

Vozili smo

KAWASAKI VN 800



ŽE VIDENO?

Sredi risalnice vidim mikaven model.

Harley Davidson,
seveda.

Vsi preslikujejo.

Zgoli z nekaj malega umetniške svobode.

Nič slabega ne zapisem, če zatrdim, da so tudi pri Kawasakiju zelo odkrito in pazljivo prerisovali tisto, kar pri Harleyu Davidsonu zadnja leta tako



uspešno ustvarjajo in tržijo. Vsi Japonci to počnejo. Imdža sicer ni mogoče prerasati. Toda, mar ni zelo kočljivo ocenjevanje, kaj je popolnejše: original ali kopija?

Pri Kawasakiju so dobro opravili domačo nalogu. Motocikel, ki so ga predstavili lansko jesen v Kölnu, je vzbudil zanimanje predvsem zato, ker sploh ne skriva podobnosti z Američanom. Poteze so znane, kroma je v izobilju, detajli so skrbno dodelani. Ja, seveda, cena je neprimerno nižja v primerjavi z »originalom«. Popotnica delikatni poti med kupce je torej solidna.

Kawasaki VN 800 je lep motocikel, ki zdene v oči. Srečali smo se pravzaprav nenačrtovano, kajti pogovarjali smo se o športno mišičastem ZX-9. Pa se je napletlo, da so ga možje iz DKS imeli v kombiju. No, ne za dolgo, kajti še celo našega šefa Česnja, ki prav zagreto motociklov ni nikoli gledal, so zasrbeli prsti - in se je odkotalil po cesti navzdol, s soncem v hrbet!

Ooohh, lesketanje! Metalizirana barva se stika z obilico



kroma in poudarjeno črnino. Lesketa so široko razprto krmilo z masivnimi ročicami in kovinsko svetlikajočimi se stikali; kromirano je ohišje žarometa; spolirane prednje vilice, tudi obe kolesi; merilnik hitrosti, vtisnjen v kromirano ohišje, kapljasto oblikovan kot posoda za gorivo, na kateri sedi; krom sije z valjev motorja, ohišja, ščitnika verige, profila pod sedežem in seveda salamastno prirezanega para izpušnih cevi. Res ni videti, da bi kjerkoli opazno varčevali. Prvo, sicer kratko srečanje, daje vtis, da je kakovost izdelka visoka. Da so ga delali s srcem in ne zgolj s štoparico v normirčevih rokah.

Dva valja: 805 kubikov, oblikovanih na V pod kotom 55 stopinj, 55 elastično vpetih konjskih moči, vpreženih v 21-colsko prednje in 16-colsko zadnje kolo. Hlajenje: zrak ali voda? Oboje! Vodni hladičnik je tako neopazno skrit v cevi okvirja, da ga preprosto prezreš. Zadek okvirja je videti tog, toda trikotno cevno palčje zadnje vilice se opira na očem skrit centralni blažilnik (Uni-Track). Udobja je dovolj in Kawasaki je za ta motocikel pripisal, da je tudi potovalno uporaben.

Zmore hitrost blizu 180 km na uro in je tako med hitrejšimi v svojem razredu. Toda to je čista teorija, ki sveta custom motociklov prav veliko ne zanima. Ceni se vse kaj drugega kot konjske moči, sekunde in hitrost.

Motor se oglaša s simpatično trebušastim

pokašljevanjem, ki oglaša izredno elastičnost. Mehko tekoč petstopenjski menjalnik, z verigo (nič več kardan!) do zadnjega kolesa in kromirano prestavno ročico tam daleč spredaj ob prednjem kolesu, je s karakteristikami motorja dobro usklajen. Prav veliko pa ga ni treba uporabljati: spelješ, pretakneš nekam navzgor in se kotališ po svetu, zgolj igrajoč se z ročico plina. Vibracije? So! So!

Ravno prav jih je, čeprav je motor vpet v gumo in ima gred za dušenje vibracij.

Voznikov položaj na custom motociklu me osebno ni nikoli prevzel, priznam. Videti je sproščajoče. Praktično vrednost pa zaznam le takrat, ko mi hrbet podpirajo Njene prsi. Takrat glasujem »za«.

MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK



Tehnični podatki:

Motor: dvovaljni z valji na V pod kotom 55 stopinj - štiritaktni - tekočinsko hlajen - ena odprtina gred v vsaki glavi, gnana z verigo - po štirje ventilji na valj - vrtina in gib 88 x 66,2 mm - prostornina 805 kubikov - kompresija 9,5:1 - uplinjač 1x keihin CVK 36 mm - neosvinčeni bencin super - elektronski vžig.

Prenos moči: primarni zobniški prenos - petstopenjski menjalnik - veriga na zadnje kolo.

Okvir: dvojna cevna zaprta konstrukcija iz jeklenih cevi - medosna razdalja 1625 mm.

Vzmetenje: spredaj oljno vzmetne vilice s kraki ø 41 mm in hodom 150 mm - zadaj cevne trikotne nihajne vilice z nastavljenim (vzmet) centralnim blažilnikom in hodom 100 mm

Gume: spredaj 80/90-21 - zadaj 140/90-16

Zavore: spredaj 1x kolut ø 300 mm - zadaj bobnasta zavora ø 180 mm.

Mere in teža : dolžina 2370 mm - širina 825 mm - višina sedeža od tal 710 mm - teža (suha) 225 kg