



KLV 1000 nije ništa drugo nego li Suzukijev V-Strom 1000 s naljepnicom Kawasaki. O nekim ozbiljnijim Enduro karakteristikama nema govora jer ovo je čisti tourer motocikl. S ovako snažnim dvocilindričnim agregatom, udobnim ovjesom i komforom putnika i put oko svijeta izgledao bi kao izlet

V-Strom s 10.000 kn popusta

PIŠE: **BORIS PUŠČENIK**

Kawasaki je svoju suradnju sa Suzukijem okrunio novim putnim enduro tourerom u čijem segmentu Kawasaki do sada nije imao predstavnika. Ovo je prvi takav projekt dvojnika između ove dvije kompanije, a nastavljen je cross četverotaktnim modelima od 250 ccm RM i KX. Kawasaki je, dakle, od svog ljutog rivala po svim ljestvicama prodaje uzeo razvoj i tehnologiju pojedinih modela, a sve u svrhu konkurentnosti i, u ovom slučaju, suprotstavljanja lideru o ovoj klasim, a to je Honda Varadero, koja ovdje dominira još od Africe Twina.

Moramo priznati, iako je KLV nov na tržištu, sve je poznato. Proizvođač nije želio eksperimentirati ni u tehničkom niti i u vizualnom pogledu. To se najbolje vidi pogledamo li povijest samog motora: svoju premijeru doživio je u modelima Suzuki TL i

TLR 1000, a posuđivan je i Cagivi Raptoru i Navigatoru. Naravno, za ovu je priliku malo prigušen. Pokazalo se da je ovo jedan od najboljih dvocilindraša koji se u posljednje vrijeme pojavio na tržištu.

Recimo i nekoliko riječi o motoru: vodeno hlađeni dvocilindrični motor s 8 ventila ima V raspored s međusobnim kutom cilindra od 90 stupnjeva. Usisni ventili su smanjeni sa 40 na 36 mm, a nova je i mapa ubrizgavanja. Dvocilindrični motor od 996 cm³ opremljen je standardnim Suzukijevim SDTV ventilima s leptirima od 45 mm. Ovaj sustav danas koriste gotovo svi Suzukiji, a sastoji se od dva ventila od kojih prvim upravlja vozač komandom gasa, dok drugi regulira elektronika optimizirajući protok smjese u cilindre obrađivanjem čitavog niza senzora, od broja okretaja motora do stupnja prijenosa. Ovaj sustav automatski kontrolira i hladan start kada je temperatura rashladne tekućine ispod radne. I u ovom slu-

čaju sekundarni zračni sustav kontroliran elektronskom centralom ubacuje svježiji zrak iz air-boxa u ispušne kolektore kako bi se smanjile emisije CO i HC. Katalizator neutralizira ono što na kraju ostane "prljavao".

Dimenzije samog motora su vrlo kompaktne zahvaljujući ekstremno kratkoj radilici, manjim bregastim osovinama i vertikalno smještenom prijenosu. Temperatura klipova je regulirana uljnim mlaznicama smještenim u cilindrima koje hladenu paru direktno brizgaju u unutarnji dio klipova. Digitalni injektori goriva optimiziraju sagorijevanje, osiguravaju linearan odgovor na komandu gasa, poboljšavaju efikasnost, te poboljšavaju moment na nižim režimima i smanjuju štetna izgaranja.

Novosti KLV-a u odnosu na Suzukija su cijena i boja. Stvar je jednostavna: obojite Suzu u narančasto (ovo je jedina boja) i sačuvajte čak 10 000 kn koje možete potro-



Cijena **72.000 kn**



Na KLV-u vozač sjedi klasično uspravno sa široko postavljenim rukama i ispruženim nogama. Glavne odlike su mu putna brzina, odlična stabilnost i udobnost

šiti i pametnije, na primjer: uložite ih u opremu. Čak i ako vam se ne sviđa boja, za te novce ćete zažmiriti i na oba oka. Ukupna cijena od 72.000 kn je i više nego fer. Honda i BMW za ovu klasu traže 30-tak posto više, a najveći cjenovni konkurent mu je Aprilija Capo Nord kojoj je ove godine oguljena akcijska cijena na samo 66.000 kn.

Osnovni koncept pri izradi ovog motocikla bio je napraviti putno vozilo koje bi na najbolji mogući način stopilo komfor tourer motocikala sa sportskim performansama V-Twin agregata. Ovo je motocikl za vozače pustolovnog duha i nije ga lako kategorizirati. Primarno on je napravljen za cestovnu upotrebu, što je vidljivo iz sportskih performansi motora i aluminijskog okvira. Ako vas pak put navede na neasfaltirana bespuća, KLV 1000 se brzo prilagođava. No, nemojte mu zadati preteške zadatke jer ovo je samo sekundarna primjena namijenjena suhom makadamu i tvrdim terenima.

Dimenzije okvira i međuosovinski razmak od punih 1 535 mm pogoduju stabilnosti na višim brzinama, što u kombinaciji s dugim hodom ovjesa, sprijeda 160 i straga 159 mm, pruža izvanrednu udobnost preko širokog izbora podloge. Gotovo idealno za brzi tempo cruisinga. I suha težina Kawasaki od 208 kg je bliža sportski nas-

trojenjim motociklima nego tourerima. S druge strane, vrlo udoban položaj vozača, dubok tank od 22l, regulabilan vjetrobran u tri pozicije i nosač prtljage učinit će vašu cjelodnevnu vožnju vrlo ugodnom. Uz to, predopterećenje opruge stražnjeg amortizera je moguće regulirati bez upotrebe ključa, jednim kotačićem, što je odlično kada se spremate za vožnju udvoje. Prednju vilicu od dobrih 43 mm nije moguće regulirati na hidraulici, nego samo na opruzi, dok je straga moguće regulirati hidraulični povrat hoda monoamortizera.

Kočnice sa dvostrukim plivajućim diskovima promjera 310 mm su moćne, imaju dvoklipna kliješta i već na papiru mnogo obećavaju. Stražnji disk također je povećan, 260 mm. Naplatci su trokraki aluminijski kako bi se reducirala težina s različitim promjerom guma. Dok je sprijeda enduro "colaža" od 19", straga je montirana niskopromjerna guma 150/70-17.

Od tvorničke dodatne opreme nudi se stražnji kofer, torbe, viši vjetrobran, grijači ručica upravljača i centralna stojna nožica. U pogledu dizajna sve je poznato. Stilski

Instrumenti su potpuni i pregledni, kombinacija klasičnog analognog tipa i modernog digitalnog tipa. Nedostaje jedino putni kompjuter





Iako je KLV novost na tržištu, zapravo je "stari znanac". Od brata blizanca Suzukija V-Stroma razlikuje se samo bojom i cijenom

eksperimenti ovdje su nepoznanica. Dominiraju ogromna svjetla sprijeda i podignuti prigušivači straga. Motocikl djeluje nabildano, ali samo gornja polovica. S donje strane je potpuno vidljiv kompaktan motor kojem samo mali spojler daje sportski štih. Štitnici za ruke doprinose enduro izgledu, iako ovo nikako nije terenski motocikl. Njegovu pravu namjenu otkrivaju ugodno popunjeno sjedalo i krupan spremnik goriva kako i dolikuje pravom putnom enduru. Nosač prtljage odlično se uklopio u siluetu stražnjeg kraja. Aluminijski okvir koji je gotovo u cijelosti vidljiv pokazuje da je ovdje riječ o modernoj i čvrstoj konstrukciji. Uglate linije cijelog motocikla doimaju se dinamično i sportski elegantno.

U istom stilu ocjenjujemo i instrumente: sportski elegantni i moderni. Dva povećana analogna instrumenta su potpuno klasična, dok je središnji dio sasvim digitaliziran, sa svim informacijama i skalama na koje smo navikli. Potpuni su i pregledni, kako i treba biti na putnim motociklima ovakvog tipa. Možda je vrijeme jedino da se i na motocikle počnu ugrađivati putni kompjuteri koji proizvođača načelno ništa ne stoje, a daju korisne informacije vozaču.

A sada krenimo na tourer stranu Kawasakijeve osobnosti: Sjedalo je široko i mjesta ima dovoljno za sve, i vozača i suvozača i prt-



Gornja polovina motocikla djeluje "nabildano" dok se u donjoj ističe kompaktan agregat. Uglate linije čine ga sportskim i elegantnim

ljagu. Velika površina sjedenja je usto i vrlo ugodna. Vozač sjedi klasično uspravno, sa široko postavljenim rukama i ispruženim nogama, mada ovo zadnje ponekad može zasmetati u kraćim zavojima, jer kad se motocikl zaljulja, oslonci zapinju. Sjedalo je prilično visoko, 840 mm od tla, pa uz široko sjedalo koje diktira široko sjedenje nižim vozačima neće biti svejedno.

Okretnost na mjestu nije ništa revolucionarno. Iako je upravljač dovoljno širok da olakša manevre u sporom hodu, s 208 kg se ne možemo poigravati tek tako. Masa i krupne dimenzije će vam odmah dati do znanja da niste na nekom nakedu. Potreban vam je pokret da se te neke slabosti anuliraju.

A kad krene, teško ga je zaustaviti. Ispod 3 000 okr/min javljaju se trzaji prijenosa u višim brzinama, a ostalo je "pjesma". Toliko snage i sigurnog ispucavanja nismo osjetili na nekom maxi enduru. Motor vuče odlično u svim režimima, osim već rečene početne nerveze. Podizanje prednjeg kotača javlja se kao osjećaj zadovoljstva, jer motocikl ne "bježi" ni u jednu stranu. Stvari bi mogle izbjeći kontroli zbog pretjeranog osjećaja sigurnosti, i to ponajviše pri brzinama 180-190 km/h. Motocikl je nešto duži, ali i nevjerojatno stabilan. Klasična lelujanja upravljača na endurima po pravcu ovdje se ne pojavljuju gotovo do 200 km/h, a tada ga treba čvršće primiti i biti napetiji. Ovoliki presjek i realno ne bi trebalo voziti više. Šes-



Na dužim zavojima izuzetno je stabilan i ne "mijesi" kao većina enduro motocikala

ta brzina dovoljno je dugačka da ovog mišićavka potjera do 220 km/h i to je i više nego dovoljno, jer aerodinamika s lakoćom podnosi brzine do 190-200 km/h. Sve ispod toga je suviše mirno, i kao što smo rekli: "pjesma".

Najveći problem koji se javlja su kočnice. Iako su izvrsne, tek kada treba stati, čovjek shvati onu lažnu brzinu, izvrsnu udobnost i lako dostupne visoke putne brzine. Stisak je dobar, kočnice grizu odlično, ali ovo su pre-

velike brzine za jedan enduro. Pokušavamo vam reći da je motocikl toliko stabilan i čvrst da prelazi enduro klasu. Izražen je i efekt samoizravnavanja kada dinamika postane malo oštija, a mi smo u takvoj vožnji uživali, jer vam ovaj motocikl to dopušta kao rijetko koji drugi. Kad spominjemo kočnice, napomenimo da konkurenti nude i integralni sustav kočnica, poneki i ABS.

Sve ovo što smo rekli zasluga je sinkronizacije ovjesa. Istina, prednji propadne, ne previše, ali to i očekujemo od njega. Najbolje od svega je da se stražnji ne ljulja na otvaranju gasa, da podjednako upija neravnine kao i prednja vilica, te da na dužim zavojima ne "mijesi" kao što je to česti slučaj među endurima kada od njih tražimo previše.

Ulasci u zavoje su skladni i teško nam je reći koji tereni su najbolji za ovaj motocikl. Zaista je svestran, bilo da se radi o otvorenoj cesti ili o autocesti, čak solidno «guta» i makadam, gdje je najveći ograničavajući faktor dežen guma koji je u pravom smislu riječi cestovni.

Dobra strana je i vožnja sa suvozačem koja ne "izneredi" ciklistiku tako jako kao na nekim lakšim klasama, govorimo o muškom suvozaču. Suvozačice nećete niti osjetiti, a usto sjede i dosta daleko iza vaših leđa.

Možemo zaključiti da je Kawasaki ponudio snažni i brzi putni enduro mnogo povoljnije nego je to slučaj kod konkurencije. Uz to, nema «dječjih bolesti» novog modela, jer je Suzuki to već odavno odradio. ■





KLV je putno vozilo koje vrlo dobro stapa komfor tourer motocikala sa sportskim performansama V-Twin agregata

KLV1000 Kawasaki

TEHNIČKI PODACI

Motor: V-90°, dva cilindra, četverotaktni

Obujam: 996 ccm

Promjer x hod: 98x66 mm

Odnos kompresije: 11,3:1

Razvod: dvije bregasta osovine
4 ventila po cilindru

Hlađenje: tekućinom

Paljenje: elektronsko

Napajanje: elektronsko ubrizgavanje

Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupki

Mjenjač: 6 brzina

Okvir: aluminijske četvrtaste cijevi

Ovjes: klasična vilica s cijevima od 43 mm, hod 160 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 159 mm

Gume: prednja 110/80-19,
stražnja 150/70-17

Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 310 mm i kočione čeljusti sa 4 klipča, straga disk od 260 mm i 2 klipča

Dimenzije i težina: duljina 2.290 mm, širina 865 mm, visina sjedala 840, osovinski razmak 1.535

Težina: 165 kg

Deklarirano: snaga - 98 ks pri 7.600 okr./min., max. okr. moment - 10,3 kgm (101 Nm) pri 6.400 okr./min.

Spremnik goriva: 22 l

+ performanse, udobnost, autonomija, cijena, zaštita od vjetera, položaj vozača

- tradicija, enduro mogućnosti, prtljažni prostor, donekle okretnost



Ako vas put kojim slučajem navede na neasfaltirana područja, KLV se vrlo brzo adaptira u enduro motocikl