



PIŠE: ŽELJKO PUŠĆENIK

Spretna ciklistika i podatan agregat novog Versysa pružit će vam mnogo užitaka za malo novaca. Stoga je samo pitanje vremena kada će novi Versys postati najbolje prodavani model u Hrvatskoj. Ima sve attribute potrebne za to.

L e Castellet: Ovaj prekrasni gradić u Francuskoj pokrajini Provence motoristima je nadaleko poznat po čuvenoj stazi "Paul Rikard" na kojoj se sve donedavno vozilo svjetsko motociklističko prvenstvo u Enduranceu. No, otkako ju je kupio Bernie Ekleston, ovdje je njima gotovo zabranjen pristup, uz izuzetak dva dana u godini. Svi preostali termini rezervirani su za Formulu 1 i razne prototipove.

Mi smo se našli ovdje, na samom jugu Francuske, s ekskluzivnom pozivnicom Kawasaki i DKS-a kako bismo isprobali njihov najnoviji uradak za 2007. predstavljen svega mjesec dana ranije. Da, srećkovići smo, ali ne zato što smo ovdje na Azurnoj obali, već zato što ćemo prije svih sjesti na Kawasakijev najnoviji motocikl koji bi prema našim procjenama vrlo lako mogao postati bestseller.

Iako smo od čuvene staze vidjeli samo ogradu i morali se zadovoljiti kavom u njihovu baru «High speed Club», nismo požalili što smo došli ovdje, jer su ceste u Provansi izuzetno očuvane i zavojite. Tim više što je testna ruta vodila preko prijevoja ovdašnjeg nacionalnog parka, na kojoj se voze reli auto utrke. Dakle, zavoja nije manjkalo, pa smo na Versysu uživali čak i više od večernjeg izlaska u obližnjem mondenom ljetovalištu St. Tropez.

U prošlom broju predstavili smo vam Versys 650, pa već zacijelo znate da agregat preuzima s modela ER6. No, pogledajmo gdje se naš junak pozicionira na tržištu. Suprotno nekim očekivanjima, Versys ne zamjenjuje dosadašnji bestseller KLE 500, koji i dalje ostaje u ponudi, već proširuje Kawasakijevu paletu tamo gdje je ona bila "tanka". Versys se nalazi točno na pola



OČEKIVANA CIJENA
OKO 53.000 kn

Budući Bestseller



puta između modela cestovnog nakeda ER6 i endura KLE 500, kako po performansama, tako i po dizajnu. On je svenamjenski motocikl, kako mu to i samo ime govori (izvedenica od Ver: Versatile - sves-tran ili pokretljiv i Sys: system - sustav). Dalje, kako mu ime govori, trebao bi pokupiti najbolje od oba modela. No, to ćemo provjeriti kasnije. Jedno je sigurno: to nikako nije Supermoto motocikl nastao tako da su na enduro model stavljene gume od 17 cola, kako bi netko u prvi mah mogao zaključiti. Versys je potpuno nov motocikl i ima malo zajedničkog s ostalima iz Kuće.

Uživo ljepši nego na slikama

Ako vam je na slikama bio samo lijep, pričekajte da ga vidite uživo, jer tada ostavlja mnogo snažniji dojam. Dizajnom dominira visina spremnika goriva i prednja maska kojoj se visina može podešavati u tri nivoa. No, nitko tko ga i jednom pogleda ne može zaboraviti njegovo prednje svjetlo. U stvari, u tom jednom tijelu su četiri svjetla: dugo i kratko - jedno iznad drugog, i dva mala poziciona svjetla smještena s lijeve i desne strane gornjeg reflektora, kako bi on izgledao znatno šire nego donji. Straga je ugrađeno vrlo trendy svjetlo od LED dioda koje su prekrivene prozirnom plastikom.

Zakoračimo li preko sjedala, vidjet ćemo kako je Versys puno veći motocikl od ER6n i f, a to se osobito primijeti po višem upravljaču i širem sprem-

ABS sustav dio je dodatne opreme

niku goriva, te višem sjedalu. No, spremnik ipak nije toliko širok kao kod četverocilindraša, pa će i oni niže stasa ovdje lako doći prstima do poda. Sjedalo se nalazi na 840 mm, a u opciji se nalazi i još niže sjedalo. Novi Versys je od modela ER6 napredovao u svim smjerovima, kako po veličini tako i po kvaliteti ugrađenih komponenti. Krenimo od prednje vilice: ona je ovdje sportska, preokrenutog tipa i podesiva na dva parametra, na hidrauličnoj kočnici pri sabijanju i na opruzi, odnosno predopterećenju.

Stražnji amortizer je i ovdje pomaknut u desnu stranu, izvan uzdužne osi, a moguće ga je podešavati, kao i prednju vilicu, prema dva identična parametra. Time se oni mogu uskladiti da u svakom trenutku rade sinkronizirano. To je jako važno za ukupnu ravnotežu vozila u zavoju i prilikom prelaska preko uzastopnih neravnina. Ovjes u globalu kombinira dugi hod jednog endura (znatno

duži nego na ER6 ili Z750) sa sportskim setup-om hidraulike. Klizi 150 mm na prednjem kraju i 145 mm na stražnjem amortizeru.

Ispušni top smješten je ispod agregata u Buell stilu, kako bi se donekle spustilo težište ovog visokog motocikla. Nadalje, prekrasna aluminijska stražnja vilica je asimetrična, pa tako s desne strane izgleda kao "banana" i ostavlja dovoljno mjesta ispušnom topu, a s desne strane je pojačana s gornje strane u racing stilu. Iako izgleda jako masivno, njene su stjenke vrlo tanke kako bi se što više štedjelo na težini gdje god je to moguće. Kada smo već kod ciklistike, ne možemo ne spomenuti lijepi okvir od čeličnih cijevi, koji dio nosivosti prepušta samom agregatu. Sa stražnje i prednje strane prekrivaju ga dvije ukrasne plastike, pa se on samo naslućuje, a vidljive su dvije cijevi u crnoj boji. Stražnji dio okvira ispod sjedala je izbočen i ostavljen za laki prihvat bočnih kofera. Bočnim koferima također ide u prilog i rješenje centralno smještenog ispušnog lonca, čime je bočna silueta vozila ostala čista.

I kočnice izgledaju kao da su došle sa klase više. Tri nazubljena diska djeluju vrlo snažno. Naprijed se montiraju kliješta s dva klipića promjera 300 mm, dok je straga kaliper s jednim klipom i disk od 220 mm.

Međuosovinski razmak od 1.415 mm još uvijek ga svrstava u skupinu kraćih motocikala, kod kojih

Stražnji dio okvira ispod sjedala ima i izbočen dio, koji je ostavljen izvan oplata za laki prihvat bočnih kofera, a služi i kao dodatno pojačanje nosivosti stražnjih torbi.





bi okretnost trebala biti u prvom planu. Tome pomaže i umjerena težina od 181 kg bez ABS-a ili 187 sa ABS-om.

Potpuno novi instrumenti sadrže veliki obrtomjer u prvom planu, kao na sportskim motociklima, nadopunjen racing bijelom podlogom pored koje se nalazi manje dominantan multifunkcionalni displej. On sadrži brzinomjer, mjerac količine goriva, mjerac količine kilometara, ukupni i dva parcijalna, te uvijek koristan sat.

Agregat je smiren i vrlo ugodan

Kao što smo to već spomenuli na testovima ER6, ovaj agregat je izrazito malih dimenzija, mnogo manji od modela KLE 500 ili ER5. Opremljen je modernim elektronskim ubrizgavanjem goriva marke Keihin, promjera tijela 38 mm i zadovoljava najstrože Euro 3. Kawasakijevi inženjeri krivulju agregata su programirali prema ljepoti vožnje u niskim i srednjim okretajima. Dakle, top speed nije bio prioritet, pa je, barem na papiru, snaga smanje-

na. Tako je ovaj motor slabiji od ER6n za 8 KS, ali ih razvija pri 500 okretaja niže. To su inženjeri dobili tako da su smanjili bregove na bregastim osovinama i pomaknuli kut paljenja. Kako bi Versys bio još puniji na niskim okretajima, ispušne cijevi sada su spojene jednom premosnicom na korektnoj udaljenosti od izlaza iz cilindra.

Maksimalnu snagu od 64 KS Versys razvija pri 8.000 okr/min, a okretni moment od 6,1 pri 6.800 okretaja (200 okretaja niže od ER6). Podsjetimo da je njegov agregat poznati dvocilindraš s paralelnim cilindrima ukupne zapremine 659 ccm. Ima 4 ventila u svakoj glavi i omjer kompresije 10,6:1. Kut paljenja među cilindrima iznosi velikih 180 stupnjeva, pa cilindri vrše ekspanziju naizmjenično, što ovom agregatu daje vrlo uravnotežen rad. No da vidimo kako to djeluje u praksi...

U vožnji može napasti i sportaše

Za upravljačem položaj tijela najviše sliči Apriliji Pegaso. Dakle, sjedite čvrsto na stražnjici, usprav-

no i opuštено, a ručke su savijene blago prema vama. Sjedalo je postavljeno mnogo više u odnosu na ER6: 840 mm naspram 785 mm. No, sjedalo se može kao opcija naručiti i nešto niže. Ovakav položaj idealan je za vozače prosječne visine. Iako prednji kraj nije nimalo opterećen preko upravljača, u vožnji ipak daje dobru povratnu informaciju prednjeg kotača sa podlogom.

Versys možete voziti već od 2.500 okretaja naviše, da cijeli agregat ne vibrira, a najugodnije se osjeća između 3.000 i 6.000 okretaja radilice u minuti. Ide on u okretaje i mnogo dalje, sve do preko 8.000 okretaja, ali to nije područje njegova rada s obzirom na namjenu ovog motocikla. Vibracija nema uopće, niti na nogama niti na sjedalu a niti na ručkama. Stoga on u vožnji daje osjećaj kao da vozite jednog blagog četverocilindraša. Najljepše se voziti brzinama između 80 i 120 km/h. Tada je sve opuštajuće i predvidivo. Maksimalna brzina novog Versysa je oko 180 km/h, pri čemu ne osjećamo neko veće naprezanje





Ispod sjedala nema nikakvog mjesta, osim za U-lock zaštitu od krađe. Za touring namjenu ispod sjedala bi morala stati barem kutija s Prvom pomoći.

agregata u smislu vibracija ili povišene buke. Mjenjač sa 6 brzina kazetnog tipa omogućuje vrlo usku konstrukciju agregata.

Kako smo već spomenuli, položaj tijela je opušten, ali uvijek spreman za akciju. Začudo, ovaj se motocikl može voziti i agresivno. I to mu ne smeta. Tada mu jedino nedostaje snage. S obzirom na to da

Kako bi Versys bio puniji na niskim okretajima, ispušne cijevi sada su spojene jednom prenosnicom na korektnoj udaljenosti od izlaza iz cilindra.

vozač sjedi uspravno, prilikom snažnih ubrzanja mu je od pomoći povišeno sjedalo suvozača, koje dobro služi kao oslonac, ali i kasnije u samoj vožnji. Gume dimenzija 120/70 naprijed i 160/60 ZR17 straga odlično drže podlogu i pri ovoj snazi agregata nema potrebe za širom gumom. Čak naprotiv, tada bi se izgubile ove izvanredne okretne sposobnosti.

Kočnice također zaslužuju same hvalospjeve. Odlično se doziraju, a imaju snagu kočenja samo jednim prstom. Iako su kočnice iste na svim Versysima, primijetili smo da verzija s ABS-om ima jaču prednju kočnicu, no to možemo pripisati samo slučaju razrađenosti ili odstupanja u proizvodnji. Na kraju cjelodnevne vožnje prsti su nas boljeli od kočenja, ali kočnice nismo pregrijali.

Zaštita od vjetra je prosječna, ali moramo spomenuti da nas vjetar nije nikad izudarao tijekom našeg

Pogled na Cassis sa prijevoja nacionalnog parka Cretes. Naš test vozač na svjetskoj prezentaciji u Francuskoj bio je, kao i obično, jedini predstavnik iz Hrvatske pa vam ovdje donosi ekskluzivno prve dojmove.



Versysa možete voziti sportski odlučno s naglim promjenama smjera a da se on pri tome niti najmanje ne buni. Čak štoviše to mu vrlo godi, jer ciklistika mu je odlično pogodena.



Versys se nalazi točno na pola puta između modela cestovnog nakeda ER6 i endura KLE 500, kako po performansama, tako i po dizajnu.



Versys možete voziti već od 2.500 okretaja naviše, da cijeli agregat ne vibrira, a najugodnije se osjeća između 3.000 i 6.000 okretaja radilice u minuti. Najljepše se voziti brzinama između 80 i 120 km/h. Tada je sve opuštajuće i predvidivo.

putovanja ovim cestama. Vjetrobran se može podešavati u tri različite visine s razmakom od 20 mm.

Za Versys sigurno ne možemo reći samo kako je dobar za te novce. On nudi mnogo više. Lako bismo ga svrstali u red veće klase, da je agregat samo malo jači. Ciklistika to zaslužuje. Osjećaj za upravljačem u vožnji i čvrstina konstrukcije u zavoju ne daju se niti po čemu mjeriti s starim modelom KLE. Ako si možete priuštiti još malo novaca, potrošite ga. Razlika između ova dva modela je nemjerljiva novcem.

Glavni konkurent našem testnom primjerku je Multistrada 650, koja košta 79.000 kn i Suzuki V-Strom DL650 sa cijenom od 62.000 kn. Ne moramo vam spominjati kako je Versys sto-

ga definitivno best buy u klasi.

Kawasaki u opciji nudi i kit za smanjenje snage ovog modela na svega 25 KW, za one vozače koji moraju zakonski ograničiti snagu. Od korisne dodatne opreme izdvajamo niže sjedalo za one niže stasom, povišeni prednji vjetrobran, ali i simpatične pokazivače smjera koji su ugrađeni u ogledala. Na kraju spomenimo i to da se Kawasaki Versys nudi u tri boje: crnoj, srebrnoj i narančastoj.

Za novi Kawasakijev Versys isplatilo se potegnuti skroz ovamo do Azurne obale, jer oduševio nas je u svakom pogledu. Ako ste s modelom KLE mogli otići na kraj svijeta, s Versysom možete nastaviti dalje. ■



TEHNIČKI PODACI

| |
|---|
| Motor: dvocilindrični, četverotaktni |
| Promjer x hod: 83 x 60 mm |
| Obujam: 649 ccm |
| Odnos kompresije: 10,6:1 |
| Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru |
| Hlađenje: tekućinom |
| Paljenje: elektronsko |
| Napajanje: elektronsko ubrizgavanje, promjer tijela 38 mm |
| Spojka: Višelamelna u uljnoj kupci |
| Mjenjač: 6 brzina |
| Okvir: čelični cijevasti |
| Ovjes: Up side-down vilica s cijevima promjera 41 mm, hoda 150 mm; straga oscilirajuća vilica s polegnutim amortizerom |
| Gume: prednja 120/70-17, stražnja 160/60-17 |
| Kočnice: Naprijed dva nazubljena diska promjera 300 mm, straga disk od 220 mm |
| Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.125, širina 840, visina sjedala 840, osovinski razmak 1.415, težina 181 kg |
| Spremnik goriva: 19 l |
| Max. brzina: oko 180 km/h |

+ Završna obrada, ovjes, kočnice, stabilnost, prilagodljivost, cijena

- Mjesto pod sjedalom, mekano sjedalo