



*Mali
tourer
veličnih
mogućnosti*



Predstavljanjem izvedbe ER6 s punim oklopopom Kawasaki je ponudio istinski motocikl za široke mase: ugodan za vožnju, praktičan, privlačan i prije svega pristupačan. Isprobali smo ga na Siciliji, na zavojitim cestama oko vulkana Etne i ostali oduševljeni. Lako bi mogao postati bestseller na našem tržištu, sudeći između ostalog i po uspjehu njegovih prethodnika

T AORMINA - SICILIA:

Nakon našeg prošlogodišnjeg testa ER6n, kojeg smo objavili u rujanskom broju 62, ovaj puta je došao na red njegov odjeveni brat. Imali smo ga prilike testirati na Siciliji s ekskluzivnom pozivnicom i uvjeriti se kako je u pitanju odličan motocikl u koji je očito uloženo puno truda jer gotovo svi elementi djeluju promišljeno.

Svima onima kojima ER6n nije nudio dovoljno zaštite od vjetra ili im se nije dopao nesvakidašnji izgled kućišta instrumenata, oklopljeni "F" sada nudi savršenu alternativu. Ergonomski je odlično prilagođen širokom spektru vozača, a kompaktni agregat u cjevastom okviru upotpunjuje ovu okretnu i zavavnu cjelinu.

U Kawasakiju su se odlučili na osvježavajući izgled, koji pokazuje da drže korak sa suvremenim dizajnom, ako ga već ne definiraju. Oklop je vrlo lijepo oblikovan, potpun i prepoznatljiv, a prednji pokazivač smjera su uklopljeni u opalte na isti način kao na "n" modelu, pa dodatno naglašavaju srodstvo. Dugački, elegantni vjetrobran pruža se prema nazad preko instrumenata, pa već i izgledom pruža dobru zaštitu od vjetra, a prednje svjetlo asocira na ono s modela Z750S. Stražnji kraj je, kao i na "n" modelu, neopterećen osloncima za noge suvozača, koji se nastavljaju na nož-

ne oslonce vozača učvršćene na okvir. Ovakvim rješenjem postiže se dinamičan izgled stražnjeg kraja, dok su praktične ručke za suvozača nemetljivo uklopljene u cjelinu. ER6f se nudi u dvije kombinacije boja: crni s crvenim elementima ovjesa i okvirom, te srebrni sa zlatnim okvirom i ovjesom. Uz motocikl srebrne boje serijski dolazi i dvojno sjedalo, na kojem je dio za vozača crn, a onaj za suvozača je srebrne boje, čime se stvara dojam sportskog jednosjeda.

Kontrolni instrumenti su druga najveća razlika u odnosu na digitalne modela "n", jer su sada obrtomjer i pokazivač brzine analogni, što ih čini vrlo preglednima. Osim bolje preglednosti ovi instrumenti lijepo popunjavaju prostor iza vjetrobrana, a sadrže uobičajeni LCD pokazivač prijedenih kilometara. Tu su i kontrolne žaruljice na koje smo navikli, ali nas je zasmetao nedostatak kontrolnog instrumenta za temperaturu rashladne tekućine. Ipak se radi o motociklu s putnim ambicijama, na kojem bi i pokazivač količine goriva bi bio koristan dodatak. Koliko god sada bili pregledni i nenatpani instrumentima, ipak moramo zamjeriti nedostatak navedenih pokazivača jer smatramo da su potrebni na turističkom motociklu.

Dodatak poluoklopa nije jedina promjena u odnosu na naked model "n". Izvjesne promjene učinjene su na geometriji motocikla. Prednja vilica je 10 mm dulja (da, dobro ste pročitali), a kut prednje vilice povećan za 0,5 stupnja (sa 24,5 na 25), što je rezultiralo 4 mm duljim predtragom kotača, odnosno 5 mm duljim meduosovinskим razmakom (sa 1.405 mm na 1.410 mm). I visina sjedala je povećana za 5 mm (sa 785 na 790 mm), a težina u odnosu na "n" je svega 4 ki-





Instrument ploča nema digitalni brzinomjer kao ER6n, već su oba instrumenta analogna. Nisu osobito moderna, ali su zato jako pregledna. Za jedan putni motocikl nedostaje mjerac temperature i količine goriva u spremniku



ER6F je potpuno isti kao model ER6n, samo što su mu pridodane oplate. Moramo priznati kako mu jako dobro pristaju

Performanse novog
Kawasakija vrlo su
dostupne širokoj masi.
Vrlo ga je lagano voziti,
a kudikamo je jači od
svojih prethodnika



lograma veća. Stražnji ovjes je samo drugačiji podešen, radi uravnoteženja izmjena učinjenih na prednjem kraju, a cijelokupni dojam je i dalje vrlo pozitivan. ER6 je u obje izvedbe iznimno okretan motocikl, lak i ugoden za upravljanje.

Ostatak tehnike identična je "n" blizancu. Stražnji amortizer je ugrađen izravno između stražnje vilice i okvira, pa djeluje zanimljivo. Ova izvedba eliminirala je poluge, ležajeve i osovine progresivnog ovjesa, čime se uštedjelo na težini i dugoročnom održavanju. Okvir motocikla kod "f" modela je donekle sakriven, u odnosu na "n", pa vizualno ne dolazi do izražaja, ali u vožnji dokazuje svoje kvalitete kroz krutost i okretnost motocikla.

Kočioni sustav je istovjetan na oba ER6 modela, a više je nego adekvatan za ovakav

motocikl. Dvostruki poluplivajući diskovi promjera 300 mm sprijeda dobro zaustavljaju 178 kg težak motocikl, dok se straga nalazi disk kočnica promjera 220 mm. U skladu s tržišnim kretanjima i ovaj model je moguće kupiti sa ABS sustavom. Pored sustava protiv proklizavanja kočnica popis dodatne opreme će biti bogat od samog početka prodaje, a sadrži putni kofer, nosač kofera, komplet malenih pokazivača smjera, pokrov spremnika goriva, zaštitne glijive, te povišeni vetrobran.

Pogonski agregat je identičan onome ugrađenom u ER6n, a koji svoje korijene vuče iz vremenskih ER5 i KLE500. No, iako se zasnivaju na istoj koncepciji, oni nemaju nikakve sličnosti osim po broju cilindara, a razlika se prije svega primijeti u vožnji. Radi

se o posve novom paralel-dvocilindriku koji je i osjetno manjih dimenzija od svog prethodnika, premda je narastao sa 499 ccm na 649 ccm. Za bezgrešan rad i glatko oslobođanje snage sada se brine sustav elektronskog ubrizgavanja. Sustav sadrži dvostrukе leptiraste ventile u usisu, od kojih prve kontrolira vozač okretanjem ručice gasa, dok druga upravlja elektronika, kako bi omjer goriva i zraka u motoru u svakom trenutku bio idealan. Na taj način se udovoljava strogim normama o kvaliteti ispušnih plinova, a potrošnja goriva se smanjuje.

Kawasakijeva laka konjica

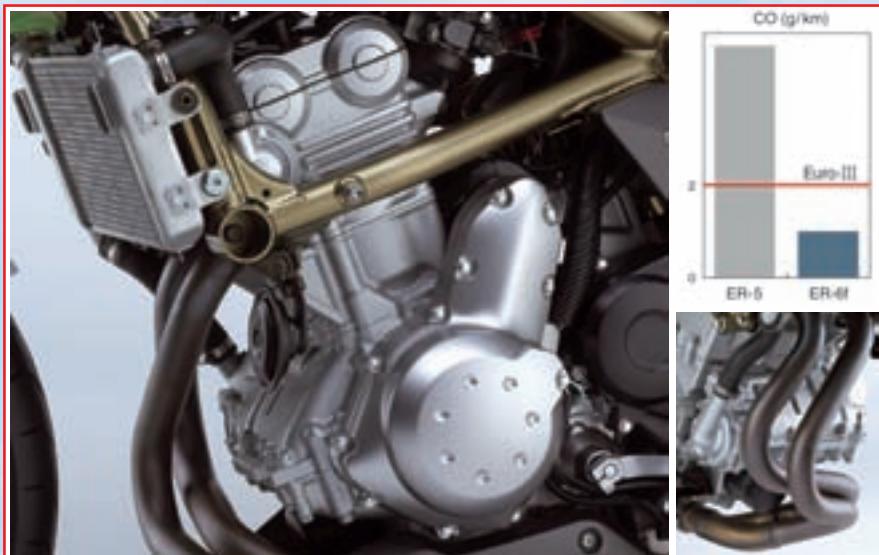
Agregat je toliko uzak, da kada jednom sjednete za upravljač stečete dojam da je ER6 još laski nego to zapravo jeste. Usporedimo li



Prednji diskovi
su vrlo trendi
"nazubljeni"

Stražnji disk je također valovito "nazubljen"
a u opciji s ABS-om sadrži i utore za senzor.
Žica senzora malo je nespretno provedena





Dvocilindrični paralelni agregat smješten je u klasičan cjevasti okvir. Odlikuje ga vrlo kultiviran rad. Agregat je identičan onom s modela ER6n koji svoje korijene vuče iz starog ER5 i KLE500. No, s njima se više ne može usporediti. Kudikamo je življ i mirnije radi. Mali agregat za velike potpovate. Ispušne cjevi marljivo su napravljene, a ispušni top s katalizatorom nalazi se ispod agregata. ER6 je u odnosu na ER5 napredovao miljama prema zaštiti okoliša. Novi agregat bez problema zadovoljava stroge Euro 3 norme



Zavojite ceste na Siciliji bile su odličan poligon za probu malog tourera. Iako se temperatura na nekim dijelovima spušta na svega 2 stupnja Celzija, mala Kawa radila je bez prigovora. Kako kocnice, tako i amortizacija



stari agregat ER5 s ovim, primjećuje se napredak u svakom pogledu. Kompaktnija izvedba omogućila je i kraći međuosovinski razmak uz istu dužinu stražnje vilice, a time i okretniju vozna svojstva. Dakle, ER6f je kraći od ER5, a duži od ER6n. No, iako je geometrija ovjesa izmijenjena i "produžena", u vožnji je ER6f jednakokretan kao i goli brat.

ER6 je u obje varijante zamišljen kao pristupačno vozilo koje će ispunjavati želje vozača svih starosnih skupina, a najviše će pružiti vozačima sitnije grade i početnicima. Već spomenuta kompaktna izvedba zbog us-

Stražnji amortizer postavljen je iza cilindara i spojen je direktno na stražnju vilicu bez ikakvog progresivnog polužja. No, bez obzira na to, u vožnji daje odlične rezultate. Ispod sjedala stane jedva kišno odijelo i mobitel

kih bokova pruža osjećaj stabilnosti u vožnji i prilikom spuštanja nogu na podlogu. Točno bismo ga preporučili svima koji su niži stasom i djevojkama. Teško da na tržištu postoji motocikl koji je laganije voziti.

Popularna "centralizacija masa", kojoj svi proizvođači pridaju sve veću važnost, ovdje doista dolazi do izražaja. Osim što ne kvari liniju motocikla i ne čini ga širim, smještaj ispušnog sustava ispod agregata doista poboljšava okretnost.

ER6f se može i brže potjerati bez bojazni da pokaže slabosti, a kada počnete pretjerivati, reakcije su umjerene i lako se kontroliraju. Zavojite cestice koje se uspinju obroncima Etna idealno su mjesto za ovakve motocikle, pa nije ni čudo da je Kawasaki svoj novi ER6f predstavio baš tamo.

Već smo tijekom prvih kilometara primijetili da je položaj vozača neizmijenjen i jednako udoban, ali zaštita od vjetra je ono što poboljšava opći dojam. Iako je na Siciliji tih dana bilo toplijeg nego u Hrvatskoj, temperatura ni približno nije bila ugodna, a hladnoća nas je iznenadila kada smo počeli slijediti testnu rutu penjući se uz obronke vulkana Etna. Spustila se čak do 2 stupnja, a mi smo tada u sebi cijelim putem hvatali vjetrobranski štit, bez kojeg bi se smrznuli. Pa i na takvim temperaturama ovjes je radio bespriječkorno dok smo se mi malo zagrijali aktivnim pomicanjem tijela kroz zavoje. Ponekad je to bolje od toplog čaja.

Agregat je, s druge strane, točno ono za što se predstavlja. Linearan i lako dostupnih performansi. Ako je vjerovati genima, i ovaj

Niti veći nagibi nisu strani novom ER6f. Vrlo uska konstrukcija, koju omogućavaju dva cilindra, daje vozaču obilje manevarskog prostora





**Veliki rukohvati
odaju putnu
namjenu, a bijeli
pokazivači smjera
svjež dizajn**

Kawasakijev dvocilindraš će se pokazati kao vrijedan radnik, pouzdan i izdržljiv. Prilikom vožnje se stječe upravo takav dojam, jer ER6 tečno ubrzava dok krivulja snage počinje zaista nisko. Omjer snage i težine nije na razini natjecateljskih modela, pa ne treba očekivati niti takve sposobnosti, ali koliko ER6 obećava, toliko i isporučuje. Sportski nastrojenim vozačima Kawasaki nudi Z750S ili ZZR600.

Prilikom testiranja na auto cesti imali smo se još jednom priliku uvjeriti u dobru zaštitu od vjetra. Svaki put kada pomislimo da je goli "n" model ljepši, pri maksimalnoj brzini u tenu mijenjamo mišljenje. Pokazalo se da nema problema s vjetrom i do 200 km/h. Logično je da će niži vozači pri takvom temperatu vožnje još bolje proći od nas (187 cm). I pored toga ne sumnjamo da će okorjeli poliklonici turističke vožnje rado opremiti svoj "F" s još povиšenijim vjetrobranom s popisa dodatne opreme.

Ozbiljniju dinamičku manu nismo pronašli, ali sada kada već govorimo o njima, spomenimo jednu koju smo primijetili tek na kraju testiranja: Prednjoj kočnici možemo prigovoriti da je tvrda tek nakon cjelodnevнog forsiranja. Nije u pitanju nikakav značajan nedostatak, već osjećaj kojim ručica kočnice odgovara na stisk, što je uočljivo tek nakon mnogo kilometara za upravljačem. Tražili smo mi i dalje mane, no ovdje ih nismo mogli pronaći.

Spomenimo i potrošnju koja će zanimati kupce ovih pristupačnih vozila. Tijekom testiranja potrošnja goriva se kretala oko 7 litara na 100 km. Neki kolege testni vozači potrošili su i manje, prosječno 5 litara. Kako im je to uspjelo, ne znamo, ali vjerujemo kollegama.

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni

Promjer x hod: 83 x 60 mm

Obujam: 649 ccm

Odnos kompresije: 11,3 : 1

Razvod: dvije bregaste osovine u glavi sa 4 ventila po silindru

Hlađenje: tekućinom

Paljenje: elektronsko

Napajanje: elektronsko ubrizgavanje Keihin s leptirastim tijelima promjera 38 mm

Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci

Mjenjač: 6 brzina

Okvir: tipa dijamant od čeličnih cijevi

Ovjes: teleskopska vilica s cijevima promjera 41 mm, hoda 120 mm; straga oscilirajuća vilica s polegnutim monoamortizerom, hod 125 mm

Gume: prednja 120/70-17, stražnja 160/60-17

Kočnice: naprijed dva nazubljena diska promjera 300 mm i kočione čeljusti sa 2 klipiča, straga nazubljeni disk od 220 mm

Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.105, širina 760, visina sjedala 790, osovinski razmak 1.410, težina 178 kg,

Deklarirano: snaga - 72 ks (53 kW) - 8.500 okr/min, max. okr. moment - 6,7 kgm (66 Nm) pri 7.000 okr/min

Spremnik goriva: 15,5 l

+ zaštita od vjetra, lakoča upravljanja, okretnost, održavanje, linearan agregat, cijena, uski bokovi, odličan za niže vozače, udobnost

- nema pokazivača goriva i temperature, što je nedopustivo za jedan putni motocikl, prednja kočnica je tvrdka

Kada sve zbrojimo te oduzmememo pokolu manu, Kawasaki ER6f je zabavan i praktičan motocikl koji će uz konkurentnu cijenu lako postati bestseller na našem tržištu. Početnici koji se ne mogu odlučiti na kupnju pravog "pravog" motocikla više ne trebaju razmišljati. Kawasaki je ponudio najviše. ■





Testu Kawasaki ER6f,
na obročima vulkana
Etne, prisustvovali smo
zahvaljujući Mariborskoj
tvrtci DKS i njenom
direktoru Darku Šparlu

Dobra zaštita
od vjetra za
vrat i noge

