

[Kawasaki VN 2000]

Je li 2 053 cm³, 103 KS i čak 177 Nm dovoljno da na vaše lice izmami smiješak i izazove osjećaj zadovoljstva? Vjerujemo da jest, ali inženjeri Kawasaki nisu mislili samo na zapreminu, snagu i okretni moment. Najvećeg ikad proizvedenog v-twina krasi odlična čvrstoća i stabilnost u vožnji, te atraktivan i impozantan izgled koji će rijetko kojeg promatrača ostaviti bez emocija. Kawasaki je bacio svoju rukavicu



FOTO: MOTO PULS, MODEL: KISENKA BEUS

Sumo hrvač iz Akashija

PIŠE: KRISTIJAN TIČAK

U posljednje vrijeme na našu adresu pristiglo je podosta pisama u kojima se od nas tražilo više testova cruiser motocikala. Problem zapostavljanja ove vrste motocikala nije ležao u našoj nezainteresiranosti, već u tome da se domaće tržište jednostavno zasitilo motocikala ovog tipa, te da su se i sami uvoznici sve rjeđe odlučivali za suradnju u izvođenju testova u kojima bi glavni akteri bili cruiseri. Tvrtka koju takva stagnacija na tržištu nije obeshabrila jest zagrebački Kaptol Kargo, koji nas je razveselio pravim čudom od cruisera, Kawasakiem VN 2000, kojeg nam je ustupio na test.

Naš dojam prilikom prvog susreta s ovim motociklom teško je pretočiti u riječi. Osjećaji su buknuili, bili smo naprosto fascinirani dimenzijama ovog vozila. Kawasaki s vremena na vrijeme zaista zna "promiješati karte" na tržištu motocikala. Ovaj puta su dugogodišnje natjecanje u povećanju maksimalne brzine zamijenili natjecanjem u što većoj zapremini motora. No, nemojte živje-

ti u zabludi da je na ovom motociklu bitna samo i jedino zapremina motora. VN 2000 uspješno je realiziran mega projekt inženjera iz Akashija u kojemu su osim dvolitarskog obujma motora do izražaja došli i vrlo velik okretni moment, snaga, voznost i uglađenost, zapakirani u nevjerojatnih 340 kg!

Glasine o Kawasakijevom v-twin cruiseru s obujmom cilindara veličine litarske krigle za pivo, krenule su potkraj prošlog ljeta, dakle, pred sam sajam motocikala u Milanu. Na službenom predstavljanju ovog motocikla objavljeni su podaci koji su malo koga ostavili ravnodušnim. Iako smo o njima već izvještavali, vjerujemo da nam nećete zamjeriti što se ponavljamo, jer ovaj motocikl je pravi tehnički "biser". Nekim tradicionalnim ljubiteljima ovog branda motocikl se možda neće svidjeti, jer odstupa od prilično konzervativnih stavova većine vozača ovog tipa vozila, dok će s druge strane možda i privući nove poklonike zahvaljujući upravo svježem dizajnu i modernim tehničkim rješenjima.

Gotovo 340 kg suhe težine svakako nije ultra-lako, ali zahvaljujući nisko postavljenom težištu i odličnom ovjesu VN 2000 na otvorenoj cesti predstavlja izuzetno stabilan i vozan motocikl

Cijena **126.126 kn**



Kočnice su zadovoljavajuće samo ako ne zaboravite da se radi o cruiser motociklu ogromnih gabarita. Obvezno je kombiniranje prednje i zadnje kočnice za pravovremeno i učinkovito zaustavljanje



Instrumenti, kombinacija analognog i digitalnog tipa, integrirani su u vrlo lijepo izvedeni spremnik goriva kapaciteta 21 l

Sa svojih 2053 cm³ zapremine ovo je najveći v-twin cruiser koji se nudi u serijskoj ponudi na tržištu. Performanse su također impresivne. Najveća snaga iznosi 103 KS i dostupna je već na 4.800 okr/min. Ono što zapanjuje je najveći okretni moment od 177 Nm koji ovaj motor razvija na 3 200 okr/min! Ovo je vrijednost koja je dostojna

Prednji reflektor odskače od tradicionalističkog shvaćanja cruiser motocikala. Sastoji se od četiri svjetla, od kojih ono najveće obavlja glavnu funkciju, dok preostala tri služe kao pojačanje pri dugom svjetlu. Izuzetno atraktivno djeluje kromirani obrub

poštovanja i kojoj u ovom trenutku konkurrira samo Triumph sa svojim modelom Rocket, kojeg ćemo vam predstaviti u jednom od slijedećih brojeva. S hodom cilindra od 123,2 mm, bregaste osovine na vrhu motora bi već ionako velik motor učinile neprihvatljivo velikim, te je u cilju smanjenja visine agregata i spuštanja težišta istoga Kawa-

saki riješio razvod uz pomoć motki koje otvaraju i zatvaraju 4 ventila po cilindru. Ventili su u glavi smješteni pod kutom od 35 stupnjeva, pri čemu je promjer usisnog ventila 40 mm, a ispušnog 36 mm. Iako su cilindri rebrastog izgleda, oni se hlade tekućinom, što je itekako bolje tehničko rješenje, kojemu u prilog govori i to da ga je primije-

Pogonski agregat VN 2000 najveći je dvocilindrični V motor koji se ugrađuje u neki serijski motocikl. Snage i okretnog momenta zaista ne nedostaje. Punih 103 KS i 177 Nm vrijedni su svakog poštovanja





nio čak i kultni proizvođač Harley Davidson na svome V-Rodu. Radilica motora koristi velike leteće ležajeve dimenzija 220 mm da bi se dodatno pojačao osjećaj ogromnog okretnog momenta na niskim režimima vrtnje, a za smanjenje vibracija zadužene su balansirne osovine. U motoru se nalaze i dvije uljne pumpe, jedna u kućištu radilice, a druga u kućištu kvačila. Zračni filtar smješten je između cilindara, u kromiranoj kutiji, što se odlično uklapa u vrlo atraktivnu sliku motocikla. Između pogonskog agregata i okvira motocikla nalaze se gumeni ublaživači vibracija koji vozaču prilikom vožnje omogućuju potpuni užitek u vožnji, bez pretjeranih vibracija koje su karakteristične za ovakav tip motocikla. Zanimljivo je rješenje kontrole nivoa ulja u motoru. Izvodi se dok sjedite na motociklu, uz pomoć kontrolne šipkice koja je pričvršćena na čep od ulja. Količina ulja u ovom motoru gotovo je identična onoj u automobilima srednje zapremine i iznosi čitavih 5.5 litara.

Mjenjač ima pet stupnjeva, dok je završni prijenos riješen uz pomoć remena. Ubrizgavanje goriva kontrolira sofisticirani ECU sustav, sličan onome sa supersportskih izvedbi, s dvostrukim leptirastim tijelima promjera 46 mm, koji omogućava vrlo ravnomjerno razvijanje snage, pogotovo od niskih okretaja. Ovaj sustav u vožnji djeluje vrlo ugladeno i ni u kom slučaju ne budi nostalgiju za starim rasplinjačima ili ubrizgavanjem starijeg tipa.

Okvir motocikla je čelični, dvostruki cjevasti, dok je ovjes sprijeda riješen uz pomoć klasične teleskopske vilice s promjerima cijevi 49 mm. Straga je smješten monoamortizer podešavajućeg tipa, koji je vr-

lo dobro skriven ispod sjedala, kako ne bi nepotrebno kvario vrlo harmoničnu estetsku liniju motocikla.

Dimenzije guma odgovaraju kompletnoj slici cijelog vozila, a to je ogromno! Na aluminijske naplatke veličine 16" montirana je sprijeda guma dimenzija 150/80, dok je straga dimenzija čak 200/60.

Spremnik goriva izveden je u tradicionalnom obliku "kišne kapi", kapaciteta 21 l, a u njega su integrirani i instrumenti. Pokazi-

vač brzine analognog je tipa, dok je brojač prijednog puta digitalne izvedbe i očitava se na LCD ekranu. Ponovno spoj modernog i klasičnog i ponovno pun pogodak, barem ako se nas pita.

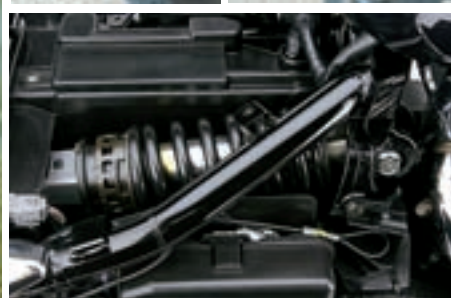
Na kraju dolazi i najupečatljiviji dio na cijelom motociklu, a to je prednje svjetlo, ili bolje rečeno, reflektor. Ono dominira prednjim dijelom, impozantnih je dimenzija, a sastoji se od četiri pojedinačna svjetla. Ono najveće ima i najvažniju funkciju,



Za konkretniju predodžbu o dimenzijama pogonskog agregata i dijelova od kojih je sastavljen, poslužite ove slike u kojima se dijelovi uspoređuju s ključem motocikla



Završni prijenos riješen je uz pomoć remena



dakle kratkog i dugog svjetla, dok preostala manja tri funkcioniraju kao pojačanja za dugo. Estetski je vrlo lijepo integrirano u siluetu motocikla, te daje VN-u upečatljiv i jedinstven izgled po kojemu ćete ga vrlo

lako prepoznati čak i ako niste pretjerani poznavatelj cruiser motocikla.

Oduševljeni tehničkim rješenjima i estetskim izgledom motocikla krenuli smo u našu prvu vožnju. No, da biste se uopće upus-

tili u takav pothvat, potrebno je prvo podići VN s bočnog oslonca. Tu se po prvi put susrećete s njegovom težinom od gotovo 370 kg s tekućinama i shvaćate koliko su svi ostali motocikli koje ste vozili sićušni i maleni u

TEHNIČKI PODACI

Motor: 4T, V2 cilindrični
Promjer x hod: 103,0 x 123,2 mm
Zapremina: 2.053 ccm
Razvod: dvije motke u glavi i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje Keihin s leptirastim tijelima promjera 46 mm
Spojka: višeslojna, u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Završni prijenos: remen
Okvir: dvostruki cjevasti
Ovjes sprijeda: teleskopska vilica s promjerima cijevi 49 mm, hoda 150 mm
Ovjes straga: monoamortizer, hod 100 mm
Gume: prednja 150/80-16, stražnja 200/60-16
Kočnice: sprijeda dvostruki diskovi promjera 300 mm i čeljust s četiri klipčića, straga disk promjera 320 mm i čeljust sa dva klipčića
Dimenzije i masa: duljina 2.535 mm, širina 1.025 mm, visina sjedala 680 mm, osovinski razmak 1.735 mm, masa praznog vozila 340 kg
Deklarirano: snaga - 103 KS (76 kW) pri 4.800 okr./min., max. okretni moment - 177 Nm pri 3.200 okr./min.
Spremnik goriva: 21 l.
Boje: metalik tamna ljubičasta

- + atraktivan izgled, jedinstvenost, snaga, okretni moment
- zaštita od vjetra, težina, cijena





pruženim nogama. Noge su, također, karakteristično široko razmaknute. Jedini problem predstavlja široko izvedeni upravljač koji svoju manu pokazuje pri brzinama preko 130 km/h kada su vaša prsa izložena jakim udarima vjetra. Iako motocikl "luđački" ubrzava sve do krajnje brzine od 203 km/h, rijetki će tu brzinu moći održati zbog nesnosnih udara vjetra kojima ste izloženi. To vam je kao da ste otvoreni padobran koji treba zaustaviti vozilo na street racu. Nama su osobno najviše odgovarale brzine između 90 i 120 km/h, pri kojima je doživljaj ovog motocikla najbolji, pogotovo ako se vozite na magistralnoj zavojitoj cesti koju svladavate u završnom stupnju prijenosa. Ovjes je odlično pogoden, što se očituje u izvanrednom upijaju neravnina i rupa, bez da se time remeti stabilnost vozila.

Na kraju nešto i o kočnicama. Prednji dvostruki diskovi promjera 300 mm na koje djeluje čeljust sa četiri klipa pokazali su se učinkoviti samo do granice kada VN prihvatite isključivo kao cruiser motocikl. Nipošto nemojte sanjati da ćete se zaustaviti kao na nekom naked motociklu, jer zaustavljate vozilo gotovo dvostruke težine! Pri tom treba naglasiti da pri upotrebi prednje kočnice obavezno koristite paralelno i zadnju. Ona pokazuje jako dobru odlučnost i snagu, što ne čudi, jer je disk straga većih dimenzija nego naprijed, čak 320 mm, te je i težište samog motocikla smješteno prema nazad.

Kawasakiju je pošlo za rukom uzburkati dugogodišnju uspavanost na tržištu cruisera. Stvorili su motocikl impozantnih dimenzija, snage i okretnog momenta, ali i motocikl koji začuđujuće, s obzirom na svoje «fizikalije», ima izvanrednu stabilnost, čvrstoću i voznost. Sve to ima i svoju cijenu, a ona nipošto nije skromna i iznosi 126.126 kn. Naš konačni rezime je da je VN 2000 cruiser o kojem će se dugo govoriti i raspravljati. Nekima će biti prejak, nekima pretežak, nekima premoderan. Nama osobno se svidio i voznja na njemu je bil pozitivan i jedinstven doživljaj. Kawasaki je bacio rukavicu u lice konkurenciji, sad su na redu ostali. Triumph je već odgovorio, a test Rocketa s nestrpljenjem iščekujemo. ■

usporedbi s ovim divom. Sjedalo je postavljeno izuzetno nisko, na visinu od 680 mm, a upravljač je vrlo široke izvedbe, debeli, te postavljen poprilično daleko od vozača, tako da omogućava vožnju gotovo potpuno ispruženih ruku, što je vrlo udobno rješenje. Pritiskom na tipku elektropokretača moćni "macho" stroj daje svoj prvi znak života koji je vrlo upečatljiv, a dva cilindra od preko 1000 cm³ daju zaista jedinstven osjećaj koji do sada nismo doživjeli niti na jednom motociklu. Kretanjem s mjesta težina VN-a pada u zaborav i svaka radnja koju izvodite na njemu postaje izvediva i pribrana. To se, naravno, ne odnosi na gradsku vožnju, gdje se neprestano morate zaustavljati, kretati, provlačiti, već na otvorenu magistralnu cestu ili autoput. Tu dolazite do spoznaje da VN 2000 nije samo snaga, okretni moment i težina, već i fantastična ugladenost, krutost i stabilnost u vožnji. Ulazak u zavoj je vrlo lagan, motocikl prati liniju koju ste si zadali, a nije čak ni potreban preveliki napor da biste ga "polegli". Sve je u glavi, i kad se vi «posložite», motocikl će to izvrsno pratiti. Na koncepciju motocikla podsjetite vas nisko postavljene oslonci za noge koji će vam zastrugati po kolniku prilikom svakog oštrijeg ulaska u zavoj. No, nije problem samo u tome, nego i u hodu oslonaca gore-dolje prilikom struganja. Hod je vrlo kratak i malo kritičnija situacija dolazi do graničnika oslonca i prijeteći da podigne motocikl usred zavoja. Nimalo ugodan osjećaj. Osim toga, voznost je briljantna, s obzirom da pod sobom imate međuosovinski razmak i težinu koja više dolikuje mini-busu nego motociklu. Malo zaobljenije linije, malo više snage, malo sporiji ulazak u zavoj i stvar je jednostavna. A što biste i očekivali od prednje gume širine 150?

Ubrzanja u četvrtom i petom stupnju prijenosa gotovo da ne možete razlikovati! Zbog ogromnog okretnog momenta akceleriranje vam u svim brzinama izgleda isto. Zamjerku upućujemo prekratkim prvom stupnju prijenosa, koji vam može poslužiti tek da krenete s mjesta, što isto tako lako možete učiniti i u drugom i trećem stupnju prijenosa. Prebacivanje petom u višu izvodi se zaista laganim dodiranjem zbog duže poluge na peti. Motocikl tada poskoči i spreman je za ispucavanje momenta.

Položaj vozača vrlo je udoban zahvaljujući odličnoj ergonomiji i nisko postavljenom sjedalu, te osloncima za noge koji su vrlo široke izvedbe i pomaknuti prilično prema naprijed, što omogućava vožnju s gotovo is-

