

KAWASAKI VN 800

Ležerno zleknjen za krmilom, s pritajeno pokašljujočim zvokom motorja, vetrnjaško razpet se prikotališ niz ulico.

Obvezno parkiraš le na tistem vogalu, kjer se gnete največ cvetočih deklin. In vržeš parangal.

Naj tipi, s sosedom vred, zelenijo od zavisti.

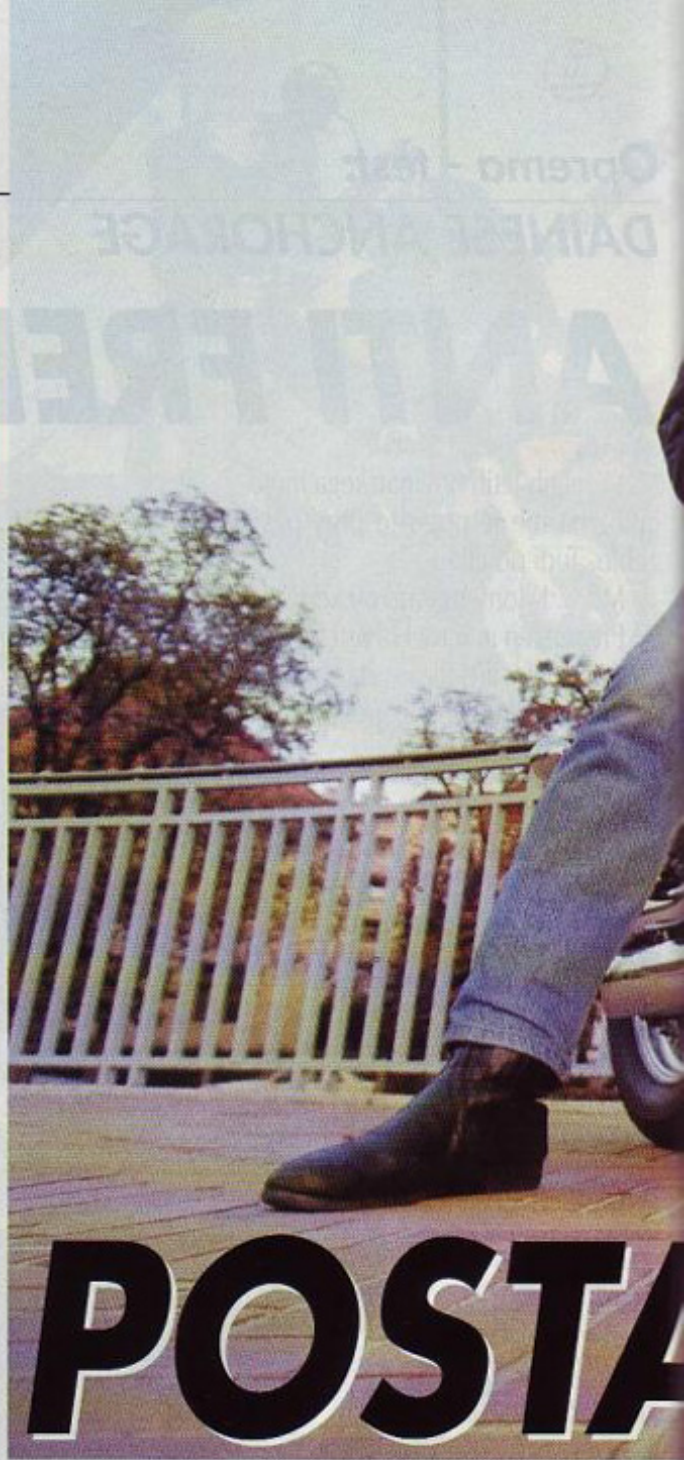
Umazanega chopperja seveda pri tem početju ne kaže imeti. Kocinasta brada? Če je najljubši to všeč, lahko. Kaj ji je všeč? Ej, to je vaš problem. No, o vibracijah sem prepričan, da so dekleto všeč. Ni zraslo na mojem zelniku. Prisluhnite jim. Sicer pa, chopper neustavljivo privlači (v mislih imam dekleta) in domišljiji kaže pustiti pristo prosto pot. Chopper ni videti nevaren (tako slišim), pa je tudi



zato mikaven. Usnje? Da! Izbrana očala? Tudi. Harley-Davidson ima v katalogu celo nekakšno dišečo vodicco, pa čujem, da nekako zaudarja.

Chopper je pripraven za umirjene dneve. V soncu. V dvoje. S koledarjem v žepu namesto zapestne ure. Kajti če se ti rado mudi, je amerikanizirano železje najmanj prava stvar za vozniško iskrive podvige. Testni kawasaki VN 800 je sicer prav spoštljivo solidno vlek in letel. Toda velike hitrosti in pokončna drža, ko ti veter vleče po hlačnicah navzgor, se ti zaganja v vrat, ti od napora krivi hrbet.... To ne gre. Ni užitek. Motocikel pa mora biti v užitek in veselje.

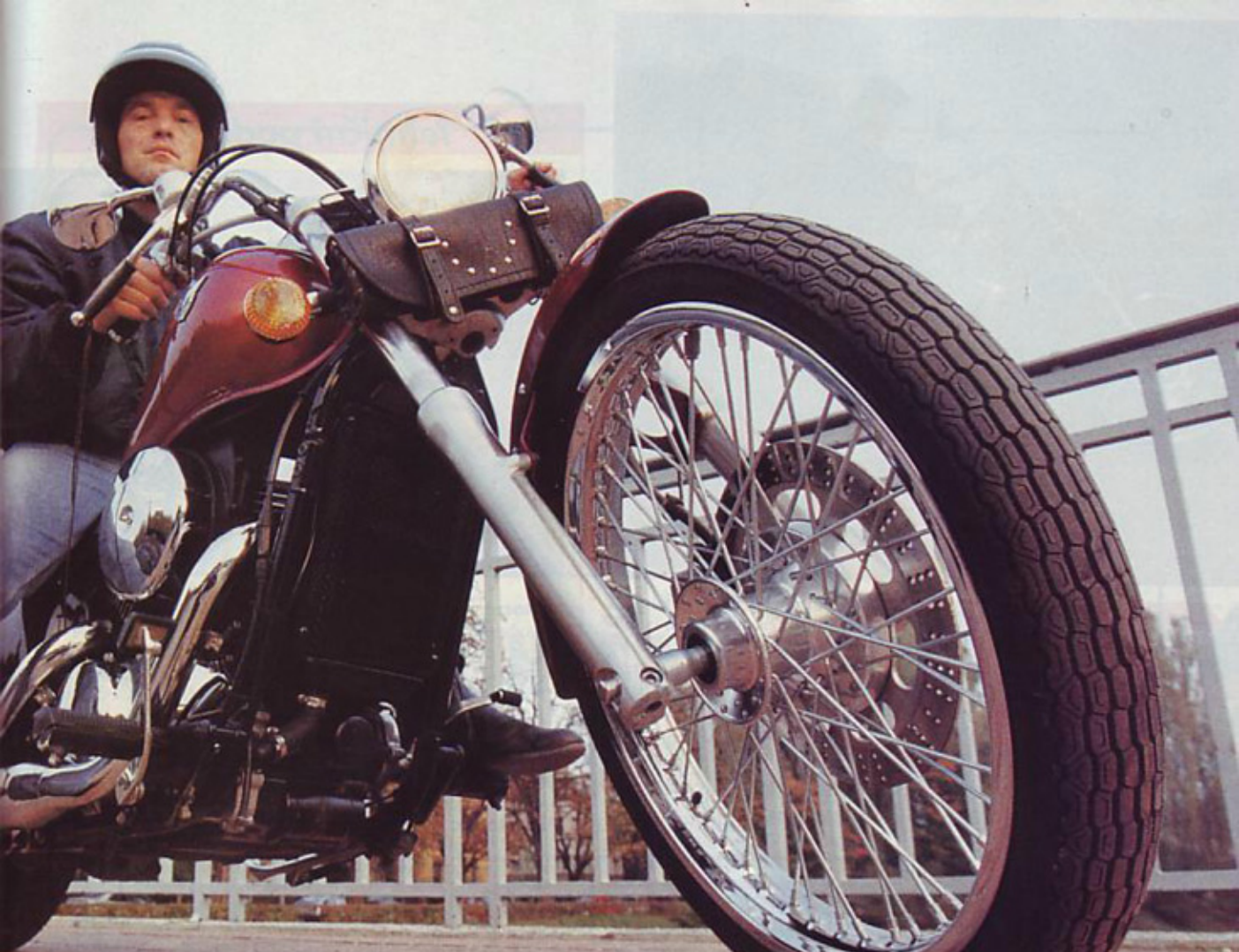
Tako trdim, da so pri chopperjih kakšna poglobljena razglabljanja o motorni moči, vrtljajih, pospeških z mesta, nevzmetenih masah in odčitkih na tehtnici povsem jalovo početje. Več šteje, kako sijoče se lesketa motor, kako kakovosten je krom, kako je spoliran aluminij, kako so se odrezali ličarji. In seveda, kaj je mogoče dokupiti, da bo motocikel bolj unikaten, lepši, bolj postavljaški. Po tej plati je Kawasakijev VN 800 precej zanimiv, impozanten primerek. Je vreden pogleda (neverjetno, kako ga na cesti ogledujejo). Je dovršen »kos« motocykla - medosna razdalja meri gromozanskih 1625 mm. Nikakor ni videti majhen in plastičen. Vodno hlajeni dvovaljnik (rebra na stenah obeh valjev so bolj okras kot termiki podrejena nuja) je krepak, ravno prav potresava, zanimivo pokašljuje čez par salamasto prirezanih izpušnih cevi in ima na desni med valji okrogel pokroman pokrov zračnega filtra - kot harley. Ima vse, kar je potrebno za lepoto in uporabnost. Odziv kupcev po svetu je presenetljivo dober, kar kaže, da je motocikel »pravi«, da poudarjeno izstopa iz precej bogate ponudbe. Da ni Harley? Ja, to



POSTA

morate razčistiti sami s seboj.

Je pa malce dvorezno in spolzko početje takšne ocenjevanje motocikla, ko pa nisem zaprisežen ljubitelj chopperjev in se kurim na Ohlinsovo vzmetenje, Brembove kolute, Skorpionov izpuh, bencin z oznako LL100, pa titan, magnezij in ogljik s kevlarjem. Zato sem malce nevesče, dolgoletnim izkušnjam navkljub cepidlačil okoli kawasakija VN 800 in iskal, kje vse so Japonci pozabili kapljice ob varjenju ohlajene



VLAČ





kovine, kje bi kos črnega železa lahko nadomestili z rezkanim aluminijem, kaj bi še lahko bilo kromirano... Pa so mi že pred časom razložili, da se v chopperskih krogih svet vrti malce drugače. Da mora biti serijski motocikel oblikovno bogat, pa hkrati malce »nedokončan«: da ga lastnik dopolni. No ja, nič novega, boste rekli, Harley je to udeležil že pred časom.

Testni motocikel je bil malce polepšan z usnjnimi dodatki iz Klemenčičeve (Maribor) delavnice: usnjena torbica pod žarometom, usnjene kitke na ročicah krmila. Vendar, če sem

čisto pošten, VN kakšnega posebnega okrasja sploh ne potrebuje. Lak in krom se lepo dopolnjujeta. Česar ni treba videti, se skriva v črtni. Tudi vodni hladilnik med spodnjima cevema okvirja. Ah seveda, zadek motocikla je videti tog: nihajne vilice tvori par cevnih trikotnikov, ki se opirata na skrit blažilnik. Ta prijem tudi diši po Harleyju.

Počutje? Vžigalni ključek najde ključavnico pod levim kolonom. Tam sta tudi pipica goriva in ročica poteznega čoka. Stisk gumba in zaganjalnik zbudi 805 kubikov. In že se najde kakšen »firbec«, ki ga priključuje pokašljevanje izpuhov. Minutka ogrevanja, ravno prav za loščenje prstnih odtisov s kroma. Tam daleč spredaj je prestavna ročica in pedal zadnje zavore. Sedi se nizko pri tleh, kar daje varen občutek. Noge gor - gremo! Motor lepo prijemlje. Pretakneš v eno višjih prestav in se poigravaš zgolj z ročico plina. Vzmetenje je solidno, ne utruja, uravnano je na udobje. To cenim. In tudi grbine, ki jih je na mestnem asfaltu vse polno, ne vržejo motocikla iz ravnotežja. Lepo. Potem si privoščim, daleč od oči, nagniti motocikel, da kovina zagrabí v asfalt. Brez psihičnih pretresov. Motocikel zmore več, kot je chopperju in voznikemu stilu primerno. Lepo, lepo. Od presežkov ne boli glava.

MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki



Motor: dvovaljni z valji na V pod kotom 55 stopinj - štiriktalni - tekočinsko hlajen - ena odmična gred v vsaki glavi gnana z verigo - po štirje ventili na valj - vrtna in gib 88 x 66,2 mm - prostornina 805 kubikov - kompresija 9,5:1 - uplinjač 1x keihin CVK 36 mm - največja moč 40,5 kW (55 KM) pri 7.000/min - neosvinčeni bencin super - elektronski vžig.

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

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

Vzmetenje: spredaj oljna vzmetne vilice s kraki \varnothing 41 mm in hodom 150 mm - zadaj cevne trikotne nihajne vilice z nastavljivim (vzmet, 7 stopenj) centralnim blažilnikom (sistem uni-trak) in hodom 100 mm.

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

Zavore: spredaj 1x kalut \varnothing 300 mm, enoblatna zavorna čeljust - zadaj bobnasta zavora \varnothing 180 mm.

Mere in teža: dolžina 2370 mm - širina 825 mm - višina 1170 - višina sedeža od tal 710 mm - posoda za gorivo 15 litrov - poraba (test) 5,7 litra na 100 kilometrov - teža z vsemi tekočinami 244 kg.

Garancija: 2 leti, neomejeno število prevoženih kilometrov

Barva: rdeča; črna

CENA: DEM 13.000*

ZASTOPNIK: DKS, Strassmayerjeva 30, 62000 Maribor

Težave in okvare na testnem motociklu:

- brez pripomb

CENE IZBORA NADOMESTNIH DELOV (mpc v DEM)

1. Zavorna ročica, prednja, komplet	284,29	17. Zavorne obloge za en kalut, spredaj	85,22
2. Zavorna ročica, zadnja, komplet	77,82	18. Zavorne obloge, zadaj	6,80
3. Desna stopalka	68,41	19. Bat, komplet	163,30
4. Ročica plina, komplet	45,82	20. Tesnilo glave motorja	23,12
5. Ultpalka, sprednja	58,08	21. Veriga odmičnih gredi	51,30
6. Krmilo, golo	80,40	22. Oljni filter	15,52
7. Posoda za gorivo	803,13		
8. Prednji blatnik	134,32		
9. Sedleč	471,50		
10. Desno ogledalo	88,23		
11. Prednje kolo	628,06		
12. Desni panel pod sedežem	111,25		
13. Ilnec izpušne cevi	336,69		
14. Pogonska veriga	283,50		
16. Oba verižnika (sax + zad.)	119,14		
		Cene (v SIT) dodatne opreme iz proizvajalce Anton Klemenčič, Maribor:	
		1. Torbica za k prednjim vilicam	8.500,00
		2. Prevelika ročica sklopke - zavore	2.000,00
		3. Prijazne torbe za k sedežu	25.000,00
		4. Navzven obrnjeni izpušni cevi	30.000,00
		5. Nastavljivi sedeži	18.700,00