



Široki upravljač
ulijeva sigurnost
koju prednji ovjes
umanjuje

PIŠE: MARKO GUZINA

Cijena je bila i ostaje najveća (oštri kritičari bi rekli: i jedina) prednost KLE-a 500. Svjesni smo da bi bilo kakve dorade na mehanici ili još bolje, na ciklistici, rezultirale porastom troškova. Stručnjaci iz Kawasakija očito vjeruju da će se prodajni uspjesi ovog gradskog enduro

modela nastaviti i usprkos potpuno zastarjeloj ciklistici i ukupnoj koncepciji. No, čudi nas što se ti isti stručnjaci nakon 15 godina novinarskih kritika na račun prednjeg ovjesa i pripadajuće kočnice ipak nisu odlučili na poboljšanja. Ne sumnjamo da bi svi rado platili koju kunu više u zamjenu za prednji kraj na koji se, pjesnički rečeno, možete osloniti.

Atraktivan i
svestran motocikl
za malo novaca



[Kawasaki KLE 500]

Nakon jednog i pol desetljeća proizvodnje, KLE 500 je doživio malu renesansu. Doraden mu je vanjski izgled, dok su umorna ciklistika i neprimjerene kočnice ostale nepromijenjene. Osvježeni izgled srećom nije utjecao na cijenu koja je i dalje vrlo, vrlo pristupačna

Život počinje s 15

Da bismo test učinili objektivnim, nekoliko smo se dana vozili isključivo na KLE-u. Taj period nam je pomogao da naučimo ponovo koristiti slabe kočnice i prepoznamo prednosti izrazito blage naravi agregata. Koliko god dobro bio zamišljen prije 15 godina, danas se za KLE može mirne duše reći da je zastario. Dok drugi proizvođači svoje modele doraduju u svakom pogledu, pa slobodno govorimo o novim motociklima s prepoznatljivim imenom, Kawasaki iskorištava sve što ovaj motocikl može dati. S druge strane, jasno je da KLE kao takav ima široku bazu korisnika, budućih i sadašnjih, koji su njime izrazito zadovoljni.

Ako uspoređujemo novi model s onim od prije godinu dana, razlike su zaista minimalne. Promijenjen je prednji dio plastičnih oklopa, zajedno sa prednjim svjetlom. Vrlo uspješno uklapanje dizajnerskog rješenja s modela Z 750 S daje KLE-u svjež izgled. Izbor boja također određuje cijeli motocikl, pa je tako u obije varijante okvir narančast, dok plastični dijelovi mogu biti mat crni ili boje titana, također s narančastim detaljima.

I pored velike težine
KLE je okretan i
zabavan radi
položaja vozača

CIJENA
44.000 kn

Iako je lak za vožnju, s KLE-om treba paziti da ne pretjerate



Instrumenti su novo osmišljeni, ali nude iste, vrlo osnovne informacije kao i prije. Ni traga digitalnom displeju ili pokazivaču temperature motora. Informacije vam pružaju brzinomjer s ukupnim i parcijalnim brojačem kilometara, brojač okretaja, te 5 signalnih lampica. U svojoj oskudnosti instrumenti su barem pregledni, a signalne lampice su dobro vidljive i po danu. Plastični prekidači na upravljaču istog su oblika kao i prije 15 godina, a jeftin izgled možemo opravdati željom za malom cijenom, a iona-

ko ne utječe na sigurnost vožnje. Ustvari, jedina naznaka moderne tehnologije se skriva iza kraticе AHO (Automatic Headlight On), pa kod desne ručke više nema prekidača za paljenje svjetla. Kada uključite kontakt, pale se pozicije, a nakon pokretanja agregata, automatski se pale kratka svjetla. Pokazivači smjera su izrađeni po uzoru na one s modela Z750S i uklapaju se u izgled prednje maske, pa lijepo dopunjavaju ukupni dojam. Od izmjena valja spomenuti još jedino sjedalo, koje je sada presvučeno s dva

različita materijala. Bočni materijal je svijetle boje, a gornji, tamniji ujedno sprečava klizanje, pa cijelo sjedalo djeluje moderno. Za pohvalu je kako su u Kawasaki ju uspeli s doista minimalnim izmjenama osjetno osvežiti izgled već umornog KLE-a, a koliko dobro su to napravili govori već poprilična količina novih KLE-a na cestama.

U vožnji, na žalost, poboljšanja nema. Radi se o motociklu koji je stvoren s umjerenošću, pa ga tako treba i voziti. Svejedno, ako negdje i podbaci voznim karakteristika-



Lijepa silueta ostavlja dojam puno kapacitetnijeg, a time i skupljeg motocikla



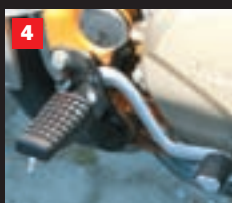
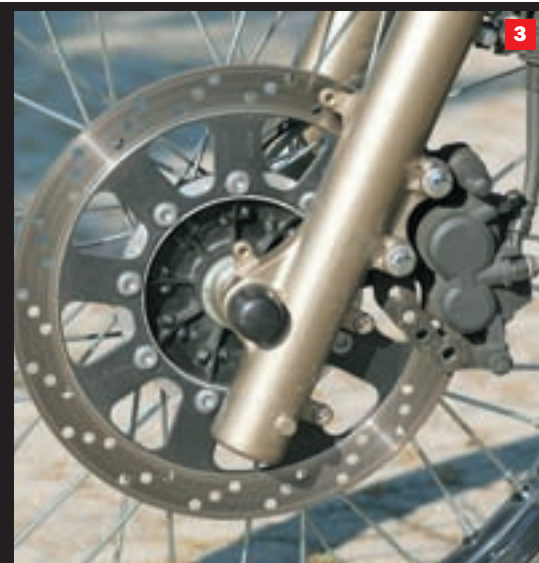
ma, a nesumnjivo hoće, cijenom će nas uveljavati gotovo bezgranično. Nakon malo matematike dolazimo do zaključka da za približno 45.000 kn kupujemo 45 KS, što iznosi 1000 kn po konjskoj snazi. Kada tome dodamo i činjenicu da je KLE motocikl ozbiljnih dimenzija, onda za malo novaca dobivamo puno motocikla. Važno je reći da se radi o motociklu ograničenih voznih sposobnosti koji se najugodnije osjeća u nižem i srednjem režimu vožnje. Teško je reći da je ovjes dobar kompromis, jer je premekan za

grad, a pretvrd za terensku vožnju. Od velike koristi je široki upravljač kojim lako usmjeravamo veliki prednji kotač u željenom smjeru u nadi da će i ostatak motocikla slijediti. Zbog položaja vozača i geometrije ovjesa imali smo jako slabe povratne informacije od prednjeg kotača, a to može biti neugodno kada mislite KLE tjerati do granica. Svako naglo otvaranje gasa ili upotreba kočnice izazvat će oscilacije ovjesa koje izazivaju nelagodu. No, i na to smo se uspjeli priviknuti. Prilikom naglih kočenja, kada slabu prednju kočnicu stisnete punom rukom, prednja vilica će propasti cijelim svojim hodom, pa nikako nije preporučljivo kočenje ostavljati za zadnji čas. To je jednostavno motocikl za lagana kruženja, baš kao modeli Harley Davidson.

O agregatu se ima štošta za reći, ali kako se proizvodi u ovoj ili onoj izvedbi već preko 20 godina, sve je i rečeno. Ono što ovog

dvocilindraša odvaja od jednocilindrične konkurencije je to što mu ne smetaju visoki okretaji. Bez negodovanja će se zavrtjeti do crvenog polja na obrtomjeru koje počinje na 11.000 okretaja. Istina, ni u kom trenutku nećete doživjeti bilo kakvu provalu snage, ali to je dobro za početnike i umjerene vozače kojima je ovaj motocikl namijenjen. Zvuk koji dopire iz ispušnog sustava sigurno vam neće uzburkati krv u žilama, no barem vas neće niti umarati na dužim vožnjama. Da bi KLE udovoljio EURO 2 normama, ispušni sustav je opremljen trostaznim katalizatorom, pa ne trebate brinuti i ako zakonodavac odluči uvesti eko-test za motocikle.

Mjenjačka kutija je, kao i agregat, osmišljena davno i to se osjeti. Dobro odmjerene prijenosne odnose lako je mijenjati prilikom umjerene vožnje, no to se mijenja prilikom pojačavanja ritma. Kod mijenjanja brzina pri visokim okretajima mjenjač se javlja



(1) Prednja maska i vjetrobran osim odličnog izgleda dobro štite vozača
(2) Iako su vizualno dotjerani, instrumente je pregazilo vrijeme
(3) Prednja kočnica je najslabija točka KLE-a
(4) Oslonci za noge su široki i udobni, a ne prenose niti puno vibracija
(5) Stražnja kočnica dobro se dozira



Novi dizajn prednjeg kraja uveo je KLE u 21. stoljeće



Za razliku od drugih enduro modela, ovaj ispušni sustav glasa se mrmljanjem dva cilindra

glasnim udarcem, a znalo nam se desiti i ispadanje iz brzine kada polugicu mjenjača ne bismo pomaknuli do samog kraja. Da bismo osigurali potpuno prebacivanje u viši stupanj prijenosa, trebali bismo podesiti polugicu mjenjača nešto niže. To su nedostaci na koje se može naviknuti i s njima se pomiriti, a najvažnije je da mjenjačka kutija ostavlja dojam da će tako kako radi raditi još jako, jako dugo. U biti, cijeli motocikl djeluje jednostavno i čini vam se da ćete ga moći dugo i bezbrižno koristiti.

Kada govorimo o bezbrižnom korištenju, za pohvalu je kako KLE malo troši, a zbog mirne prirode vjerojatno će i lanac i gume trajati dugo. Najveći razlog za brigu je prednja kočnica, čiju ručicu treba poprilično stisnuti da bi se usporilo ovaj teški motocikl. Mekana prednja vilica svojim propadanjem samo narušava osjećaj prilikom kočenja, a kada ga uzastopno jako opterećuje-

mo, prednji disk će nezadovoljstvo iskazati i cviljenjem. Iako kočnica ni tada ne popušta, bilo bi nam daleko draže kad bi svoj posao obavljala u tišini. U šali nam je jedan prijatelj rekao da mu se čini da bi spomenu-ta prednja teleskopska vilica promjera štapa od 41 mm bila korisnija kao kolac u vinogradu i da joj je jedina uloga koju obavlja držanje prednjeg kotača pričvršćenog za okvir. No, šalu na stranu, riječ dvije o njoj samoj; Mogućnost podešavanja koju ova vilica nudi je dodavanje stlačenog zraka pomoću ventila koji su smješteni na vrhu vilice. To je bilo popularno rješenje sredinom osamdesetih, ali je od tada slabo korišteno. Kako vilice nisu povezane tlačnim vodom, punjenje zrakom treba izvesti pažljivo, da bi tlak u oba štapa bio isti.

U samoj vožnji KLE se ponaša shodno ovjesu. Kada ste vi prema njemu nježniji, biti će poslušan, a ako ga probate natjerati na stvari koje mu ne odgovaraju, pobunit će se. Prilikom gradske vožnje ovjes će upijati neravnine na cestama, a široki upravljač omogućiti okretnost i upravljivost. Nakon nekog vremena niti težina od 181 kg više vas neće smetati. Iako slab, agregat se neće posebno mučiti niti prilikom vožnje u dvoje, što znači da se sa KLE-om možete uputiti i na duži put. Ako na korisni nosač prtljage, koji ujedno glumi ručke za suvozača, pričvrstite kofer, sve skupa postaje još praktičnije. Zaštita od vjetra pri većim brzinama je iznenađujuće dobra, no



Tehnika kao na ER5, ali s manje konja

● Agregat koji pogoni KLE 500 s minimalnim promjenama se proizvodi već 20 godina. Vizualno gotovo isti motor prvi puta je predstavljen davne 1985 godine, a pokretao je model LTD 450. Kako govori oznaka, tada je imao 450 kubičnih centimetara. Već dvije godine kasnije agregatu zapremine raste za 50 ccm, a takav agregat uz minimalne izmjene pogoni i popularni GPz 500 od 1987. sve do 2003. godine. Sa remenskim završnim prijenosom uz minimalne izmjene pogonio je od 1990. do 1995. Kawasaki custom EN 500, a od 1996. do

2003. završni prijenos je opet povjeren lancu. Blaža verzija ovog agregata od 1991. godine pogoni model KLE 500, a od 1997. i ER-5. Na KLE-u je za ovu godinu dodan katalizator, kako bi se udovoljilo europskim normama o ispušnim plinovima. U modelu ER-5 ugrađena je jača inačica istog agregata, pa snaga iznosi 50 KS što je 5 KS više nego kod KLE-a, a i zakretni moment je nešto veći. Iako se tako mala razlika ne bi trebala osjetiti s obzirom da je ER-5 samo 2 kg lakši, ona se ipak osjeti. Koliko god je KLE blag, toliko je i neuglađen u odnosu na ER-5, čiji agregat pruža kudikamo bolji osjećaj u vožnji. Djelomice zbog drugačijeg ispušnog sustava, a djelomice zbog različitih mapa paljenja ER-5 ima i bitno ljepši zvuk, pa nam je ta verzija provjerenog twin 500 agregata srcu puno draža.



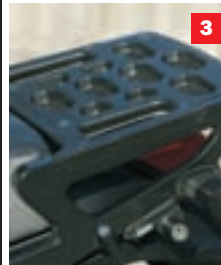
1

(1) Selektor za gorivo riješen je atraktivno, ali vam neće često trebati



2

(2) Pokazivači smjera djeluju vrlo moderno
(3) Praktični nosač prtljage za koji se može primiti suvozač ili pričvrstiti kofer
(4) Iako dobro obavljaju svoju funkciju, prekidači djeluju jeftino



3



4

iako će KLE postići i 170 km/h, ugodna putna brzina je bliže 120 km/h. Pri takvoj vožnji agregat se neće previše naprezati, potrošnja će biti vrlo razumna, a vi ćete imati osjećaj da se vozite na znatno većem motociklu. Zbog širokog upravljača koji tijekom sporije vožnje poboljšava upravljivost na većim brzinama KLE će postati izrazito osjetljiv na vjetar. Ako se vozite praznom cestom brza vožnja će biti ugodna, no kada vas zahvati uskovitlani zrak vozila ispred vas, budite spremni na poprilična lelujanja. Svojim ovjesom i položajem vozača nije sasvim prilagođen gradskoj vožnji, a ni terenskoj, ali u svakoj ulozi koju mu zadate već će se nekako snaći.

Sve navedene specifičnosti ovog modela ga ne diskvalificiraju, već ga čine upravo takvim, specifičnim. Na spomenute nedostatke bitno se lakše priviknuti ako uzmete u obzir da ste svog KLE-a platili barem 10.000 kn manje nego ostale konkurentske modele. Radi se, u osnovi, o motociklu za prevaljivanje razdaljina od točke A do točke B bez posebnih uzbuđenja. Svojom cijenom i onime što nudi vjerojatno će opravdano nastaviti privlačiti one motocikliste kojima je i namijenjen. KLE je namijenjen početnicima koji tek ulaze u svijet "velikih" dvotočaka i onima koji nemaju ambicije ili mogućnosti za skuplje modele. Sigurno na njemu nećete juriti 200 km/h niti skakati preko nasipa, ali ako ga shvatite onako kako je zamišljen, bez sumnje će vam dugo i vjerno služiti. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 74 x 58 mm
Obujam: 498 ccm
Odnos kompresije: 9,8:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: dva rasplinjača Keihin CVK 34
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: dvostruki čelični okvir
Ovjes: klasična vilica s cijevima promjera 41 mm, hoda 220 mm; straga vilica s unitrac monoamortizerom, hod 200 mm
Gume: prednja 90/90-21, stražnja 130/80-17
Kočnice: naprijed disk promjera 300 mm i kočione čeljusti sa 2 klipčića, straga disk od 230 i kočione čeljusti sa jednim klipčićem mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.215, širina 880, visina sjedala 850, osovinski razmak 1.510, težina 181 kg,
Deklarirano: snaga - 45 ks (33 kW) - 8.300 okr/min, max. okr. moment - X,XX kgm (41 Nm) pri 7.500 okr/min
Spremnik goriva: 15 l
Max. brzina: 170 km/h



cijena, svestranost, održavanje, dizajn, kvaliteta izrade



kočnice, ovjes, snaga, okr.moment



Djeca koja su se rodila kada je KLE prvi puta predstavljen uskoro će krenuti u srednju školu