



Vozili smo:

KAWASAKI EN 500  
KAWASAKI GPz 500  
KAWASAKI KLE 500

# NA RA

Hec je bil res prvovrsten. Torej, pri Jeklotehni smo izbrali tri med seboj močno različne si motocikle, ki pa imajo skorajda enako srce. Vozniške rekvizite pa sva navlekla dva po stilih in pogledih na motocikle, precej različna voznika. Tretji voznik, najmlajši, je padel skozi. V šoli je odkrival nova obzorja.

Trije motocikli so se lesketali v soncu. Ha, kakšno razkošje izbire. V svoji gromozanski potovalki sem imel zloženo dirkaško usnje. Jasno, izberem športno ukrojen model GPz 500. Zadeva se sklada z mojo obleko, pa tudi moje srce je bolj nagnjeno k asfaltu, kolenu blizu tal in tako naprej. Krbavčičev Andrej je že doma izvedel, da bo vozil chopper EN 500. Skladnost imidža, jasno. Rad je uporabljal angleško skledo za puding (Cromwellova čelada), ki pa mu jo je neki izmeček sunil kakšna dva meseca nazaj. Pa take "šlosarske špegle" in poveščen jopič angleškega izvora zna navleči nase. Prava dekoracija za chopper! Na njej je temeljila moja odločitev.

Cestno-terenski KLE, konstrukcijsko najnovejši motocikel v triu, je ostal ob strani in počakal popoldansko menjavo voznikov. Potlej je bil pa velik dren.

## KLE 500

Bolj cestni kot terenski motocikel je Kawasaki začel prodajati leta 1991, z oznako A1. Sedanja oznaka A3 pomeni tretje leto življenja, brez velikih sprememb v konstrukciji, videzu in drobovju.

Zanimiv motocikel: z nizkim težiščem, nizkim sedežem in terensko zasnovo, ki zna ponuditi udobje, je pripraven urban motocikel - za oba spola. Mehaniko poznamo: v dvojen jeklen cevni okvir je vpet doobro preskušeni dvovaljni vrstni, štiriktalni, vodno hlajen agregat s 498 kubiki, po štirimi ventili na valj, gredjo za dušenje vibracij in s šeststopenjskim menjalnikom. Gorivo dovaja par uplinjačev premera 34 mm, z delno ploščatim drsnikom.

Suha teža motocikla je lepih 178 kg, kar ni malo za terensko uravnana merila. Je pa v okvirih, ki veljajo za tovrstne motocikle z dvovaljnikom med kolesi. Precej kilogramov kaže pripisati robustnosti konstrukcije in opremljenosti, saj je motocikel zelo potovalno udobno ugašen: spredaj teleskopske vilice s kraki premera 41 mm in hodom 220 mm, zadaj nihajne vilice in centralni blažilnik (petstopenjska nastavitvev vzmeti) ter hod kolesa 200 mm.

Tudi zavore kažejo cestno uravnanoost motocikla: spredaj en kolut premera 272 mm,

zadaj kolut premera 203 mm. Gume pa so nekje vmes med asfaltno in cestno rabo, z oznako dunlop trail max. To je solidna obutev.

Oprema motocikla je kar bogata. Iz plastike so odtisnjeni aerodinamični oklep, ki sega do dna vodnega hladilnika in je poteg-njen stikoma do posode za gorivo (15 litrov drži), nizko nad kolo poveznjen prednji blatnik ter ob sedežu odebeljena bočna panela. Oblike so nenavadne, sveže in z lepo izvedenim lakiranjem motocikel "pade" v oko. Udoben sedež zadaj zaključuje uporaben prtlačnik, ki zna biti tudi opora so-voznikovim rokam.

Pogled v oklep: pregledna in bogata ar-maturna plošča z okroglimi merilniki, sig-nalne lučke, ob straneh rebraste cevi za svež zrak, ki se potapljajo pod posodo za gorivo. Nad vsem skupaj pa široko krmilo z znanimi stikali, nastavljivim odnikom ročic, dvema vzratnima ogledaloma in ščitniki rok. Seznam opreme dopolnjujejo gumijasti mehovi na prednjih vilicah, plastična pok-rovka prednjega koluta, zaščita motornega trebuha in bočna parkirna opora. Centralna ključavnica in en ključ za vse pa je tako že navada v motociklizmu. Kawasaki tudi za ta motocikel ne navaja podatkov o zmog-ljivostih. Velja pa, da zmore motor 50 KM.



# AZPOTJU

z bobnasto zavoro na zadnjem kolesu in ima dvovaljni motor vpet v precej vitek dvojen jeklen okvir, zvarjen iz cevi pravokotnega prereza. Sama ljuba klasika, daleč od deltakosa, plavajočih zavornih kolutov, vilic upside-down in podobnih pridobitev novejšega datuma.

To pomeni, da je moči manj manj kot pri drugih dveh bratih, je pa zato motor bolj prožen.

## GPz 500 S

Oznaka B5 pove, da je letos naprodaj druga generacija tega motocikla v peti izdaji. No, pa na pogled in na pamet težko našteješ, v čem se motocikel loči od predhodnikov serije A in B. Seveda, še najbolj bode v oči dvojna kolutna zavora na prednjem kole-su, pa aerodinamična konica pod motorjem. Oznaka pomeni tudi, da ima motor polno moč - 60 KM pri 9800 vrtljajih v minuti.

GPz 500 S je klasičen primerek cestnega športnika, ki ima sicer tudi nekaj starostne sivine. Toda v svetu se še vedno dobro prodaja, saj je cena zelo ugodna, serviserji penijo, da na tem motociklu ni kaj delati, moška in ženska družina voznikov pa se v en glas strinja, da je motocikel izjemno prijazen. Ugodna cena: pozna se, da je proizvodna serija velika. Prijaznost do uporabnika: to pa je zasluga ekipe, ki je s posluhom sestavila motocikel.

Presenetljivo je, da se uspe motocikel toliko časa obdržati v srcih motoristov, pa čeprav je opremljen z nemodnimi 16-colskimi kolesi, visokopresečnimi gumami,



Tudi pravokotna armaturna plošča in dvodelno krmilo kažeta, da sodita v minulo modno obdobje. Enako oglašajo miniaturne zavorne čeljusti na prednjem paru kolutov. Pa še kaj bi se našlo.

Dvovaljni vrstni agregat je elastično vpet v okvir. Ima tudi zobniško krmiljeno gred za dušenje vibracij. Oboje je počutju voznika in trajnosti motocikla v prid.

Za obliko si ne bi upal zapisati, da kaže leta. Oklep in konica pod motorjem sta po godu aerodinamični in zaščiti voznika pred izdatnim vetrom. Detajli kažejo, da je motocikel kar skrbno izdelan. In zasnovan z željo po živahni vsakdanji rabi. Tako najdeš tudi centralno parkirno oporo, ki sploh ni značilnost športnega duha. Je pa izjemno uporabna za varno parkiranje, pa še v miru in brez navora je mogoče kaj malega postoriti okoli samega motoci-kl. Menjati zadnjo gumo, na primer.

## EN 500

V ZDA ga imenujejo "vulcan". Pri nas je bolj redko viden motocikel, saj je val rokerskega motociklizma pljusknil v te kraje z zamudo. Izhaja pa iz modela EN 450, ki je utiral pot ameriškega šarmu v japonskem aranžmaju.

Motocikel priteguje poglede z uglajeno svežino in lesketajočim se bogastvom kroma. No, tudi lepo dvobarvno lakiranih površin kapljaste posode za gorivo in izzivalno privihanega zadnjega blatnika ni mogoče spregledati. Pa tistih drobnih detajlov, ki so ločnica med povprečjem in mikavnostjo. Tu so večkraka kolesa iz spoliranega aluminija, ki jih krasijo rese črnine. Tu sta dva lepo pridušena izpuha z valjastima glušnikoma. Pa kromirana blažilnika z vidno vzmetjo. Pa sijoče se sovoznikove nožne opore. Stopničast sedež s podprtim naslonjalom obeta udobje in sproščenost.

Vsak delček motocikla izžareva bogat občutek oblikovalcev, skrbne roke japonskih delavcev. Tehniki pa so tudi precej natančno vedeli, kaj jim je storiti. Motorju (tu tretjič igra glavno vlogo), ki na modelu GPz zmore 60 KM, so odvzeli 7 KM in pridobili na prožnosti. Šeststopenjski menjalnik so dopolnili z zobatim jermenom, ki moč zelo mehko prenaša na zadnje kolo.

Motor so vpeli v dvojen cevni jeklen okvir, ki so ga spredaj podprli s teleskopskimi vilicami s premerom kra-



kov 36 mm in hodom 160 mm. Zadek se opira na jeklene nihajne vilice in par klasičnih oljno vzmetnih blažilnikov. Zadnjemu kolesu so namenili 100 mm hoda.

Glava okvirja je nagnjena pod kotom 32 stopinj, predtek kolesa pa je celih 142 mm, kar skupaj s prednjim 19-colskim kolesom, zadnjim 15-colskim valjarjem in s celih 1555 mm medosne razdalje jasno kaže, da s športnim jemanjem ovinkov ne bo nič. To je pač zadnje, kar kupec pričakuje od chopperja.

Oprema je amerikanizirana: svetleča in sploščena stikala na rogovilastem krmilu, kapljasti in svetleče se kromani merilniki nad prav tako lesketajočim se prednjim žarometom, kromiran par vzvratnih ogledal, kromiran par trobelj, kromirana ohišja smernih kazalcev... Bogato, bogato. In ne pretežno. Motocikel tehta suh 186 kg.

Tekst: MITJA GUSTINČIČ  
Foto: PRIMOŽ LOVRIČ

## Simpatična igračka

Lepo sem si navlekel usnjeno obleko in se takole domačno, zelo vajeno lotil kawasakija GPz 500 S. Ni bilo prvič, da sem imel v rokah tole večno mlado igračo. Pred leti sem mu spuščal dušo na dirkališču Estoni, med jeklenimi ograjami. To ni bila predstavitev motocikla, pač pa so bili na voljo tako, za zabavo med čakanjem na takratnega novince - ZXR 750.

Že takrat se mi je prižgalo, da je GPz simpatična igračka, izjemno lahkotna in nezahtevna za vožnjo. Jasno! Ko se s 110 KM presedeš na pol manj, je razlika še kako očitna. Sedaj pa bi še dodal, malce razvajen sem postal z leti, da je motocikel za mojih 185 cm višine za številko premajhen. Ni dolg, ni širok, ni visok, ni zabuhlo napihnjen. Povsem drugače kot so šele včeraj zrisani cestni športniki. Pa to sploh ni slabo. Na motociklu dobesedno sediš, ne pretirano sklonjen naprej. Položaj ni utrujajoč. To je pomembna malenkost, ki jo ceni tudi sopotnica. Ker je sorazmeroma nizek, z lahkoto stegneš noge do tal. Tudi kilogramov ni toliko, da bi voznika (ali pa motociklistko) skbeli pri ročnem prestavljanju ali parkiranju.

Vožnjač Ena sama ljuba preprostost: precizen menjalnik, mehka sklopka,

dovalj mirno tekoč in prožen motor, nič kaj brutalno odzivajoče se zavore. Zanimivo. Motocikel sam pade v ovinek. Zadnja bobnasta zavora? Tudi če je ne bi bilo. Jaz zadnje zavore ne uporabljam. Sicer pa, zavira. In to mehko. Brez resnega strahu, da bo kolo blokiralo. In takrat se ve, kaj sledi. Saj pravim, GPz 500 S zna biti zanimiv motocikel za vsakogar, ki se poživiža na desetinke sekunde. V svoji dolgoletni dvokolesni karieri chopper še nisem vozil, če odmislim tiste nenavadne harleye, ki so na moje počutje delovali kot baldrijanove kapljice: mlet sem po cestah in lovil radožive poglede deklet. Saj je bilo zanimivo, za spremembo.

Na kawasaki EN sem se presedel kar v dirkaškem usnju. O, kako nemogoča kombinacija stilov. Tovarišijo je premagoval smeh. Saj vem, potreboval bi usnjen rokerski jopič, pa prirezane škornje na nogah, pa denamico na kromani verižici in pomirila za srce. Chopper nimaš kaj gnati v rdeče vrtljaje, zaviranje v zadnjih metrih in metanje kolena navzven je dokaz, da sediš na "koherju", neprimernem tvoji duši.

Priznam, tisti risarji, ki so vkup spravili tale motocikel, so vzotno kopirali ameriško sceno H-D. Zagotovo so študijski dopust preživljali na Sunset Bulvarju,

pa med hollywoodskimi posebnosti.

Motocikel je lep, tu se ni kaj pritoževati, bogato lakiran, izzivalno kroman. Menda daje že na daleč slutiti, da lastnik ni vročekrvnež, pač pa avanturist, poln skrivnih, igrih idej. No, globin tele chopperske filozofije ne razumem najbolj natančno. Ampak nekaj mora biti na tem. Kako drugače razlagati dejstva, da dekleta takoj okoli padejo in sanjajo zraven o črnem usnjemem, mehkem kombinezonu, podloženem z zajčjo dlako, na goli koži. Tudi vibracije izpod sedeža sem že slišal omenjati. Kakšen erotičen naboj!

No, in potem se vozim s tistimi drsniki ob kolnih, ne morem iz kože, jasno. In ne vem kaj naj bi si mislil. Za mero jemljem stabilnost v ovinkih, pa kot nagiba, učinkovitost zavor in pravilno nastavljenega vzmetenja. Skorajda neuporabno na temle "vulkanu". Kliče po uživaško umirjeni duši. Noge imam stegnjene daleč naprej, hrbet se mi kot v domačem fotelju boči v dremajočo pozo. Če bi imel sopotnico zadaj, bi bilo prima.

Nad udobjem se ni kaj pritoževati. Zanimivo, kako enak motor v okvirju chopperja - drugače deluje. Vibracije niso moteče. Motor nudi dovolj elastičnosti in moči. Prenos moči pa navdušuje. Tak motocikel šeststopenjskega menjalnika niti ne rabi. Je pa zobati jermen, ki nadomešča verigo, zanimiva domislica. Je tih in nežen. Nobenih sunkov izpod zadnjega kolesa, nič cukanja ob nerovnem zapiranju plina v koloni.

Nisem pa pogoltnil, da zahteva moto-

cikel veliko prostora za obračanje. Vsekakor več kot GPz ali KLE. Chopper, pač.

Ko smo si spet izmenjali motocikle, presenečenje dneva, KLE, cestni terenec, smo zjutraj uvrstili pod točko "razno". Popoldan, ko smo že potešili zvedavost, pa sva oba z Andrejem naenkrat lezla nanj. V en glas sva zatrčila, da nama je KLE v vseh pogledih - najbližji. Na poti nazaj proti Mariboru, sva ga vozila vsak pol poti. Tako je to, ko se star (no, ja) panj vname.

Kakšna razlika med motocikli! Spet enak motor med kolesi, pa je vse videti čisto drugače. Tudi v tem paketu je motome moči in živahnosti dovolj, da je vožnja iskra in tekoča. Šeststopenjski menjalnik je motociklu pisan na kožo, pretika lahkotno in precizno. Isto velja za sklopko.

Vzmetenje je z zmerno dolgim hodom sposobno pogoltniti tudi solidne grbine. Odmik motocikla od tal omogoča vožnjo skozi divjino. Toda najuporabnejši je in shojenih poteh. Po makadamu in na še tako raztrganem in malomamo zakrpanem asfaltu ponuja motocikel prvovrstno udobje.

Sediš visoko, vzravnano, z rokami na širokem krmilu, kar vzbuja varen občutek, da si gospodar situacije. Sedež je prostoren, ravno prav mehak, da bi zadnjica vzdržala več sto turističnih kilometrov. Tu smo! Takle cestni terenec je najpripravljen za potovanja: hiter, okreten, solidno vzmeten, z zmogljivimi zavorami. In prostoren za dva. Če še za

## TEHNIČNI PODATKI

### KLE 500

**Motor:** dvovaljni - vrstni - štiritaktni - vodno hlajen - dve odmični gredi v glavi, gnani z verigo - po štirje ventili na valj - vrtna in gib 74 x 58 mm - prostornina 498 kubikov - kompresija 10,8:1 - dva uplinjača keihin CVK 34 - digitalni vžig - električni zaganjalnik - izpušna cev 2v1

**Prenos moči:** primarni zobniški prenos - večploščna sklopka v oljni kopeli - šeststopenjski menjalnik - veriga na zadnje kolo

**Okvir in vzmetenje:** dvojen jeklen cevni okvir - kot glave okvirja 27 stopinj - predtek 105 mm - medosna razdalja 1510 mm - spredaj teleskopske vilice s kraki premera 41 mm in hodom 220 mm - zadaj nihajne vilice z blažilnikom v vpetju unitrak, hod kolesa 200 mm

**Zavore:** spredaj 1 x kolot premera 272 mm - zadaj kolot premera 203 mm

**Gume:** spredaj 90/90-21 54S - zadaj 130/80-17 65S

**Mere in teža:** dolžina 2215 mm - širina 880 mm - višina 1220 mm - najmanjša razdalja od tal 180 mm - višina sedeža od tal 835 mm - suha teža 178 kg - posoda za gorivo 15 litrov

**Cena: DEM 9900 (do registracije)**

**Zastopnik: DKS d.o.o.,  
Strossmayerjeva 30, Maribor**

### GPz 500 S

**Motor:** dvovaljni - vrstni - štiritaktni - vodno hlajen - dve odmični gredi v glavi, gnani z verigo - po štirje ventili na valj - vrtna in gib 74 x 58 mm - prostornina 498 kubikov - kompresija 10,8:1 - dva uplinjača keihin CVK 34 - elektronski vžig - električni zaganjalnik - izpušna cev 2v2

**Prenos moči:** primarni zobniški prenos - večploščna sklopka v oljni kopeli - šeststopenjski menjalnik - veriga na zadnje kolo

**Okvir in vzmetenje:** dvojen jeklen cevni okvir - kot glave okvirja 27,5 stopinje - predtek 89 mm - medosna razdalja 1440 mm - spredaj teleskopske vilice s kraki premera 36 mm in hodom 140 mm - zadaj nihajne vilice z blažilnikom v vpetju unitrak, hod kolesa 100 mm

**Zavore:** spredaj 2 x kolot premera 252 mm - zadaj bobnasta zavora premera 160 mm

**Gume:** spredaj 100/90-16 54H - zadaj 120/90-16 63H

**Mere in teža:** dolžina 2110 mm - širina 675 mm - višina 1165 mm - najmanjša razdalja od tal 120 mm - višina sedeža od tal 770 mm - suha teža 175 kg - posoda za gorivo 18 litrov

**Cena: DEM 9200 (do registracije)**

**Zastopnik: DKS d.o.o.,  
Strossmayerjeva 30, Maribor**

### EN 500

**Motor:** dvovaljni - vrstni - štiritaktni - vodno hlajen - dve odmični gredi v glavi, gnani z verigo - po štirje ventili na valj - vrtna in gib 74 x 58 mm - prostornina 498 kubikov - kompresija 10,8:1 - dva uplinjača keihin CVK 34 - elektronski vžig - električni zaganjalnik - izpušna cev 2v2

**Prenos moči:** primarni zobniški prenos - večploščna sklopka v oljni kopeli - šeststopenjski menjalnik - zobati jermen na zadnje kolo

**Okvir in vzmetenje:** dvojen jeklen cevni okvir - kot glave okvirja 32 stopinj - predtek 142 mm - medosna razdalja 1555 mm - spredaj teleskopske vilice s kraki premera 36 mm in hodom 160 mm - zadaj nihajne vilice s parom oljno vzmetnih blažilnikov, hod kolesa 100 mm

**Zavore:** spredaj 1 x kolot premera 270 mm - zadaj bobnasta zavora premera 180 mm

**Gume:** spredaj 100/90-19 57S - zadaj 140/90-15 M/C 70S

**Mere in teža:** dolžina 2265 mm - širina 840 mm - višina 1230 mm - najmanjša razdalja od tal 170 mm - višina sedeža od tal 730 mm - suha teža 186 kg - posoda za gorivo 11 litrov

**Cena: DEM 9700 (do registracije)**

**Zastopnik: DKS d.o.o.,  
Strossmayerjeva 30, Maribor**



sedežem na prtljžnik privijačiš spodoben kovček, si na pravem konju. To je prednost urbanega terenca. Dirkaška replika zmore več, toda za uživanje življenja v dvoje je praktično neuporabna. Res je, ni preprosto izbrati vsej kopici želja in zahtev ustrezen motocikel. Toda takle cestno terenski križanec zna biti že blizu pravega odgovora.

Terenske zasnove ne poudarja zelo glasno. Oblikovalci so imeli dokaj spretno roko, ko so snovali obliko. KLE je hkrati mladosten, skladen in nevsakdanji. Bočna lovilca zraka ob vodnem hladilniku se lepo prelivata v oklep, stik s posodo za gorivo je mehak in linije poudarjajo vitkost: iz sedeža je motocikel videti vitkejši kot je v resnici. Gumijasti raster, ki se kot obrvi viha od prednjega žarometu levo in desno, prekinja tekočo linijo. Deluje nenavadno. Mislim pa, da je tudi nepraktičen. Med vožnjo nalovljena mrčes se prav z nemogočo točnostjo razpaca med rebrci. To zna biti zoprnija pri čiščenju motocikla.

Na katerega od teh treh konjev bi stavil? Težak odgovor. Tisto popoldne sem se ogrel za KLE. Toda, tudi vulcan, pardon EN 500, je na pogled prav šarmantna kreacija. Pravzaprav, vsi trije so lepo uporabni.

MITJA GUSTINČIČ

# DRUGI ZORNI KOT



pa zadeva gre, kot se spodobi. Tu ne manjka niti merilnik obratov, sopotnika vozite le do prvega bifeja, dlje pa samo, če ga sovražite. Motocikel je majhen in gibčen, malo čudi zadnja bobnasta zavora, ki preprosto ni več v modi. Zdel se mi je čisto prijeten motocikel in mu ta tip motorja še najbolj pristaja.

Na koncu dobim še KLE. Ta mi je najbolj všeč. Naravna drža, zaradi velikega prednjega kolesa ga je treba v ovinek malo bolj siliti, kar mi je všeč, saj sem navajen veteranov, ki se vsi vozijo na ta način. Motor ima enako moč kot tisti na chopperju, zato pripomore k izjemnemu občutku udobja, sproščenosti in takojšnje domačnosti,

Včasih je treba spremeniti okolje, včasih je dobro stopiti korak nazaj in pogledati stvari iz drugega zornega kota. Res sem navdušen nad tehničnimi antikvitetami vseh vrst, toda za pravi, realen odnos do tega je treba poskusiti tudi kaj sodobnega. Saj veste, človeka zanese in čveka o bajni legi petdesetletnega oldtimerja in neskončne moči starega harleya, ki v resnici zmore tistih sto štrideset kilometrov na uro.

Mitja je rekel: "Greš poskusit kawasakije?" Jasno, ful spon, tako star in zadrž pa tudi še nisem, da bi rekel ne!"

Zaradi rahlo odštekanege videza in obupno zastarele motociklistične opreme sem bil določen za softchopper EN. Pustimo številke, za to je že Mitja poskrbel: EN je lep chopper. Ni čisto z one strani razuma, izdelava je zelo solidna, detajli lahko razveseljujejo individualističnega rockerja, kateremu je ta motocikel namenjen. Ništrc je pa motor, ne kot pogonski agregat, ampak na pogled. Jasno kot svetli krom, da mora biti chopperjev motor V-oblike in kar največji. EN se požvižga na merilnik obratov, kar je lepa tradicija pri takem tipu motociklov. Kljub temu bi bil človek vesel takega kazalca zaradi motorja, ki ni nobeno parno kladivo. Tudi stikala so drugačna, na pogled bolj tradicionalna od tistih na drugih dveh motociklih. Odločno drugačen pa je sekundarni prenos - EN ima zobati jermen, da bi bil bolj podoben svojemu velikemu vzorniku. Stopničasti sedež je bogato dimenzioniran in fotograf je bil najraje sopotnik pri meni - čez udobje ga ni!

Toda: voznikova drža je samo na prvi pogled tako udobna, roke so tako visoko razpete, kot bi se gugal na lestencu. Des-



no stopalo mora opraviti nemogoč gib okrog močno naprej pomaknjene stopalke, da upravlja zadnjo, sicer čisto zadovoljivo zavoro. Motor v prostem teku in pri nizkih vrtljajih vibrira, kot se spodobi za vertikalni twin. Ko se zavrti, postane miren in gladek, da ga ne spoznaš. Vožnja za Mitjem na drugih dveh modelih je malo naporna. Drža je seveda zelo pokončna in večje hitrosti niso primerne, poleg tega je motocikel zaradi nekaj višjega težišča in velikanskega krmila dokaj neroden v ozkih počasnih ovinkih. Po drugi strani pa kot vilic ni bistveno drugačen kot pri drugih dveh motociklih in EN za moj okus kar prerad pade v ovinek.

Toda: kaj mi mar hitrost, kakšno dirkanje po brezveznih stezicah, moja punca se mora počutiti udobno, ko se z družbo rolava po motorwayu na koncert. Hitrost ji ne sme odpihniti karirastih umetnih trepalnic in meni je lepo, ko ležem daleč nazaj in imam glavo lahko naslonjeno med verige na njenih prsni. Sto je prava hitrost tja do sončnega zahoda, ko se krom najlepše zablešči in resice na mojem jaketu tako lepo plapolajo pod široko razpetima rokama. Take it easy, man!

Zamenjamo motocikle, da vidimo, kakšen je enak motor v drugačni šasiji. GPZ 500 S ima precej več moči, zato motor tudi ni več tako dobrodušen. Zahteva precej več priganjanja - takrat

ki jih vliva ta model. Je najbolj vsestranski od vseh treh motociklov, čeprav ni tako zelo terenski, kot naj bi bil po namenu.

Ko se vračamo, dobim spet EN. Ne zanima me več, ker ga ne znam voditi, ne uboga me. Postanem brezbrizen in si mislim, pojdi se poprat, rogovila! Nič več ga ne krotim in glej ga zlomka: EN postane prijazen in me pelje kar sam, ko mi je vseeno, če mi druga dva pobegneta. Ko ne uporabljam več moči, mi EN to vrača s hvaležnostjo.

Take it easy, man - pa prav zares!

ANDREJ KRBAVČIČ