

Vozili smo

KAWASAKI ER-5

PREMIERA

Gosta jutranja megla nad jezerom ne dopušča nikakršnega razgleda po hriboviti okolici, tam pri vrhu že obdani s snežnimi krpami. Neprijazen, oster zrak že konec poletja naznanja zimo. A komu mar! Na preizkus čakajoči novorojenčki so preveč mikavni, da bi človeka utegnili zebsti.



RDEČI PRIVID

Japonci so iz Kawasaki jeve porodnišnice pršli naravnost v Nemčijo. Za tri na gosto popisane liste radovednežev iz vse Evrope je prihitelo na njihovo predstavitev, da bi videli in preizkusili najmlajšega člana družine Kawasaki. Po številnih bralnih vajah so tako pred zbrano občinstvo stopili japonski inženirji in ga predstavili. Nadeli so mu oznako ER-5. Strnjeno, motocikel je v diru s časom, udoben, lahek v rokah, nezahteven v vožnji, torej namenjen tudi začetnikom (in ženskam, kot niso pozabili omeniti).



Okrogla merilnika sta odeta v svetleči se krom.

Golota, s katero se postavlja, je privlačna. Čedalje bolj zaželena je tudi v svetovnem merilu. Val čoperjev plahni in številke počasi rastejo v smer slečenih motociklov. Razmišljam, da je motocikel moral nastati. Podobnost s Suzukijevim banditom 600 je opazna. In ta je učinkovito posegel v sam vrh prodanih modelov srednjega razreda. Zakaj torej ne bi uspelo Kawasaki? Z očitno nizko postavljeno ceno še toliko bolj. Zavaljo nje so se odločili za

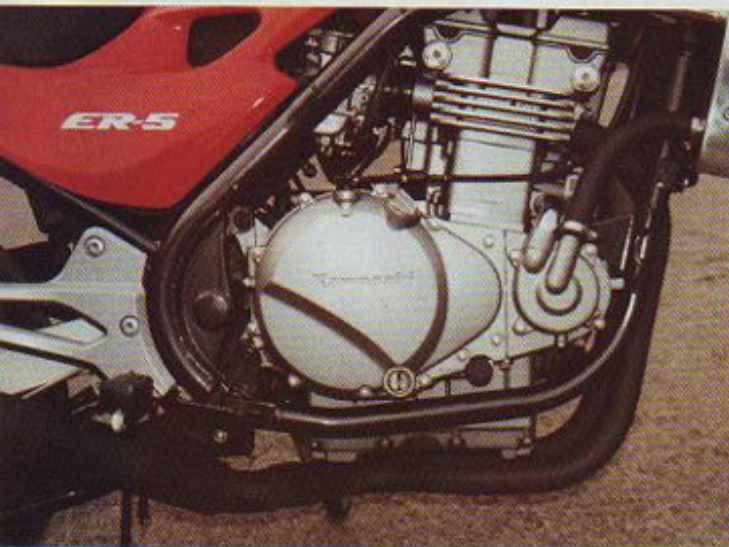


Klasika zadaj: bobnasta zavora in par oljno-vzmetnih blažilnikov.

sistem dveh blažilnikov zadaj in klasičnih vilic spredaj. In motocikel je navsezadnje dober! Njegov 500-kubični dvovaljni štiritaktni motor ima priznano enajstletno tradicijo, prvič se je pojavil v modelu EN450, kasneje so ga kot izpopolnjene nosili GP-Z500S, KLE500 in EN500. Hladilnik tekočinsko hlajenega mo-

torja je diskretno pritrjen pred motor. S svojo visoko zmogljivostjo »ohlaja tudi takrat, ko vsem okoli vas postane vroče«, so zapisali pri Kawasakiju. Po GPZ je ER-5 podedoval tudi dvojni cevni okvir, ki motociklu naloži 15 kilogramov teže.

Gledano v podrobnosti je motocikel lep izdelek. Močno me navduši oblika zunanje strani kromiranih ogledal, spominjata me na morske školjke. Lepo se dopolnjujeta z velikim in preglednim merilnikom hitrosti in merilnikom vrtljajev tik nad lučjo. Nikakor pa se ne strinjam, da je pokrov posode za gorivo kvadraten. Morda je kriva ženska narava, ki ima, kot sem nekje prebrala, raje okrogle linije. A tudi 16-litrska posoda za gorivo je nekako razpotegnjena, tako da je spotakljivi pokrov očitno ustrezne oblike. Sem malenkostna, kaj? Dovolite, da ome-



Dvovaljnik: znan iz modelov GPZ500S, KLE500, EN500. V novem življenju je prožnejši zaradi težjega vztrajnika, iskrajši in čistejši zaradi dovoda svežega zraka v izpušne kanale, prijaznejši zaradi bolj prilagojene druge in tretje prestave šeststopenjskega menjalnika.

nim še všečne stopalke! In ko vam pogled seže pod sedež, boste našli prostor, posebej namenjen U-ključavnici, ki jo je treba doku-piti.

Dovolj razgledovanja, pa se zopet vračam nazaj v megleno zimsko obarvano jutro, med 65 rdečih, modrih in črnih motociklov in ... množico prikupnih moških. Eden izmed njih je Kawasakijev distributer za Slovenijo, gospod Šparl, ki iz garaže pripelje na-

jin motocikel. Ne skrivam zadovoljstva, ko se pasem po rdeči pločevini. Kljub mrazu z zagonom motorja ni težav in z nogami trdno na tleh že komaj čakam na odhod. Na začetno pot se podam skupaj s simpatičnimi Švedi, ki jih mraz niti najmanj ne gane. Motocikel mi v hipu postane domač. Motor je sicer še hladen in še ne teče gladko, a moja lega na njem mi zelo ustreza. Drža je neutruga-

TEHNIČNI PODATKI

Motor: dvovaljni - štiritaktni - tekočinsko hlajen - dve odmični gredi v glavi, gnani z verigo - po štirje ventili na valj - vrtina in gib 74 x 58 mm - prostornina 498 kubikov - kompresija 9,8:1 - največja moč 37 kW (50 KM) pri 9.000/min - največji navor 45 Nm pri 7.200/min - uplinjači 2 x keihin CVK34 - digitalni elektronski vžigalni sistem.

Prenos moči: zobniški primarni prenos - večploščna sklopka v oljni kopeli - šeststopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 2,571; II. 1,722; III. 1,333; IV. 1,125; V. 0,961; VI. 0,851 - veriga na zadnje kolo, verižniki sekundarnega prenosa 42/17 zob; razmerje 2,470.

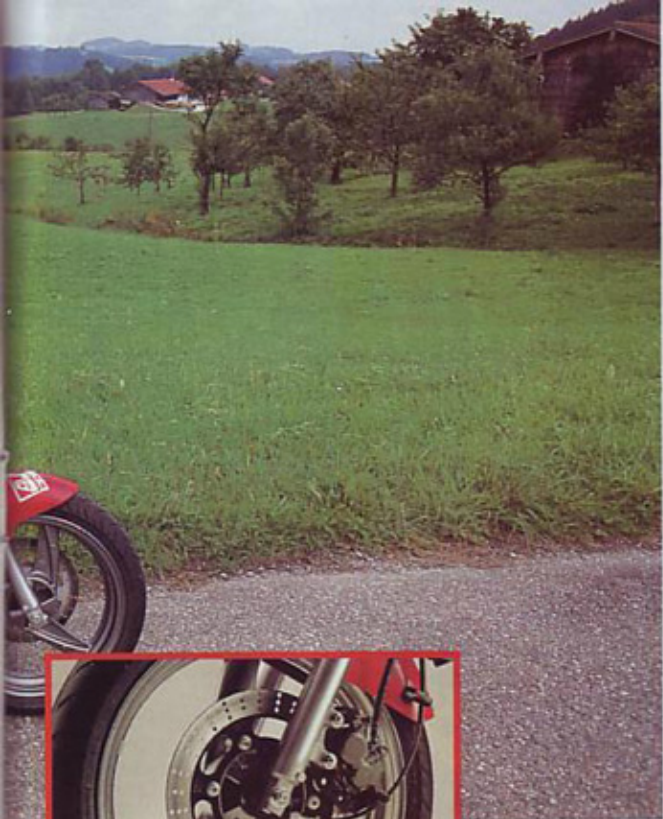
Okvir: dvojni cevni zaprt konstrukcija - kot glave okvirja 27 stopinj - predtek 102 mm - medosna razdalja 1.430 mm.

Vzmetenje: spredaj teleskopske vilice s kraki \varnothing 37 mm in hodom 125 mm - zadaj nihajne vilice s parom oljno-vzmetnih blažilnikov, hod kolesa 105 mm.

Gume: spredaj 110/70-17 54H - zadaj 130/70-17 62H, tubeless.

Zavore: spredaj 1 X kolut \varnothing 280 mm, z dvoblatno zavorno čeljustjo - zadaj bobnasta zavora \varnothing 160 mm.

Mere in teža: dolžina 2.040 mm - širina 730 mm - višina 1.070 mm - višina sedeža od tal 780 mm - posoda za gorivo 16 l - suha teža 174 kg.



**Prednje kolo:
zmogljiva, pa ne
preostra kolutna
zavora.**

joča in precej vzravnana. Tisti hip upam, da bo tako tudi ob koncu dneva. Prižgem luči in že režem zrak po gorskih, od jutranjega dežja vlažnih cestah. Igram se s prestavami in razmišljam, da imam že neverjetno močne roke, saj se mi je še pred letom dni vsaka ročica sklopke zdela pretrda. Z menjalnikom nimam nikakršnih težav, predstavljanje je pravi užitek. Skozi šest prestav in različne vrtljaje raziskujem idealni tek motorja, a mi nekako ne uspe. Motor namreč ves čas teče gladko in mirno, z zelo enakomernim pospeševanjem skozi vse nižje in srednje območje vrtljajev. Hitrost prihranim za hitrejšo cesto. Ko se spuščam po strmih, še vedno mokrih cestah, me je strah ostrega zaviranja, a ko nepredvideno pride tudi do tega, se ne zgodi nič slabega. Ves čas uspešno sledim drugim, in ko se odločijo za fotografiranje, jih opazujem pri vožnji skozi ovinek. Hrrsskkk, in že je po kolenu mimo eden izmed njih. Kasneje navdušeno pripoveduje o dobrem vzmetenju in zaupanju, ki ga daje motocikel tudi pri zahtevnejših posegih. Da ne bo nejasnosti, motocikel torej ni namenjen začetnikom zaradi manjših zmogljivosti, pač pa je po-

glavitna lastnost njegova lahkotnost pri vseh operacijah. Z malo znanja in energije narediti kar največ. Ni velik in ni glomazen. Prestavljanje iz ovinka v ovinek je resnično lahkotno, počutim se varno. Ko pridelam prvih 240 kilometrov, je treba uporabiti rezervno gorivo. Natanko toliko kilometrov je za menoj konec dneva in z niti najmanj razbolelo zadnjico sem prav zadovoljna. Vožnja ponuja veliko udobja in tudi daljšega potovanja se ne bi branila, česar pa nikakor ne morem trditi za kakšen kričavo zeleno obarvan motocikel iz iste hiše. Naslednji dan, ko je bilo za menoj novih 550 kilometrov, sem ostala povsem enakih misli. Izkušnje z avtoceste so pokazale, da je vožnja prijazna vse do 130 km/h. Od tod naprej je tudi pridobivanje hitrosti počasnejše. Končna hitrost je okoli 190 km/h, vendar se tako zelo ne mudi nikoli. Vsaj upam.

Kawasaki ER-5 ima prijazen obraz. Tudi v megli deluje priljudno. Z veseljem se bom ozrla za njim, ko ga bom prvič videla na naših cestah. Ja, ja, tudi tega bi imela.

KATARINA TURNŠEK
Foto: GERRY NORDSTROM,
DARKO ŠPARIČ