

Vozili smo

KAWASAKI VN 15

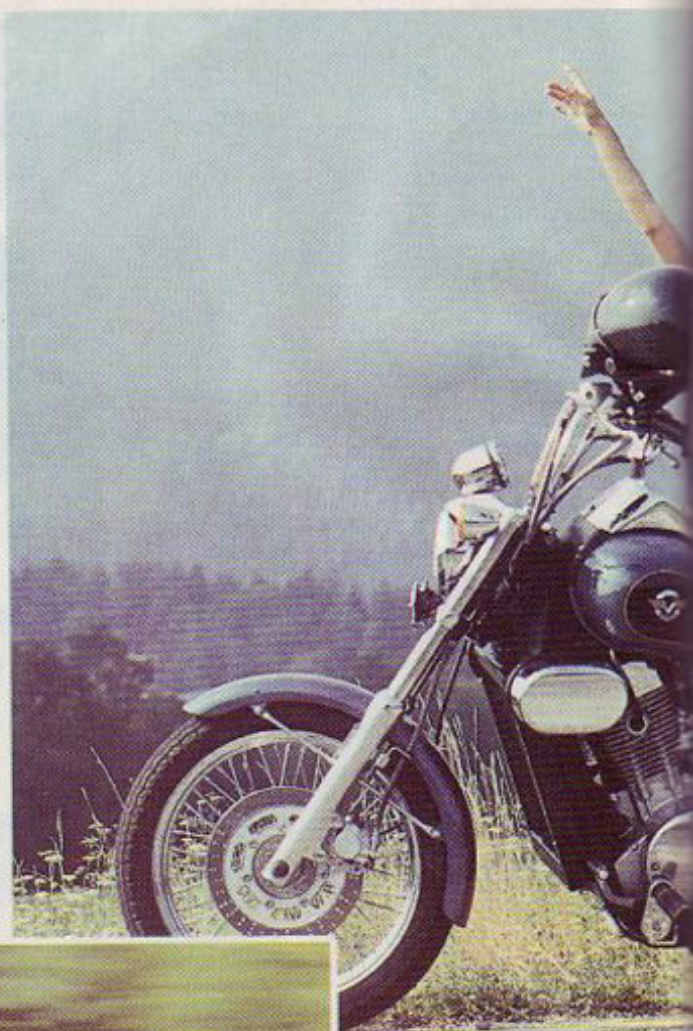
VULCAN

Lahkoten poletni večer, obrežje Ljubljane, lesketajoči se virago in dva koraka v stran možak. Odet v črno usnje. Lično. V duhu časa.

Chopper?

Le zakaj?

"Dovolj sem star, da mi ni treba nikogar več prehiteti!" je menil možak, ležerno prislonjen ob zidec.



Odgovor daje misliti.

Enduro? Športne replike? Turistične križarke? Chopper? Vsi imajo, življenjsko gledano, vsaj toliko pozitivnih kot negativnih plati. Kateri je najbolj uporaben motocikel? Odkrito povedano - ne vem. Statistično gledano, skozi analize prodaje motociklov, pa vodijo chopperji.

Chopper ali custom ali kakorkoli že poimenujemo generacijo motociklov, ki se zgledujejo pri Harleyju Davidsonu, je v Evropi že kakšno leto močan modni trend. V opaznem vzponu. Harley je original. Vsi drugi pa plagiati, lični, morda celo kakovostnejši od originala. Toda kaj se dogaja, da so spet v modi amerikanizirani motocikli, črno usnje, neti, resice in instant tetoviranje? Tokrat vse brez agresivnosti, ki so jo znali tako izkrivljeno prikazovati filmi.



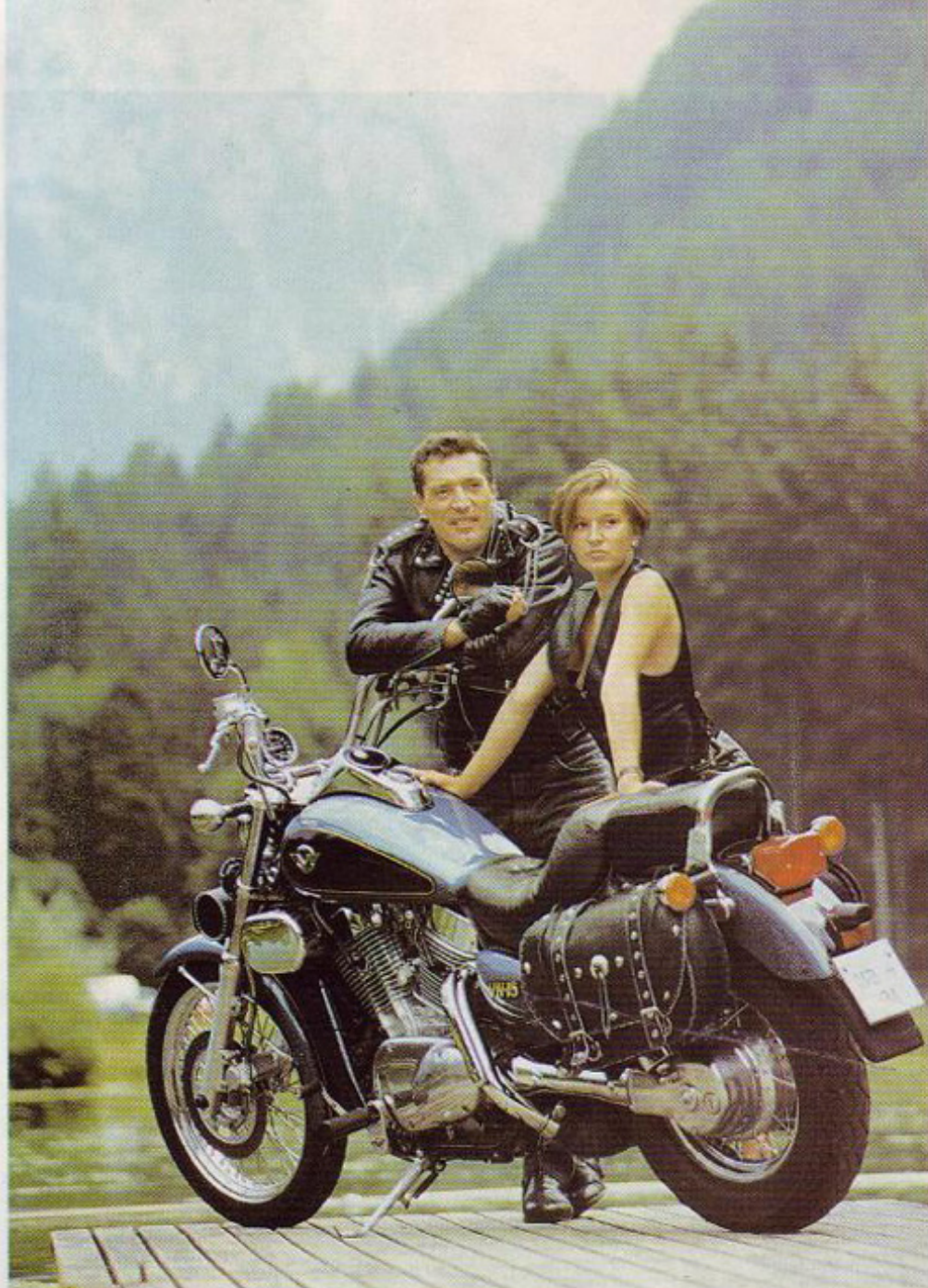
Bad boys? Nič več!

Lahko in težko razumljivo, hkrati.

Ob vseh hitrostnih omejitvah človek kakega posebno velikega veselja s športnim in hitrim motociklom, razen na dirkališču ali kakšni zakotni asfaltni vijugi, nima več. Žal. Udobje pa postane seveda močno vprašljivo tisti hip, ko se z dirkaško repliko prav počasi, v dvoje, kotliš po svetu. In ženska mora biti zares hudo zaljubljena, da sprejme več kot enkrat trpljenje tam visoko zadaj, na simbolični pručki dirkaške replike.

Chopper je seveda nekaj povsem drugega. V primerjavi s športno repliko je to več kot le drugi svet. Drugi planet!

Chopper narekuje drugačen življenjski stil. Adijo živobarvni kombinezon. Adijo koleno ob asfaltu. Adijo ostro zaviranje s poplesavajočim zadkom.



"minica", ozaljšana s kovicami, in brezrokavnik zanjo, sijoče lakirane Nolanove čelade ameriškega videza.

In sva se, takole opremljena, potegnila na zagotovo največji motocikel. Kawasaki VN 15: dva valja na V, 1470 vodno hlajenih kubikov, štiri prestave, kardan, 257 kilogramov suhe teže, prvovrstno dvobarvno lakiranje, veliko poliranja in kroma. Klemenčičeve potovalke, ki jih ima Panigaz v butiku, pa so nujna dodatna oprema.

Kontaktna ključavnica je na desni, pod sedežem, tik za zadnjim valjem. Brez naglice! Kaže pogledati, kam rinejo prsti, kajti železo se zna prav solidno razgreti. Pritisk na gumb. Kromiran in spoliran dvovalnik, največji na svetu, zakašlja skozi par izpušnih cevi in nežne vibracije se zavlečejo v telo.

V prvi, drugi, tretji, četrti prestavi potegne kot traktor. In že takoj malce motovilim z rogovilastim krmilom in z nogami, ki z nizkega sedeža ne najdejo takoj daleč naprej pomaknjenih stopalk. Za športno dušo prav nemogoč položaj. Potem, ko ujamem ritem, se znajdem. Hrbet naslonim ob njene prsi, potrepjam jo po kolenu in že meljeva po vijugasti cesti goram naproti. Pri tako sproščnem ritmu si lahko celo kaj poveš, kajti motor je tih. In imaš čas videti, kakšen je svet naokoli. Hej, če imaš oči in si

Adijo stratosferični pospeški.

Ženski svet je takoj za. Pač, že na prvi pogled deluje motocikel umirjeno, nič nevarno, uglajeno, vetrnjaško. Udobno. In bogato. Vabljivo, skratka. Tudi izzivalno.

Že tisti hip, ko so možje iz DKS, Kawasakijevega zastopništva, pripravili vulcan za vožnjo, sem igro sprejel in obesil jopič za enduro v kot. "Gremo v Kranj, v Panigazovo trgovino, po "ta prave" reči. Črno usnje!" In se je začelo: jopič z zadrgami, neti in verižicami, pa luknjičaste rokavice z odrezanimi prsti,



pustil uro doma, je tole mega!

Kawasaki VN 15 je za takšno uživaško dožemanje sveta kar pravi. Kilogramov kovine in plastike je precej, vendar tu ne igrajo velike vloge. Enako motorna moč, iz litra in pol motorja se valj, po zadnjih podatkih, le 61 KM pri vsega 4300 vrtljajih v minuti. Za tekočo vožnjo je moči dovolj. Več pa šteje navor: celih 113 Nm pri 3300 vrtljajih v minuti. Zato ima le štiri prestave: prva je izključno za speljevanje,

vulcan, je bogato obdelan motocikel: posoda za gorivo z merilnikom na vrhu je kot Harleyeva, stikala so tudi videti takšna, stopničast sedež je vrhunec udobja, vzmetenje deluje, sklopko in zavore krmili hidravlika, merilnik hitrosti, žaromet, ogledali so odeti v krom. Kromirani so pokrovi glav, zračnega filtra, nosilec zadnje luči, ročaj za sedežem, okrov kardana. Toda spet kaže poudariti, da čudeži niso mogoči in tako za ceno, ki je



Dvovaljnik:
 veliko
 spolirane
 kovine, kljub
 prostornini
 uglajen tek,
 po ena
 odmična gred
 v glavi, po
 dve svečki, po
 štirje ventili

tretja za iskrivo vijuganje, četrta za celodnevno lenobno križarjenje.

Pri Kawasakiju (vseskozi, od dvotaktnih časov naprej, so dobro vedeli, kakšen naj bo strupen športnik) so se v dvajsetih letih naučili tudi, kakšen mora biti dober japonski chopper. Prvega so leta 1976 skrižali iz modela Z-1, ki so ga na novo obuli, opremili z mehkim vzmetenjem in poslali v ZDA. Šele leta kasneje jim je kapnilo, da pravi "american style" zahteva dvovaljnik na V. In veliko skrbno dodelanih detajlov. VN 15, v ZDA imenovan

v rangu konkurence, ponuja tu nekaj več, tam nekaj manj. Velikanski motor s po štirimi ventili in s po dvema svečkama na valj je tisto nekaj več. Prav ceneno neugledne gumijaste stopalke na smešnih nosilcih pa nekaj manj. Toda kot celota je motocikel ličen, solidno izdelan in dovolj prijazen za vožnjo. Niti ne hudo drag: 18.500 DEM, cash and carry.

MITJA GUSTINČIČ
 Foto: TOMI LOMBAR



Tehnični podatki

Motor: dvovaljni z valji na V - štiritaktni - tekočinsko hlajen - po ena odmična gred v glavi - po štirje ventili na valj - po dve vžigalni svečki - vrtina in gib 102 x 90 mm - prostornina 1470 ccm - kompresija 9,0:1 - največja moč 44,9 kW (61 KM) pri 4300/min - največji navor 112,9 Nm pri 3300/min - 2 x uplinjač keihin CVK36 - neosvinčeni bencin - digitalni elektronski vžig - električni zaganjalnik

Prenos moči: zobniški primarni prenos - štiristopenjski menjalnik - kardana

Okvir: dvojni jeklen cevni, zaprta konstrukcija - kot glave okvirja 31 stopinj - pretek 128 mm - medosna razdalja 1605 mm

Vzmetenje: spredaj oljno vzmetne teleskopske vilice s hodom 150 mm - zadaj nihajne vilice s parom oljno vzmetnih blažilnikov, na pet stopenj nastavljiva prednapetost vzmeti, hod kolesa 100 mm

Kolesa in gume: aluminijasti kolesni obroči z žičnimi naperami, guma spredaj 100/90-19 57H - guma zadaj 150/90-15 M/C 74H

Zavore: spredaj 1 x kolot ø 266 mm - zadaj kolot ø 236 mm

Mere in teža: dolžina 2385 mm - širina 895 mm - višina 1180 mm - najmanjša razdalja od tal 135 mm - višina sedeža od tal 750 mm - teža (suha) 257 kg - posoda za gorivo 16 litrov

Cena: DEM 18.500*

Zastopnik: DKS, Strassmayerjeva 30, 62000 Maribor

