

# [ Kawasaki VN 900 Classic ]



# Užitak u jednostavnosti

PIŠE:  
BORIS METIKOŠ

FOTO:  
BORIS PUŠČENIK

*Atraktivnog i impozantnog izgleda, široke stražnje gume, dobrih voznih osobina i povećane zapremine, VN 900 Classic se upušta u borbu i sa najkapacitetnijim modelima iz klase od kojih je cjenovno osjetno pristupačniji i lakši za vožnju. Kočioni sustav ima dva diska, završni prijenos je riješen putem remena, a pogonski agregat je moderne izvedbe s vodenim hlađenjem i elektronskim sustavom ubrizgavanja goriva*

**D**anas, u vrijeme futurističkih rješenja, moderne tehnologije i raznoraznih pretjerivanja u pogledu zapremine i maksimalne snage, ljudi sve manje uživaju u nekim elementarnim vrijednostima vožnje na dva kotača. Mnogi su već zaboravili krstarenje cestama i opušteno dočekivanje sljedeće slike pejzaža koja se tek treba pojaviti iza zavoja. Tome pridonosi sve brži tempo života, koji nameće svoj specifičan ritam, tako da je teško makar i na kratko 'povući kočnicu' i pobjeći od svakodnevnog jurnjave, te sasvim usporiti ritam.

U svijetu motocikala najbolji način za otkrivanje tih malih, ali toliko važnih užitaka u vožnji jest custom - cruiser orijentacija, a jedan od novijih predstavnika te kategorije je i Kawasaki VN 900 Classic. Novi cruiser iz Akashija svojim je izgledom upravo onakav kao što mu i samo ime govori - klasičan, ali u pogledu dizajna i ukupnih dimenzija ne preuzima identitet od manjeg modela iz porodice Classic, VN-a 800, nego suprotno tome od najkapacitetnijeg Kawasakijevog customa, VN-a 2000. Zahvaljujući tome, privlačne obline koje karakteriziraju VN 900 Classic doslovno zrače snagom i masivnošću, iako je u stvari riječ o vrlo profinjenom i ugladenom motociklu smirenog karaktera.

Sasvim nove izvedbe su upravljač, koji je sada izveden u obliku "volovskih rogova", prednji blatobran, koji daleko više obuhvaća kotač, dok je ma-

Zahvaljujući dizajnu koji se oslanja na muskulozni VN 2000, novi VN 900 Classic doslovno zrači snagom i masivnošću, iako je u stvari riječ o vrlo profinjenom i ugladenom motociklu



sivni stražnji kraj, izveden u stilu customa iz 50-tih, jednako širok kao i na modelu VN 2000, ali se prema natrag elegantno sužava. Duljina stražnjeg blatobrana je određena tako da otkrije debelu stražnju gumu širine 180 mm. Spremnik goriva izveden je u obliku kišne kapi, kapaciteta 18 l, a u njega je integrirana i kompletna instrument ploča, koja se sastoji od brzinomjera, kontrolnih lampica, ekrana od tekućih kristala i - što je rijetkost za ovu klasu - pokazivača količine goriva.

Dugačka i niska silueta motocikla upotpunjena je i zavodljivim linijama pogonskog agregata, koji je, iako hlađen vodom, opremljen lažnim rebri-ma za hlađenje, kako bi izgledao što masivnije, a ujedno i dobio klasičnu notu koja je neizostavni dio nasljeđa kod motocikala ovog tipa. Osim toga, izgledu pridonose i kromirani poklopci motora, koji su velikih dimenzija i vrlo upečatljivi.

**Instrument ploča je integrirana u kromirano kućište na spremniku goriva oblika kišne kapi i zapremine 18 l. Motocikl se sprijeda oslanja na teleskopsku vilicu s cijevima promjera 41 mm. Stražnji monoamortizer skriven je ispod sjedala.**

Dugačka i niska silueta motocikla upotpunjena je zavodljivim linijama pogonskog agregata moderne izvedbe. Motor se hladi tekućinom, a opremljen je i lažnim rebrima za hlađenje, kako bi zadržao tradicionalni šarm i izgledao što masivnije



Za pokretanje ovog custom cruiser-a zadužen je vodom hlađeni dvocilindrični V motor zapremine 903 ccm s jednom bregastom osovinom po cilindru i četiri ventila, koji razvija ukupnu snagu od 50 KS pri 5.700 okr/min i okretni moment od 7,8 kgm pri 3.700 okr/min. Tu je ugrađeno i mnoštvo napredne tehnologije poput digitalnog paljenja i elektronskog sustava ubrizgavanja goriva s leptirastim tijelima promjera 34 mm, koji omogućava vrlo ravnomjerno razvijanje snage, pogotovo od niskih okretaja. Ovaj sustav u vožnji djeluje vrlo ugađeno i ni u kom slučaju ne budi želju za starim rasplinjačima. Kao i većina proizvođača tvrtki koje drže do ugleda i VN 900 Classic već udovoljava Euro-3 normama o kvaliteti ispušnih plinova.

Mjenjač ima pet stupnjeva, dok je završni prijenos riješen uz pomoć remena, kojeg je lakše održavati od lanca, a ujedno je i "mekši" od kardanskog prijenosa.

Okvir motocikla je čelični, dvostruki, dok se motocikl sprijeda oslanja na kromiranu teleskopsku vilicu s cijevima promjera 41 mm i ukupnog hoda 150 mm. Straga se nalazi monoamortizer podešavajućeg tipa, koji je vrlo dobro skriven ispod sjedala, kako ne bi nepotrebno kvario vrlo harmoničnu estetsku liniju motocikla. Stražnja trokutasta vilica koja ostavlja dojam krutog ovjesa i okvir su mat crne boje, kako bi još više došli do izražaja kromirani elementi agregata i ispušnog sustava tipa "slush-cut".

Kompletnu sliku vozila upotpunjuju još i široke gume trbušastog oblika: na žičane naplatke sprijeda ugrađuje se guma dimenzija 130/90-16, dok se straga nalazi guma dimenzija 180/70-15.

### Ugodan smještaj vozača

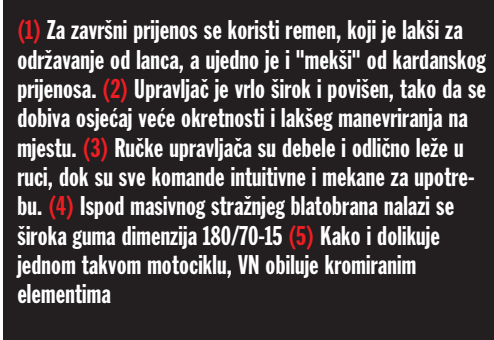
Položaj vozača je vrlo udoban zahvaljujući odličnoj ergonomiji i nisko postavljenom sjedalu, 680 mm od tla, te osloncima za noge izvedenim



1



2



(1) Za završni prijenos se koristi remen, koji je lakši za održavanje od lanca, a ujedno je i "mekši" od kardanskog prijenosa. (2) Upravljač je vrlo širok i povišen, tako da se dobiva osjećaj veće okretnosti i lakšeg manevriranja na mjestu. (3) Ručke upravljača su debele i odlično leže u ruci, dok su sve komande intuitivne i mekane za upotrebu. (4) Ispod masivnog stražnjeg blatobrana nalazi se široka guma dimenzija 180/70-15 (5) Kako i dolikuje jednom takvom motociklu, VN obiluje kromiranim elementima

3



5



4

u obliku masivnih platformi, široke izvedbe i pomaknutim prilično prema naprijed, što omogućava vožnju s gotovo ispruženim nogama.

Upravljač je vrlo širok i povišen, tako da se dobiva osjećaj veće okretnosti, te lakšeg manevriranja na mjestu. To nikako ne znači da je novi VN 900 Classic lagan i da se težina od 254 kg ne osjeti. No, ovaj motocikl to jako dobro skriva prilikom kretanja i kod čestih manevarskih aktivnosti u gradu vas neće toliko izmučiti koliko ostali customi. Za to zasluge imaju dobra izbalansira-

nost vozila i njegovo nisko težište. Ručke upravljača su debele i odlično leže u ruci, dok su sve komande intuitivne i mekane za upotrebu. Bravo Kawasaki!

Sjedalo je široko i udobno, a ima i povišenje koje podupire donji dio leđa. Na udoban smještaj može računati i suvozač, obzirom da mu je namijenjeno nešto deblje sjedalo koje je jasno odvojeno od prednjeg. Sve u svemu, položaj je ugodan i opuštajući, barem na početku.

Kažemo: na početku, jer će vas kasnije, kao i

kod svih custom motocikala, zbog specifične cruiserske ergonomije, širokog upravljača pomaknutog unatrag i poprja koje je također vrlo naglašeno pomaknuto prema unatrag, od kratkog hoda stražnjeg amortizera sustići udarci u kičmu. Vozač zbog toga sjedi točno na stražnjici, a rukama se mora vući za upravljač. Osim toga, zbog širine spremnika i udaljenih oslonaca za noge, noge su mu jako raširene, tako da već pri malo većim brzinama vjetar širi noge, pa nakon nekog vremena dolazi do bolova u preponama.

S druge strane, Kawasakijev cruiser doslovno oduševljava svojim voznim karakteristikama. Stabilan je i siguran, kako pri ulasku u zavoje, tako i u održavanju zadane putanje. Ipak, da nije riječ o sportskom motociklu, nego o vozilu potpuno drugačije koncepcije, podsjetit će vas i oslonci za noge, koji brzo dolaze u kontakt s podlogom, pogotovo prilikom oštrijih ulazaka u zavoj. Izvjesna ograničenja vidljiva su i prilikom svladavanja oštrih i kratkih "s" zavoja, jer se ipak radi o 1.650 mm međuosovinskom razmaku i ukupnoj masi od



**Položaj vozača je vrlo udoban zahvaljujući odličnoj ergonomiji i niskom postavljenom sjedalu, kao i osloncima za noge koji su pomaknutim naglašeno prema naprijed**



**Osjećaju snage pridonose i kromirani poklopci motora velikih dimenzija i vizualno vrlo upečatljivi**





Novi cruiser iz Akashija doslovno oduševljava svojim voznim karakteristikama. Stabilan je i siguran, kako pri ulasku u zavoje, tako i u održavanju zadane putanje, a omogućuje i izvođenje zavidnih nagiba za ovu klasu

254 kg. No, bez obzira na to, ulazak u zavoj s ovim motociklom je vrlo jednostavan, motocikl u potpunosti prati zadanu liniju, a nije čak ni potreban preveliki napor da biste ga "polegli".

Prema tome, poštujuemo li karakter VN-a 900 Classic i upotrebljavamo li ga u granicama njegove koncepcije, lako nam se može desiti da se ludo zaljubimo u njegove vozne osobine.

Odlično je pogođen i ovjes motocikla, što se očituje u izvanrednom upijanju neravnina i rupa bez remećenja stabilnosti vozila. Naime, iako je kompletna ciklistika podešena dosta mekano, nikada ne

dolazi do pretjeranih "lelujanja", čak i ako se dinamika vožnje pojača znatno preko ograničenja koja postavlja sama konstrukcija motocikla. Sve u svemu, Kawasaki VN 900 Classic u cjelini ostavlja dojam vrlo ugladenog i profinjenog cruisera, što još dodatno naglašava i prigušen zvuk ispušnog sustava.

### Isplativa investicija

Svoju funkciju vrlo kvalitetno obavlja i kompletan kočioni sustav, koji se sastoji od prednjeg diska promjera 300 mm, na koji djeluju kočione čeljusti s dva klipčića, te stražnjeg diska od 270 mm

i njemu pripadajućih dvoklipnih kliješta. Ipak, s obzirom na činjenicu da ovaj motocikl ostvaruje brzine i preko 170 km/h, ne bi škodilo imati i nešto više kočione snage na prednjem kotaču, na primjer dvostruke diskove kakvima su opremljeni kapacitetniji modeli. Ovako, za svako učinkovitije zaustavljanje ipak preporučujemo upotrebu oba kočiona sustava istovremeno. Ovdje moramo spomenuti i lakoću doziranja i snagu disk kočnice na stražnjem kotaču.

Što se tiče snage, Kawasaki ubrzava vrlo živahno i puno, počevši već od najnižih okretaja, s ti-

**Bez obzira da li ga vozite ili samo gledate dok stoji na mjestu, VN 900 Classic uvijek ostavlja dojam vrlo ugladenog i profinjenog cruisera**



Zbog nedostatka vjetrobrana i specifičnog položaja vozač je stalno izložen jakim strujanjima zraka



me da je zavidna progresija uočljiva sve do visokih brzina, iako se nakon početnog ubrzanja stvari razvijaju mnogo mirnije. U stvari, motor od samog starta povlači snažno i odlučno, čak i jače nego što bi smo očekivali od jednog motocikla tipično custom orijentacije, pogotovo ako uzmemo u obzir da je riječ o vozilu zapremine manje od jedne litre. Duga ubrzanja i forsiranje brzine kod motocikala ovog tipa, dakako, nemaju smisla zbog nedostatka vjetrobrana i specifičnog položaja vozača. Naime, na brzinama većim od 120 km/h opisani položaj opterećuje ruke te vratne i trbušne mišiće,

jer je vozač doslovno obješen na ruke, a struja zraka izravno udara u njegova prsa, ramena i glavu. Tu se vidi da je ovo optimum zapremine za ovu klasu vozila. Potencijalnim kupcima stoga preporučujemo ugradnju vjetrobrana koji se može naći na popisu dodatne opreme.

Od velike pomoću u vožnji je i vrlo praktični mjenjač tipa "klackalica", na kojem se brzine mijenjaju po načelu prsti-peta, što prilično podiže stupanj udobnosti, a ujedno se vodi i računa o vozačevoj obući. Inače, sve komande su mekane i ugodne, prave japanske, tako da ih je pravo zadovoljstvo koristiti.

Sve u svemu, Kawasaki je s VN-om 900 Classic tržištu ponudio esencijalni custom cruiser koji je šarmantan koliko i ugodan za vožnju. Iako dimenzijama asocira na najkapacitetnije modele iz svoje klase, od njih je osjetno agilniji i jednostavniji za vožnju, a opet je sasvim dovoljno snažan da zadovolji ukus većine ljubitelja ovakvih motocikala.

Cijena je ono što ga još više izdiže iznad konkurencije. Jeftiniji je više od 10% od konkurentnih modela manje zapremine. To su prepoznali i kupci, pa je raspoloživa količina ovog Classica već rasprodana za ovu sezonu. ■

Ravnomjerno i uglađeno razvijanje snage, pogotovo kod niskih okretaja, zasluga je i elektronski reguliranog sustava ubrizgavanja goriva s leptirastim tijelima promjera 34 mm

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> V-2, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 88 x 74,2 mm
<b>Obujam:</b> 903 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 9,5:1
<b>Razvod:</b> jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 34 mm
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupci suha
<b>Mjenjač:</b> 5 brzina
<b>Okvir:</b> čelične cijevi
<b>Opjves:</b> teleskopska vilica s cijevima promjera 41 mm, hod 150 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hoda 100 mm
<b>Gume:</b> prednja 130/90-16, stražnja 180/70-15
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 300 mm i kočiona čeljust sa 2 klipčića, straga disk od 270 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.465, visina sjedala 680, osovinski razmak 1.650, težina 254 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 50 ks (37 kW) - 5.700 okr/min, max. okr. moment - 7,8 kgm (79 Nm) pri 3.700 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 18 l

**+** dizajn, oslonci za noge, široki upravljač, okretni moment, agilnost, mekane i intuitivne komande, završni prijenos remenom, cijena

**-** kratak hod stražnjeg amortizera, širina spremnika goriva, vjetrobranska zaštita