za sve-

ga 54.966 kuna dobijete vrhunski japanski četverocikl velike zapremine, već i zato jer je ovaj model u originalu zamišljen tako da bude slobodan, snažan i neukrotiv. Pa makar pritom bio i gospodski ugladen. ■



S obzirom na to da je pokretan V2 agregatom zapremine čak 697 ccm, ne čudi da je KFX 700 pozamašnih dimenzija i isto takve težine, koja sa svim tekućinama iznosi 251 kg