

Na većini tržišta - ili bar na onima koja su nam donekle zanimljiva - najbolje prolaze umjereni i svestrani motocikli. To ne spriječava pojedine proizvođače da onima koji to žele ponude beskompromisne, u ovom slučaju putne motocikle. Voyager kroz grad nema smisla, gužve su gnjavaža za vozača, ali kada se cesta otvori, budite spremni prepustiti se potpunom uživanju

Dugo i polako

PIŠE: MARKO GUZINA
 SNIMA: ŽELJKO PUŠČENIK

Biti zavaljen u udobni naslonjač, slušati radio, putovati i uživati u prirodnim ljetopatama kojima kraj vas putuje mirisni vjetar ljeta. Iako će nekima možda uz ovaj opis prvo pasti na pamet uzimanje opojnih droga, osim što je štetno, to nije ni potrebno, jer sve ovo možete doživjeti putujući na Kawasakievom novitetu. Na istoj tehničkoj osnovi japanski je proizvođač svijetu ponudio tri inačice golemih motocikala. Prvi je klasični Custom i tako se zove, drugi je opremljen putnim koferima te nosi naziv Touring, a šećer na kraju je Voyager, potpuno opremljeni putni motocikl. Voyager je vozilo od preko 400 kilograma namijenjeno prvenstveno (gotovo i isključivo) putovanjima. Dugim putovanjima. Nije nam bilo druge nego napuniti kofere, na stražnje sjedalo posjetiti voljenu osobu, pa se zaputiti prema moru, jer mi s kontinenta najradije putujemo u tom smjeru. Vrijeme nam se malo osmehivalo, a pomalo pokazivalo zube, no to nas nije spriječilo da uživamo u svemu što simbioza Voyagera i ceste nudi.

Magnet za poglede

Ljubitelji motocikala ili ne, Voyager je tvorevina koja će privući poglede svih redom. Prijе svega ovu impresivnost pojave možemo zahvaliti izdašnim dimenzijama koje daleko premašuju gabarite "prosječnih" motocikala. Ovoga smo postali svjesni iznenada, kada je naš vrijedni logističar dovezao ovaj Kawasaki u kombiju. Na mjestu gdje inače smještamo dva motocikla i ponešto opreme, sada je stajao Voyager, a ostatak prostora je bio jedva vrijedan spomena. Uz nevjericu i hihotanje izvukli smo ovaj mega motor na svjetlo dana, a tek tada je počelo divljenje. Nakon početne zanesenosti dimenzijama vizualno nas je opilo obilje instrumenata i prekidača koji su na raspolaganju vozaču. Ništa manje privlačna nije niti kombinacija dvije metalizirane boje te obilje vrhunski kromiranih elemenata.

Dobro, cjelokupno je Voyager impresivan, ali kako to sve izgleda promotreno detalj po detalj? Počnemo li sprijeda, primjećujemo masivni aluminijski naplatak s devet krakova i zanimljivom kombinacijom crne boje i sjajnog metala. Prema gore se pružaju debele vilice, čiji štapovi su razmaknuti cijeli "pedalj", a tu je i duboki metalni prednji blatobran zaslužan za klasični izgled. Naravno, dominantna komponenta ovog moto-





Instrumenti su lijepog
retro dizajna, kao i
audio sustav. Kraj
svake ruke se nalazi
poveća količina
prekidača





Veliči agregat se topline rješava strujom zraka, ali i cirkulacijom tekućine



Ljepi naplatci s devet krakova ne dolaze do izražaja od velikih kočionih diskova

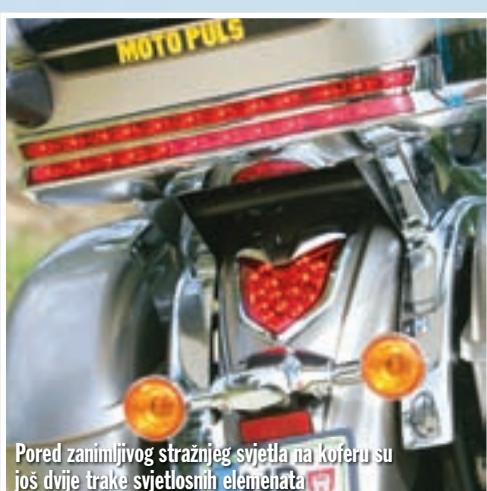


vibracije. Agregat je na ovom motociklu vrlo lijep, pa će svakako doprinjeti ostavljanju pozitivnog dojma. Tu je i jedan veliki putni kofer u koji stanu dvije integralne kacige. Na bokovima svoju ulogu u praktičnosti, ali i općem dojmu, igraju plastične bisage, odnosno koferi dok ispod njih izviruju u koso odrezane kromirane ispušne cijevi. Od svega ovoga stražnji blatobran baš i ne dolazi do izražaja, ali još ćemo spomenuti ljepu i masivnu stražnju lampu, s tim da i donja strana kofera sadrži dva reda pozicionih odnosno "stop" lampa. Simpatičan detalj koji uglavnom viđamo na policijskim motociklima bez dvojbe je antena za radio koja "strši" sa stražnje strane središnjeg kofera.

Više je bolje

Naši kolege novinari koji se bave automobilima u osnovi u svakom testu imaju nešto za reći o dodatnoj opremi, ali to je kod nas prava rijetkost. Ipak, kako Voyager spada u jednu posebnu klasu motocikala, nije nam mrsko jedan odlomak posvetiti upravo njegovoj opremi. Kada u ovom kontekstu govorimo o "dodatnoj opremi", zapravo mislimo na sve ono što je serijski isporučeno s testiranim motociklom, a predstavlja nekačav dodatak u odnosu na osnovne potrepštine poput okvira, sjedala i agregata. Dakle, ono što nas veseli i vožnju čini posebnom nedvojbeno je audio sustav. Njime je moguće upravljati pomoću tipki na samom uređaju, ali i pomoći posebnih tipki pored lijeve ručice upravljača. Osim mogućnosti "hvatanja" i reprodukcije radio stanica, sustav je pripremljen za uporabu interkoma između vozača i suvozača, mada tu zadiremo u pravu dodatnu opremu koja se ne isporučuje s osnovnim modelom. Uz navedeno je moguće na audio sustav spojiti uređaj za reprodukciju MP3 forma-

ta glazbe ili kulturni iPod, ali za to je potrebno imati specifičan priključak, pa ne možemo govoriti koliko je to zapravo odlično. Moramo primjetiti da je audio sustav po pitanju reprodukcije odličan, pa dva zvučnika smještena u prednjoj maski lako dosežu uho vozača i tek malo teže suvozača. S porastom brzine glasnoća se automatski povećava, a sve brzine do kojih 120 km/h omogućuju nesmetano uživanje u glazbi. Malo nas je zasme-



Pored zanimljivog stražnjeg svjetla na koferu su još dvije trake svjetlosnih elemenata



U oklopima se nalaze praktični pretinci te utičnica s za, primjerice, punjenje mobitela



Osim impresivnih dimenzija, Voyager privlači odabirom boja te ukusnom količinom kroma

tao nedostatak RDS sustava koji bi na ekranu audio sustava ispisivao koju stanicu trenutno slušamo. Podjednako nas nije razveselila niti činjenica da spajanje MP3 "playera" nije moguće standardnim utikačem, ali što je - tu je, barem ujutro na putu do posla možemo slušati vijesti. Osim što ima audio sutav, Voyager se brine i za neke sitne udobnosti, pa tako zaštitni oklopi za noge vozača na sebi imaju svojevrsne zasune. Pomoću njih je moguće noge izložiti struji zraka ili ih od nje zaštiti, a tada će vozača izraženije grijati topli zrak koji prolazi kroz hladnjak. Spomenuli smo kako oslonci za noge na sebi imaju gumeni sloj koji je načinjen kako bi umanjio vibracije, a za udobnost je tu i stražnji ovjes. Promjenom tlaka zraka u stražnjim amortizerima moguće je ovjes podesiti prema težini vozača, suputnika i prtljage. Već smo spomenuli središnji i dva bočna putna kofera, s tim da možemo dodati kako njihov nepravilni oblik ne obećava puno, ali uz malo promišljanja će unutra stati poprilično. Naravno da iskusni moto putnici koji će se odlučiti za ovakav motocikl na dnevno putovanje neće nositi veće količine obuće,



Kako na agregatu i piše, mjenjačka kutija ima šest stupnjeva prijenosa



Ovo je motocikl namjenjen za putovanja pa ga je najbolje usmjeriti ka točki daleko iza horizonta i krenuti



Do brzine od kojih 120 km/h vozač je dobro zaštićen od vjetra.
Nakon toga se na kacig počinje očječati turbulencija

sušilo za kosu i slično, ali kako je naše putovanje bilo dvodnevno, priuštili smo si taj luksuz.

Kad smo kod luksuza, Voyager je opremljen i putnim računalom koje bilježi ukupnu i dvije parcijalne prijeđene udaljenosti u jednom polju te prosječnu potrošnju i maksimalni doseg s raspoloživim gorivom u polju ispod. Od korisne elektro-nike je tu još tempomat, koji doprinosi opuštanju na posve drugačiji način od također prisutnog ABS sustava. Uglavnom, Voyager je pravi luksuzni putni motocikl, pa ne čudi što sve nudi.

Obilno i jednostavno

Tehnički gledano, Voyager ne donosi neke posebne novosti, tim više što pripada kategoriji

motocikala gdje se novosti niti ne očekuju. Ova masivna građevina je sazdana oko vrlo klasičnog, iako izdašno dimenzioniranog okvira od čeličnih cijevi. Ovjes koji je korišten tek dimenzijama privlači pozornost, pa je tako sprijeda teleskopska vilica s cijevima promjera 45 mm, a jasno je da bi tanje cijevi na ovolikom motociklu izgledale u najmanju ruku komično. Klasična stražnja vilica koristi dva amortizera potpomo-gnuta zrakom, s tim da je hod kotača 140 mm sprijeda te 80 mm straga. Na spomen kotača ćemo odmah reći da je prednja guma dimenzija 130/90-16, a stražnja 170-70-16, što su zapravo prilično uobičajene dimenzije za motocikle ove klase.



Vozač i suvozač
dočekuju kraljevske
sjedalice



Brava je masivna, poput cijelog motora. Svjetla za maglu pale
se i gase zasebnim prekidačem na oklopima s lijeve strane



Nakon kotača prelazimo na kočnice. Voyager raspolaže s ukupno tri diska promjera 300 mm, od kojih su dva, posve logično, smještena sprijeda. Prednje diskove zaustavljuju četveroklipna kočiona klješta, a straga se nalaze jednoklipna. Voyager je opremljen i sustavom K-ACT (Kawasaki Advanced Coactive-braking Technology). Iza složenog naziva krije se sustav kombiniranog kočenja, što znači da stisk prednje kočnice aktivira oba prednja te stražnja kočiona klješta, dok papučica stražnje kočnice silu usmjerava na stražnja klješta i samo desna prednja klješta. Globalno se ne radi o novosti, ali normalno je da svaki proizvođač za ovako nešto izmisli svoj naziv. I prije nego zaboravimo: testirani model je opremljen i ABS sustavom, koji bez sumnje doprinosi sigurnosti, s obzirom na to da ovako velik i težak motocikl pomalo mijenja "pravila igre" kada je riječ o vožnji.

Snažni i složeni kočioni sustav nije na ovaj motocikl ugrađen iz zabave, već je itekako potreban s obzirom na težinu. Vjerovali ili ne, proizvođač deklarira da je Voyager spreman za vožnju težak čak 406 kilograma, a to je vrijednost koja nije za šalu. Kada navedenoj znamenci dodamo ponešto prtljage i vozača, krećemo se oko vrijednosti od pola tone. Već smo rekli što rečenu masu zaustavlja, a sada ćemo nekoliko riječi posvetiti izvoru pogonske energije.

U cijeloj seriji VN 1700 za pogon je zadužen veliki dvocilindraš klasičnog V rasporeda. Iako agregat ostavlja dojam zračnog hlađenja, pored velikih rebara koja putem struje zraka odvode višak topline tu je i kompaktni hladnjak rashladne tekućine. Iako proizvođač deklarira samo hlađenje tekućinom, spominjemo i zračno hlađenje jednostavno zato što nam se čini nemogućim da tako mali hladnjak kontrolira temperaturu aggregata



U veliki putni kofer lako stanu
dvije integralne kacige, a u
bočne koferne još pregršt stvari,
ali prostor je ipak ograničen pa
s prtljagom treba racionalno



"Vratašta" na oklopima
znaće da je moguće noge
izložiti struju zraka ili
pustiti aggregatu da ih grije

Uz prostrana sjedala, udoban položaj te audio sustav, Voyager nudi većinu udobnosti dnevnog boravka



čija zapremina iznosi 1.700 ccm. Tehnički se radi o vrlo umjerenom stroju jer koristi jednu bregastu osovinu u glavi te dva ventila po cilindru, a omjer kompresije je umjerenih 9,5:1. Promjer klipa je 102 mm, a hod 104 mm, što već samo po sebi daje naslutiti da zakretnog momenta neće nedostajati. Dok snaga iznosi tek 73,4 ks pri 5.000 okr/min, zakretnog momenta kod 2.750 okr/min ima čak 136 Nm. Sve navedeno prema stražnjem kotaču ide preko višestruke spojke u uljnoj kupci te mjenjačke kutije sa šest stupnjeva prijenosa, a na kraju priče o prijenosu dolazi zupčasti remen.

Kako slike uz ovaj tekst teško mogu dočarati gabarite o kojima govorimo, još ćemo spomenuti da spremnik goriva prima 20 litara, međuosovinski razmak je 1.665 milimetara, a ukupna duljina iznosi čak 2.560 milimetara.

Strogo namjenski

Već malo detaljniji pogled na Voyagera daje na znanje da ovo nije motocikl za svakodnevnu vožnju na posao i nazad ili za "skoknuti" nešto obaviti u grad. Kada smo sjeli i udobno se smjestili u sjedalu, ovog mamuta na dva kotača je trebalo podići s bočnog oslonca, a tada je postalo jasno da se radi o teškom motociklu. Svako manevriranje na mjestu treba izvoditi s pažnjom i dužnim poštovanjem, jer se tada težina zaista osjeti. Kada jednom veliki agregat brunda i odlučimo se krenuti, svakim kilometrom više na brzinomjeru osjećaj težine nestaje i zamjenjuje ga dojam stabilnosti. Položaj za upravljačem je odlično odmjerjen, pa čak niti dulja putovanja neće umarati ruke i noge više od nekog neizbjegnog minimuma. Suvozač prolazi gotovo jednako dobro, s tim da pri određenim putnim brzinama vibracije koje dolaze do naslona pričvršćenog na poklopac kofera počinju

šakljati leđa. Ovo nije nešto što bismo mogli smatrati nedostatkom - lako se riješi bržom ili sporijom vožnjom.

S obzirom na već nebrojeno puta spomenuto težinu Voyager zahtjeva malo prilagođavanja kod vozača, pa tako zavoje treba planirati malo ranije jer promjene smjera nisu nešto za što je ovaj motocikl napravljen. Zbog udobnosti motocikl

Načinjen po uzaru na jedan kulturni američki model, ovaj Kawasaki je prvenstveno namijenjen prostranstvima svake vrste

prilično dobro skriva od vozača osjećaj brzine, pa u gradskom prometu ili na izraženo zavojitim prometnicama treba voziti koncentrirano, iako veliki Kawasaki dobroćudno opršta većinu grešaka, kasnih kočenja ili korekcija putanje kroz zavoje.

Kako agregat nije sklon visokim okretajima niti ih jako brzo "nabire", ubrzanja nisu fascinantna, ali osjećaj moći je svakako prisutan. Već u četvrt



Položaj za upravljačem
je odličan pa se niti noge
niti ruke neće umarati na
duljim putovanjima



Kao i sve drugo, hidraulične pumpe za kočnice i spojku su povelike, a široke ručice se lako podešavaju

▼ Lako postoje motocikli manje primjereni
gradskoj vožnji, Voyager najbolje od sebe
daje na putovanju, za što je i skrojen

tom stupnju prijenosa, nakon svega par stotina metara, Voyager će juriti kojih 170 km/h, što mu je ujedno i krajnja brzina. Nizbrdice bi kazaljku brzini mogle zaljuljati i malo dalje, ali i onako se ne radi o motociklu namjenjenom jurnjavi. Na ravnoj cesti motociklu - a i vozaču - najviše odgovara doći do posljednjeg stupnja prijenosa koji je nazvan "Overdrive" (dugačak je) i krstariti brzinama između 90 i 120 km/h. Iznad ove brzine šum vjetra pomalo nadjačava audio sustav, a kada brzina prijeđe 140 ili 150 km/h, potrošnja goriva drastično raste. U spomenutom idealnom rasponu brzina možete očekivati kojih 6,5 l/100km, dok pri 150 km/h Voyager veselo guta i 8,5 l/100km.

Spomenimo i to da je mjenjač grub i precisan s tim da ovo "grub" ide na račun značajne sile potrebne za mijenjanje stupnja prijenosa. U početku je svako mijenjanje brzine bilo popraćeno glasnim udarcem iz mjenjačke kutije, ali kako smo pomalo naučili što Voyageru paše, udaraca je nestalo. Možemo reći da je mjenjač posve u skladu s dimenzijama i namjenom motocikla.

Moramo priznati da nas je vrlo ugodno iznenadila stabilnost ovog motocikla, jer smo od pro-sječnog ovjesa, velike težine i golemih oklopa očekivali puno manje. Posve natovaren motocikl će tako savršeno držati putanje na zavojitoj dijoni autoceste i to pri brzini od preko 150 km/h, a reakcija na neravnine će biti kratka i odmah će nestati. U gradu i stani-kreni situacijama moramo reći da se slika mijenja, jer tada velika težina dolazi do punog izražaja. Ovdje vidimo da je lako probijanje kroz gužvu zamijenjeno za udobnost i postojanje audio sustava. Odlične kočnice lako će zaustaviti testirani model, ali bitno je da motocikl stalno bude ravan kako bi se izgjegle neugodno-

sti. Zapravo smo primijetili da smo svaki puta zaustavljanje odgađali vožnjom u prvom stupnju prijenosa, jer je to lakše nego posve stati.

Spomenimo još da se u gradskoj vožnji agregat prilično brzo zagrije i počne isijavati toplinu koju će vozač i te kako osjetiti na unutrašnjoj strani nogu. Kazaljka pokazivača temperature rashladne tekućine tada će iz sredine nagnuti prema crvenom polju i ventilator će se paliti no ni u kom trenutku kazaljka ne ulazi u crveno, a ventilator se ne čuje od audio sustava.

Kada je riječ o zaštiti od vjetra i kiše, Voyager nudi puno, pa će tako vozač ostati uglavnom suh ako je riječ o vožnji po autocesti, dok će prvo zaustavljanje, sasvim logično, značiti i mokar donji veš. Vjetar je nešto što vozača niti suvozača neće zamarati, ali kada brzinomjer prijeđe kojih 120 km/h, kaciće će početi lagano podrhavati u nemirnoj struci zraka koja dodiruje njihov gornji dio.

Nije za svakoga

Prije daljnjih zaključaka možemo ustvrditi da se radi o posebnom motociklu, što je zapravo lako zaključiti i iz do sada napisanoga. Osim što svojim osobinama ispunjava neke vrlo specifične uvjete koje će postavljati samo istinski zaljubljenici u putovanja, to čini bez kompromisa, pa nikako ne možemo reći da se



Vozac i suvozac noge mogu odmarati na prostranim podnicima s gumenom oblogom koja izolira vibracije



Stražnje amortizere
je moguće podešavati
promjenom tlaka zraka



U prednjim oklopima se
nalaze kvalitetni zvučnici



Postojanje audio sustava
odaje antenu na koferu



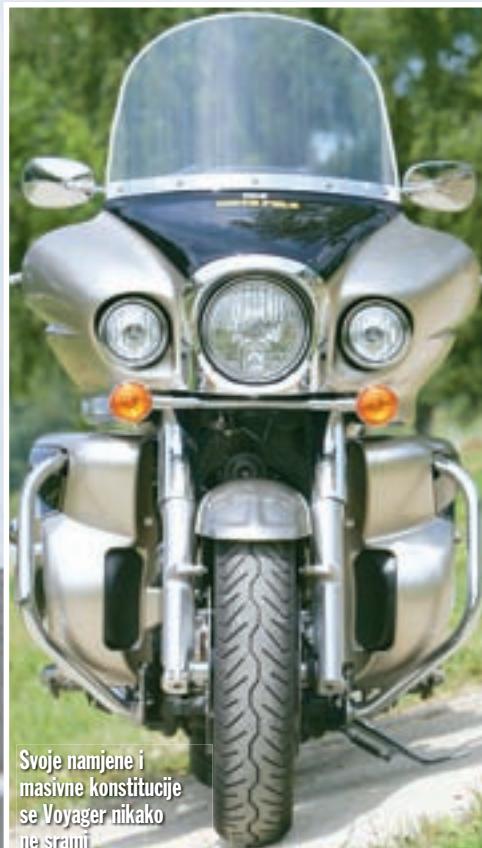
Duž desnog boka motocikla se pruža debela "2 u 1" ispušna cijev koja završava koso rezanim izvodima ispod oba bočna kofera

radi o motociklu za svaki dan. Kawasaki VN 1700 Voyager zamišljen je tako da će jedan petak nato-varite, sjednete na njega sami ili u društvu, pa usmjerite nekamo iza horizonta i krenete. U svim drugim primjenama počet će pokazivati nedostatke poput velikih dimenzija ili velike težine, a sav luksuz i udobnost biti će potisnuti u drugi plan.

Kao i ostali luksuzni putni motocikli, Voyager je namijenjen ljudima koji barem jednom godišnje krenu na daleki put na dva kotača, a istovremeno im ne predstavlja financijsko opterećenje da ostatak godine njihov metalni suputnik stoji i strpljivo čeka. Ono što među takvim modelima Voyager može lako istaknuti kao svoju prednost bez sumnje je cijena, jer za 133.094 kn, koliko košta, predstavlja vrlo umjeren izdatak, pogotovo ako ga se usporedi s konkurencijom. Sličnu udobnost na malo drugačiji način nudi BMW model K 1200 LT, za koji u osnovnoj izvedbi valja izbrojati 183.228 kn. Kao karizmatična kraljica putnih motocikala tu je i Honda GL 1800 Goldwing, do koje je u Hrvatskoj teško doći, ali možete očekivati račun od približno 200.000 kn. Na koncu ćemo spomenuti motocikl koji Kawasaki Voyager u mnogočemu kopira, ili još bolje, kojem odaje počast. Riječ je, naravno, o sveameričkoj ikoni,

Harley-Davidsonu Ultra Classic Electra Glide, koja će vas u Hrvatskoj stajati 235.360 kn, kunu gore ili dolje. Najbitnije što možemo naglasiti je da testirani Kawasaki, iako pristupačan, ne treba niti u jednom aspektu svoje spremnosti za putovanja "pognuti glavu" - radi se, naime, o kva-

litetnom i posve zaokruženom proizvodu. Svojim pojavljivanjem na tržištu Kawasaki VN 1700 Voyager najavljuje novo doba u kojem će veći broj ljudi koji to do sada nisu mogli, biti u prilici razmišljati o kupovini vrhunskog, luksuznog putnog motocikla, a to nikako ne može biti loše. ■



Svoje namjene i masivne konstitucije se Voyager nikako ne srami

TEHNIČKI PODACI	
Motor:	dvcilindrični, četverotaktni
Promjer x hod:	102 x 104 mm
Obujam:	1.700 ccm
Razvod:	jedna bregasta osovina u glavi i 4 ventila po cilindru
Odnos kompresije:	9,5:1
Hlađenje:	tekućinom
Paljenje:	elektronsko
Napajanje:	elektronsko ubrizgavanje ø 42 mm
Spojka:	više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač:	6 brzina, završni prijenos remenom
Okvir:	čelični cijevasti
Ovjes:	teleskopska vilica s cijevima promjera 45 mm hoda 140 mm; straga vilica s dva amortizera, hod 80 mm
Gume:	prednja 130/90-16, stražnja 170/70-16
Kočnice:	naprijed dva diska promjera 300 mm i kočione čeljusti s 4 klipi, straga disk promjera 300 mm
Dimenzije (u mm) i težina:	duljina 2.560, širina 995, osovinski razmak 1.665, težina 406 kg (spreman za vožnju)
Deklarirano:	snaga - 73,4 ks - 5.000 okr/min, maks. okr. mom. - 136 Nm pri 2.750 okr/min
Spremnik goriva:	20 l
+ karizma, udobnost, kvaliteta, cijena, oprema	
- težina, zaštita od vjetra pri većim brzinama	