

Plemić zelene

Nakon uspješnog eksperimenta tijekom kojeg su u DNA nestvarno snažnog ZZR-a umetnuti točno određeni geni putnog motocikala, iz Kawasakijevih je laboratorija izašao potpuno novi model, koji ispred svog imena rado stavlja titulu super-touring. Prilikom križanja vrsta GTR 1400 je sasvim očekivano dobio na težini i izgubio na temperamentu, kako ukupnim performansama ne bi bio previše superioran malobrojnim konkurentima kojima bez problema konkurira udobnošću, ugladenošću i vožnošću. Uz uporabu varijabilnog sustava upravljanja ventilima te inovativnog rješenja stražnje vilice jedinstvenim ga čine i neki prestižni elementi preuzeti s R modela, no takva koketiranja sa sportom ni na koji način ne umanjuju užitke koje sa sobom donose duga putovanja, tek vam ostavljaju mogućnost da ona budu puno brža



CIJENA
118.480 KN

krvi



Oštri zavoji GTR-u nisu posebno dragi, no što je dionica otvorenija, to će vas više oduševljavati stabilnost motocikla i mogućnost ostvarivanja sasvim solidnih nagiba

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ

ALSACE - Kada se geni kalifornijske pastrve umetnu u DNA običnog krastavca ne bi li ovaj postao otporniji na niske temperature, onda se s pravom dvojiti o opravdanosti takvog postupka, no kada se nešto slično dogodi u svijetu motocikala, onda se može računati ako već ne na srčani aplauz, onda barem na iskrenu zainteresiranost publike, dok su negativne reakcije uglavnom rijetkost. Iz takvih križanja vrsta može se izroditi i kakav nesretni mutant, no svako je kombiniranje gena dalo svoj doprinos nezaustavljivoj evoluciji koja je kroz uobičajenu metodu pogodaka i pogrešaka rezultirala silnim obiljem najrazličitijih vrsta i modela koji nastanjuju današnje tržište motocikala. Pritom su se iznjedrile tolike nove klase i podklase da je jednako teško nabrojati ih kao i povući jasnu crtu između njih.

Doduše, najnoviji, a početkom srpnja konačno i službeno predstavljene Kawasakijev uradak GTR 1400 nije imao nikakvu namjeru izmisliti neku novu kategoriju, no činjenica da je svejedno pokušao pomaknuti granice touring klase jednako je neosporna kao i ona da se na tom putu služio genetskim inženjeringom. Naime, GTR je nastao izravno na osnovama prošle godine predstavljenog projektila ZZR 1400, koji je očito predobar genetski materijal da bi ga svijet ugledao u samo jednom pojavnom obliku. Pa, iako sasvim sigurno postoji i pokoji nezasićeni motorist koji bi na njegovim osnovama poželio vidjeti neki još ekstremniji motocikl, ZZR 1400 svojim performansama ne ostavlja previše prostora takvim razmišljanjima i ako ga već nismo vidjeli u nekom super-naked izdanju, sasvim je logično da je na njegovim sport-touring osnovama predstavljen još jedan sport-touring, ali ovaj put s jasnim naglaskom na putovanjima.

Taj potez ima to više smisla što Kawasaki s GTR-om nije samo popunio prazninu u svojoj ponudi, već je i ušao u prestižan, a brojem modela siromašan svijet motocikala koji naglasak stavljaju na

maksimalno udobno savladavanje dugih dionica, ali pritom svome vlasniku žele pružiti vrhunske performanse i sasvim dostatnu količinu zabave u sportskoj vožnji. Iako će u Kawasaki tu klasu prozvati super-touring, mi bismo ostali vjerni tradicionalnim vrijednostima, te ćemo GTR sukladno njegovu imenu proglasiti GT motociklom, to više što je prethodna rečenica u potpunosti na tragu definicije onog što se u svijetu automobila naziva Grand Touring ili na talijanskom Gran Turismo. Razlog više za obranu ove naše klasifikacije daje nam i BMW-om model znakovita imena K 1200 GT, kojem je do pojave ovog Kawasakijevog modela društvo u toj klasi pravila samo Yamaha FJR 1300, dok je Hondin Pan European ipak previše izražene klasične touring orijentacije da bi ravnopravno upao u ovu kategoriju. A u kolikoj mjeri tek pridošli GTR uvodi novine u ovaj segment i koliko je u stanju pomrsiti račune spomenutom dvojcu pokušat ćemo vam predočiti dok slovkamo njegovo ime.



G kao Grand

Iako pridjev Grand može imati bezbroj značenja, mi bismo se u ovom slučaju odlučili za velik ili veličanstven, to više što to GTR svakako jest. Doduše, on više imponira svojim dimenzijama negoli dizajnom, no treba imati na umu i to da spada u red onih motocikala koji nisu fotogenični, što će reći da uživo izgledaju bolje negoli na fotografijama. Zahvaljujući tvrtki DKS iz Maribora kao generalnom uvozniku za Kawasaki u to smo se mogli uvjeriti i sami na europskoj dinamičkoj prezentaciji ovog modela, koja se uglavnom odvijala na planinskim cestama u francuskoj regiji Alsace stiješnjenom na tromeđi sa Švicarskom i Njemačkom. Dok smo ga promatrali u predvorju hotela u bajkovitom mjestu Ottrott, GTR nam se učinio nekako najupečatljivijim u izravnom kontaktu oči u oči, budući njegova «široka ramena» u kombinaciji s velikim prednjim svjetlima jasno odašilju poruku da ovaj motocikl puca od snage. Ta ista svjetla su toliko predimenzionirana da usisnici za zrak smješteni podno njih



◀ Ploča s instrumentima preuzeta je sa ZZR-a, a razlikuje se po tome što putno računalo uz brojne informacije nudi i mogućnost očitavanja pritiska u gumama. TomTom navigacijski uređaj nije dio serijske opreme i mora se posebno nabaviti



▲ Podešavanje visine svjetlosnog snopa izvodi se krajnje jednostavno



GTR je projektiran tako da vam omogući udobnija putovanja s velikim prosječnim brzinama, a to potvrđuje i njegova dobra zaštita od vjetra. Ipak, pri brzinama većim od 200 km/h primjetna su blaga lelujanja prednjeg kraja, posebno ako se u igru uključi bočni vjetar

► Prednji diskovi i radijalna klijesta preuzeti su sa ZZR-a, dok je stražnjem disku povećan promjer



S obzirom na njegov aristokratski status, GTR 1400 se sasvim razumljivo ne nudi u zelenoj ili narančastoj varijanti



uopće ne dolaze do izražaja, što se ne bi moglo reći i za masivne i neobično nisko postavljene, ali lijepe retrovizore.

Pritom mu je «izraz lica» toliko drugačiji od ZZR-a, da će ovaj model na svog bliskog rođaka podsjetiti tek prednjim blatobranom, koji je jednako kao i ostatak motocikla prošao temeljiti tretman oblikovanja u zračnom tunelu. Taj je element lako prepoznatljiv po malim rebarcima koja se kao stilski element nalaze i na masivnim oplatama, a skladno se nastavljaju i na bočnim koferima, bez kojih bi ovakav motocikl bio nezamisliv. Oni dobrim dijelom određuju vizualni identitet stražnjeg kraja, koji svoju originalnost može zahvaliti neobičnom smještaju stražnjeg svijetla izvedenog u LED tehnologiji koje ne predstavlja jednu cjelinu s pokazivačima smjera, već je kao zasebni element visoko podignuto, kako bi motocikl bio uočljiviji drugim sudionicima u prometu. Sloganu vidjeti i biti viđen pridonose i već spomenuti prednji reflektori, koji se osim po jakom svjetlosnom snopu i mogućnošću podešavanja njihove visine odlikuju i malim pozicijskim svjetlima smještenim u same rubove, kako bi motocikl bilo lakše uočiti s boka, no i bez tog detalja morali biste biti Ray Charles da vam promakne takva grdosija.

No, dosta smo se bavili estetikom, vrijeme je da upoznamo srce i dušu ovog motocikla koji, iako to vizualno vješto skriva, mehanički počiva na naj snažnijem Kawasakijevom motociklu. Počet ćemo zato s aluminijskim okvirom koji prelazi preko agregata i tako smanjuje širinu središnjeg dijela, a od istovjetnog elementa koji se ugrađuje na ZZR razlikuje se po pojačanoj glavčini upravljača koja bi se trebala lakše nositi s povećanom težinom, te po čvršćem donjem dijelu okvira prilagođenom prihvatnu nove stražnje vilice. Međuosovinski razmak je pritom produžen za punih 60 mm tako da je prednja upside-down vilica povećanjem kuta upravljača izbačena za dodatnih 30 mm prema horizontu, a jednako toliko je produžena i potpuno nova stražnja tetra-lever vilica, koja svoju složenu

izvedbu opravdava umanjivanjem negativnih učinaka kardanskog prijenosa. Tolikim povećanjem osovinskog razmaka moralo se izgubiti ponešto na okretnosti, no svjetske putnike kojima je ovaj motocikl namijenjen obradovat će to što je tako stvoren dodatni prostor za smještaj suvozača i prtljage kao sastavnog dijela «inventara» ovakve vrste motocikala. S obzirom na to da oni sa sobom u miraz donose i dodatnu težinu koja uglavnom opterećuje stražnji dio motocikla, svakako treba pohvaliti to što se mijenjanje predopterećenja stražnjeg ovjesa

izvodi krajnje jednostavno putem lako dostupnog hidrauličkog podešivača smještenog pored lijevog oslonca za noge suvozača.

Uz predopterećenje, na stražnjem se amortizeru možete igrati i s povratom, a iste mogućnosti podešavanja vrijede i za prednju upside-down vilicu, koja pritom i dalje obuhvaća ZZR-ov prednji kotač, kao i kočionu grupu od dva nazubljena diska promjera 310 mm i četveroklipnih radijalnih kliješta, koja su u ovom slučaju sasvim očekivano oplemenjena ABS-om. Nešto više promjena uočavamo na stražnjem

Iako masivan, GTR ima vrlo dobre performanse i kada se jednom spustite s autoceste na neku zavojitu cestu sigurno će vam pružiti više zabave nego što ste očekivali



Svojim dizajnom GTR 1400 je tipični pripadnik svoje klase, a ponajviše ga određuju masivna prednja svjetla, koja će ona mastovitije možda podsjetiti na ZX-12R



kraju motocikla, koji je udomio čvršći stražnji kotač i veći disk promjera 270 mm, a o ozbiljnosti kojom su Kawasakijevi inženjeri prionuli stvaranju ovog modela svjedoči i to da je s obzirom na njeno očekivano češće korištenje poluzi stražnje kočnice dodatno povećana kontaktna površina. No to je samo kap u moru promjena koje je ovaj motocikl morao proživjeti kako bi se iz lovca na brzine pretvorio u uglađenog gospodina, a jedna od značajnijih je prigušivanje pogonskog agregata kako bi se bolje snašao u novim radnim uvjetima. Najzvučnija novost je svakako ugradnja varijabilnog sustava upravljanja ventilima, no redni je četverocilindraš pretrpio i sijaset drugih promjena, koje uključuju smanjenje stupnja kompresije sa 12:1 na 10,7:1, povećanje mase zamašnjaka i ugradnju manjih leptirastih tijela promjera 40 mm. Svaka od tih promjena trebala bi pridonijeti boljem razvijanju snage na niskim i srednjim okretajima, a tretman prilagodbe novim zahtjevima prošao je i ispušni sustav koji sada posjeduje samo jedan prigušivač, ali i neki periferni uređaji poput hladnjaka, koji je dobio još jedan ventilator.



Tetra-lever sustav stražnjeg ovjesa dobro "skriva" nedostatke kardanskog prijenosa

(1) Za originalni izgled stražnjeg kraja pobrinulo se visoko podignuto stražnje svjetlo izrađeno u LED tehnologiji (2) Praktičan pretinac za rukavice rješava problem smještaja mobitela ili novčanika za vrijeme vožnje, a bitno olakšava i proces plaćanja cestarine (3) Bočni koferi su dio serijske opreme, jednako kao i nosač stražnjeg kofera



1



2



3



3

Sve u svemu, kada sve te promjene zbrojimo, onda u stvari oduzimamo buduću su vrijednost snage i okretnog momenta vidljivo pale u odnosu na originalnu izvedbu. Tako umjesto 190 KS pri 9.500 okr/min i 154 Nm pri 7.500 okr/min GTR raspolaže sa 155 KS pri 8.800 okr/min i 136 Nm okretnog momenta pri dosta niskih 6.200 okr/min, što je barem na papiru pomalo razočaravajuće i predstavlja popriličan deficit u svakom pogledu. No, doslovno shvaćanje deklariranih vrijednosti uvijek skriva opasnost od stvaranja iskrivljene slike o mogućnostima nekog stroja i u ovom je slučaju za realnije sagledavanje stvarnog stanja potrebno zaviriti u dvorište konkurencije. Tada postaje jasno da je GTR barem ravnopravan, ako ne i bolji od njih, a jedino područje u kojem se može zacrvetiti odnosi se na gomilanje masnog tkiva. Činjenica da je za punih 15 odnosno 30 kg teži od Yamahe i BMW-a i ne djeluje toliko zastrašujuće dok u igru ne uključimo ZZR, koji je od svoje tourerske inačice lakši točno 61 kg. Takvu nam razliku ne može u potpunosti objasniti niti ugradnja kardanskog

prijenosa, ni bogatije serijske opreme koja između ostalog uključuje i ABS i velike bočne koferne, ali ni dodatno protezanje u dužinu i širinu. No, nitko nije savršen i osjetan porast težine valjda je morao biti jedan od neželjenih nusprodukata nastalih prilikom pretvaranja supersoničnog projektila u krstareću raketu dugog dometa.

T kao Touring

Vođeci se starom narodnom mudroču prema kojoj je kilogram perja jednako težak kao i kilogram željeza nismo pokazali spremnost nekritički prihvatiti tvrdnje Kawasakijskih stručnjaka kako dobar dio GTR-ovih kilograma ipak ostaje sakriven njihovim pametnim razmještajem i niskim težištem, već smo se u takvo što željeli uvjeriti u praksi. Nažalost, te je naše planove prvog dana u dobronome pokvarila dosadna kiša koja nam ni u jednom trenutku nije pružila priliku da se ozbiljnije upustimo u istraživanje svih potencijala ovog stroja. Tako nam je od dinamičkih osobina tog dana ostalo u sjećanju tek da ABS vrlo dobro

funkcionira na kiši, da se na oštrim zavojima može osjetiti lagano zatvaranje upravljača i da je GTR poprilično zahtjevan pri manevriranju na mjestu. To znači da se kod svih polukružnih okretanja i sličnih zahtjevnih manevara koji se izvode pri malim brzinama treba osloniti isključivo na zakretanje upravljača, te pritom treba, koliko je to moguće, izbjegavati ozbiljnija naginjanje motocikla, budući ćete u tom slučaju itekako osjetiti pozamašnu težinu.

No, ako nam nepovoljni vremenski uvjeti već nisu dozvolili da se pretjerano zaigramo, barem su nam dali mogućnost da svoju pažnju usmjerimo na ispitivanje udobnosti kao bitne, ako ne i najvažnije odrednice ovakve vrste motocikala. Uostalom, postoji li bolji ispitni poligon za ispitivanje ukupne ergonomije i zaštite od vremenskih utjecaja od onog kada vam duboko promrzli nožni prsti sugeriraju da biste pri prelasku jednog od brojnih planinskih prijevoja obavijenih u oblake možda mogli vidjeti i pokoju pahulju snijega, samo da vidljivost nije smanjena na manje od «pljunometa». Bez daljnjeg



Da su vremenske prilike bile bolje, GTR bi nam možda trošio i više od vrlo umjerenih 6,9 litara na 100 kilometara. Ukoliko ćete većinu kilometara provoditi na autoputu pri brzini od 120 do 150 km/h, onda vam spremnik goriva od 22 l osigurava autonomiju od 300-tinjak kilometara

Praktičnost na djelu. Predopterećenje se podešava okretanjem gumba



DODATNA OPREMA



● Pravi touring motocikl je nezamisliv bez pripadajuće ponude dodatne opreme, pa tako i GTR 1400 nudi nekoliko mogućnosti s kojima će daleka putovanja postati još ugodnija. Tako se u Kawasakijskom izlogu broj 1 nalazi udobnije sjedalo ispunjeno posebnim gelom, kao i još veći vjetrobran, a uskoro će se pojaviti i grijane ručke, ali i grijane rukavice. Oni koji cijene praktičnost mogu uz stražnji kofer zapremine 39 litara naručiti i posebne vodootporne torbe koje se smještaju u bočne koferne i tako omogućuju jednostavno prenošenje prtljage od motocikla do sobe za noćenje, a tu su i posebni adapteri za montažu TomTom navigacijskog uređaja koji se spaja na utičnicu za struju uključenu u serijsku opremu. Za one pak koji žele da im motocikl traje vječno postoji i pripadajući "Tankpad" za zaštitu spremnika goriva, kao i prozirna naljepnica koja štiti bočne koferne od ogrebotina.



Kako i priliči jednom ovakvom motociklu, udobnost je gotovo besprijekorna. Određene zamjerke odnose se samo na to što su ruke donekle izložene vjetru, dok su blage vibracije koje se osjete na nogama toliko slabog intenziteta da ne zaslužuju posebnu pažnju



duljenja, možemo slobodno reći da je GTR takav ekstremni ispit udobnosti položio s odličnim, a naša bi fasciniranost ovim motociklom možda bila još i veća da smo u tom trenutku znali kako na orebreljenim kanalima za odvođenje topline iz hladnjaka postoji i mali spojler koji se u hladnim danima mogu lako izvaditi, te tako omogućiti da topli zrak struji izravno po koljenima.

Položaj vozača je pritom odlično pogodan, što znači da ruke same padaju na sjajno postavljen upravljač, koji je za 100 mm viši i za 96 mm povučen više unatrag nego na ZZR-u, jednako kao što su i oslonci za noge postavljeni nešto niže i pomaknuti prema naprijed, te tako u kombinaciji sa 15 mm višim sjedalom omogućuju besprijekoran položaj donjih ekstremiteta. Uz to, koljena su ugodno

smještena u udubljena u spremniku goriva, koji se dobrim dijelom proteže i ispod sjedala, a kada tome pridodate široke prednje oplaste, dobijete ugodno okruženje u kojem su noge dobro zaštićene od vjetra, a dijelom i od kiše.

Što se pak tiče zaštite gornjeg dijela tijela od vjetra, tu vam je očekivano najveći saveznik veliki prednji vjetrobran koji se podešava električnim

POVIJEST MODELA

GTR 1000



● Iako je Kawasaki s GTR-om 1400 ušao u sasvim novi tržišni segment, taj motocikl ima svog ne tako dalekog pretka u putnom modelu GTR 1000, koji se na tržištu našao davne 1984. godine i dijelio pogonski agregat s GPZ-om 1000 RX. Uz neke se promjene GTR 1000 proizvodio sve do početka ovog tisućljeća, a u svojem je posljednjem izdanju raspolagao sa sasvim solidnih 98 KS koje je razvijao pri 9.000 okr/min (u verziji za američko tržište čak i 12 KS više), što je bilo sasvim dovoljno za agilno pokretanje 273 kg teškog motocikla. Jednako kao i njegov nasljednik, GTR 1000 je svojedobno važio za nešto sportskijeg pripadnika touring klase, no bez obzira na izražene vibracije bio je u prvom redu namijenjen dugim putovanjima, o čemu svjedoči i spremnik goriva od 28,5 l. Iako ga rijetko vidamo na našim cestama, širem pučanstvu mogao bi biti poznat kao prateće vozilo na biciklističkim utrka tipa Tour de France.



Bočni koferi dio su serijske opreme, dok se središnji kofer mora nadoplatiti

putem. Kada je postavljen u najnižem položaju, ramena i glava nisu najbolje zaštićeni od vjetra, no budući se ne podešava po stupnjevima, već kontinuirano, svatko će lako pronaći poziciju koja najbolje odgovara njegovoj visini i brzini vožnje. U pravilu, što smo vjetrobran više podignuli, to nam se činilo da je zaštita od vjetra bolja, iako se pritom primjetno povećavao šum u kacigi kao posljedica snažnih turbulencija koje su se tada stvarale iznad naše glave.

Da svi dijelovi našeg tijela ne bi bili zadovoljni, pobrinite su se podlaktice koje su negodovala zbog toga što su donekle izložene vjetru, no u gotovo zimskim uvjetima koji su vladali u francuskim planinama početkom srpnja nekako su nam najviše nedostajale grijane ručke, koje se u ovoj klasi nekako uzimaju zdravo za gotovo. Stvar su donekle pokušati spasiti veliki retrovizori, no oni su samo djelomično uspješni u tome da zračne struje prebace preko ručki upravljača. Zato im se ne može osporiti da pružaju vrlo dobru preglednost straga, te vam zbog toga što su nisko postavljeni omogućuju da u svakom trenutku vidite gornji dio svojih kofera.

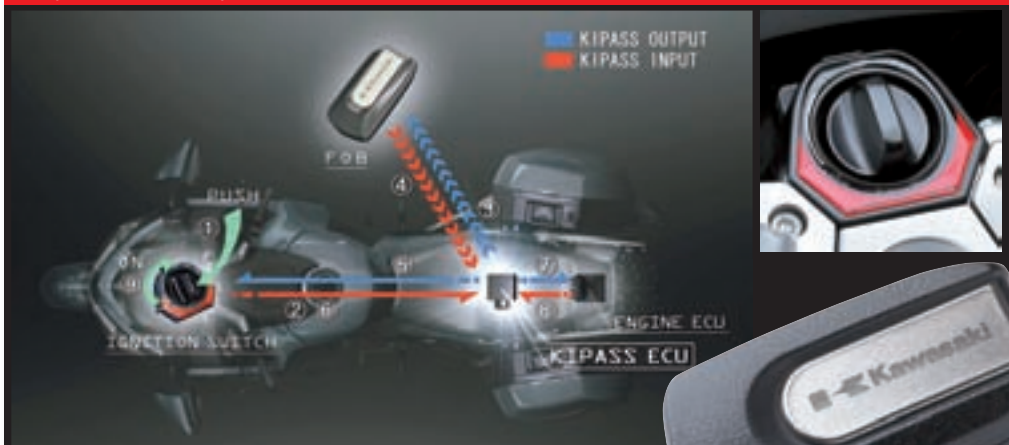
R kao reaktivnost

Slovo R u svijetu motocikala obično označava Racing, no takav pridjev nipošto ne pristaje jednoj ovako plemenitoj klasi koja obitava u međuprostoru između klasičnih putnih i sportsko-turističkih motocikala. I prije nego smo sjeli za upravljač ovog motocikla činilo nam se da bi ono moglo označavati reaktivnost, a to se i potvrdilo već drugog dana našeg druženja, kada smo u procjepu između dva kišna oblaka svako malo naišli i na pokoji kilometar suhog asfalta na kojem smo mogli odlučnije odvrnuti ručicu gasa. Doduše, zbog kronične zakrčenosti ono malo autoceste koja se našla na našoj rutini nismo uspjeli do kraja ispitati sve brzinske mogućnosti ovog stroja, no ono što nam je GTR uspio prezentirati bilo je više nego dovoljno da povjerujemo tvrdnji Kawasakijevog testnog vozača kako je ovaj motocikl sposoban razviti realnih 255 km/h.

Način na koji se iskazuje snaga je zapanjujući, a sve modifikacije na agregatu i varijabilni sustav upravljanja ventilima čine ovaj agregat vrlo upotrebljivim već nakon 2.000 okr/min, s time da prava zabava počinje kada kazaljka obrtomjera nagazi dvostruko veću brojku. Iako se ukupnim performansama i lakoćom vožnje ne može mjeriti sa ZZR-om, naš je dojam da ni povećana težina ni prigušena snaga nisu uspjeli uništiti originalni duh ovog agregata, čak ni onda kada se ubaci u završni, šesti stupanj prijenosa koji je u stvari «overdrive». Potisak koji se pritom oslobađa toliko je impresivan da smo se ulovili kako i ranije nego što je uobičajeno mijenjamo u viši stupanj, ne bismo li malo umirili agregat i popustili na tempu, a to je najbolja garancija da ćete biti jako brzi čak i kada se odlučite na put u dvoje s obiljem prtljage.

Uz krajnje elastičan i više nego dovoljno snažan agregat oduševio nas je i dobro projektirani mjenjač, kod kojeg nam se činilo da stupnjeve mijenjamo najbolje onda kada uopće ne koristimo kvačilo, to više što se ponekad prilikom otpuštanja poluge spojke opremljene radijalnom pumpom mogla osjetiti i sasvim neznatna grubost. Pritom svaku pohvalu zaslužuje ugradnja ograničivača povratnog momenta, o kojem obično govorimo kod motocikala izraženije sportske orijentacije, no kada jednom osjetite koliko je kod GTR-a izražen efekt kočenja motorom, postat će vam jasno da je ugradnja klizne spojke u ovom slučaju goto-

VVT, TETRA-LEVER, SENZOR PRITISKA U GUMAMA I KIPASS



Tehničke poslastice

● Iako se tehničkim inovacijama uglavnom bavimo kada pišemo o sportskim motociklima, Kawasaki GTR 1400 ima toliko novotarija koje tek trebaju naći put do vozila na dva kotača, da zaslužuju posebni okvir. Započet ćemo sa skraćenicom VVT, koja se pod tim ili nekim drugim sličnim imenom već odavno dokazala u svijetu automobila, dok je svojom ugradnjom u Hondin motocikl VFR 800 izazvala brojne oprečne rasprave. Ovoj Kawasakijevoj izvedbi nismo mogli naći ozbiljnije zamjerke, a pojednostavljeno govoreći radi se o sustavu varijabilnog upravljanja ventilima putem mijenjanja kuta bregastog vratila.

Srce tog sustava je računalno upravljani ventil koji ovisno o broju okretaja i stupnju otvorenosti ručice gasa propušta ulje u posebno kućište smješteno na samom kraju usisnog bregastog vratila. Unutar tog kućišta nalaze se posebne komore i rotor, koji se ovisno o pritisku ulja zakreće u jednu ili drugu stranu i tako za vrijeme njenog uobičajenog rotiranja dodatno mijenja kut bregastog vratila. Na taj se način mijenja preklapanje usisnih i ispušnih ventila te se postiže čišće izgaranje uz istodobno povećanje zakretnog momenta na niskim i snage na visokim okretajima. Da bi sve to bilo moguće modifikacijama su podvrgnuti i profili dodatno očvrstnutih bregastih osovina,

a donekle su promijenjena i čela klipova.

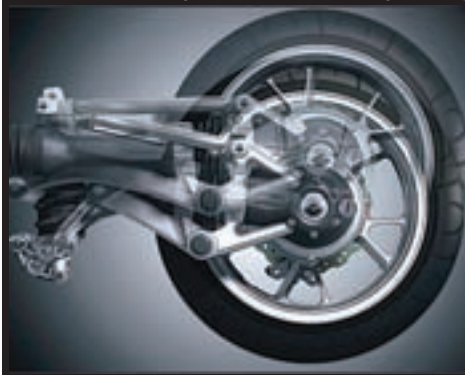
Druga se novost odnosi na specifičnu konstrukciju stražnje vilice, koja je i s lijeve i s desne strane izvedena u obliku paralelograma s četiri poluge. Taj je sustav nazvan Tetra-lever, a njegova je zadaća da kroz svoju fleksibilnost stvara efekt produžene vilice i tako pomicanjem točke zakretanja prema naprijed smanjuje efekt podizanja stražnjeg kraja prilikom dodavanja gasa karakterističan za korištenje kardana. Kada tome pridodamo "mekano" spojeno kardansko vratilo, dobijemo sasvim dovoljno elastičnosti da nas GTR u vožnji podsjeća na motocikle koji koriste lanac kao završni prijenos, iako se blagi trzaji kardana ipak mogu neznatno osjetiti.

I dok VVT i Tetra-lever imaju zadaću povećati vam ugodu vožnje, senzor pritiska u gumama trebao bi povećati sigurnost kroz konstantno nadziranje pritiska u prednjem i stražnjem kotaču i alarmiranje vozača na uočene neregularnosti. Trenutne vrijednosti pritiska možete stalno nadgledati na ploči s instrumentima, no za takvo što u stvari nema potrebe, jer će vas sustav automatski obavijestiti ako je pritisak u gumama manji od 2,2 bara. Pritom postoji određena tolerancija koja se odnosi na promjenu pritiska ovisno o temperaturi gume, a pripadajuća baterija iz



koje senzor crpi energiju trebala bi potrajati pet godina.

Ne znamo koliki je vijek trajanja baterije u transponderu, ali znamo da bez tog elementa nećete moći pokrenuti motocikl. Naime, GTR utjelovljuje KIPASS sustav elektronske autorizacije s posebnim transponderom koji omogućuju aktivaciju glavne sklopke i okretanje ključa u bravi. Sustav je pritom specifičan ne samo po tome što uobičajeni ključ kojim se daje kontakt u ovom slučaju izgleda poput velikog kružnog prekidača, već i stoga što ga bez ikakva straha ostavljate bravi, budući ga nije moguće izvaditi niti njime dati kontakt do trenutka kada se sa već spomenutim transponderom sasvim ne približite motociklu. Tada centralni sustav provjerava autentičnost ključa i transpondera i dopušta vam da pritiskanjem ključa dublje u bravu omogućite njegovo zakretanje u uobičajene položaje LOCK, OFF i ON ili pak u položaj FSS, kod kojeg ga možete nakratko fizički izvaditi iz brave kako biste njime otvorili spremnik goriva, prostor pod sjedalom ili kofer. Nakon početnog privikavanja sustav se relativno lako koristi, a zbog svoje bi elektronske autorizacije i složenog algoritma za kodiranje trebao biti dodatna garancija da će vaš skupocjeni motocikl biti pretvrd orah za potencijalne kradljivce, usprkos tome što bi oni mogli sasvim pogrešno zaključiti suprotno kada vide da ste ostavili ključ u bravi.



PRAZNA STRANICA

Sjedalo je vrlo udobno i dobro se slaže sa inače odlično pogodnom ergonomijom. Oni kojima to nije dovoljno imat će što izabrati iz GTR-ove ponude dodatne opreme



TEHNIČKI PODACI

Motor: redni, četiri cilindra, četverotaktni
Promjer x hod: 84 x 61 mm
Obujam: 1.352 ccm
Odnos kompresije: 10,7:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru, varijabilno upravljanje ventilima
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 40 mm
Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Završni prijenos: kardan
Okvir: aluminijski
Ovjes: naprijed upside-down vilica promjera 43 mm, hod 113 mm; straga Tetra-Lever oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 136 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 190/50-17
Kočnice: naprijed dvostruki nazubljeni disk promjera 310 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk od 270 mm i kočione čeljusti s dva klipčića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.270, širina 1.000, visina sjedala 815, osovinski razmak 1.520, suha težina 279 kg
Deklarirano: snaga - 155 KS (114 kW) pri 8.800 okr/min; max. okr. moment 136 Nm (13,9 kgm) pri 6.200 okr/min
Spremnik goriva: 22 l

+ udobnost, agregat, mjenjač, elastičnost i performanse, stabilnost

- težina, manevriranje na mjestu, okretnost u sporim zavojima

vo nužna, kako biste pri agresivnijoj vožnji mogli ubacivati u stupanj niže bez straha da ćete pritom imati problema s blokiranjem ili poskakivanjem stražnjeg kotača.

Spomenuti efekt kočenja motorom toliko je izražen, da u umjerenj vožnji vidljivo smanjuje umaranje kočione grupe, iako njoj takva pomoć u stvari uopće nije potrebna. Naime, izuzmemo li pomalo neosjetljivu, ali svakako korisnu stražnju kočnicu, prednji se diskovi odlikuju solidnom snagom i još boljom mogućnošću doziranja, dok je ABS svojom izvedbom na suhom samo mrvicu umanjio pozitivni dojam koji je ostavio na kišnom asfaltu. Sve u svemu, kočnice imaju potencijala čak i kada se

zaželite prave sportske vožnje, a slično vrijedi i za ciklistiku koja pruža osjećaj impresivne stabilnosti i omogućuje sigurno spuštanje u duboke nagibe.

Takvo što vam ne bismo preporučili samo u jako sporim i oštrim zavojima, budući uz već spomenuto zatvaranje upravljača GTR tada pokazuje i tendenciju da samoinicijativno još malo padne u nagibu, no to je sasvim očekivano za jedan takav motocikl, jednako kao i izražen efekt izravnivanja prilikom korištenja kočnice u zavoju. Sve u svemu, GTR ne mora biti brz samo na autocesti, već i na zavojitim cestama na kojima može biti iznenađujuće zabavan, iako nam se čini da su pri vožnji uzastopnim kratkim zavojima Yamaha i BMW ipak nešto agilniji.

No, ukupno gledajući, Kawasaki je vrlo uspješno ušao u ovaj za njega novi tržišni segment i osim prevelike težine i zdravstvenih problema s tim u vezi GTR 1400 nema loših manira koje bi mu spriječile da visoko uzdignuta čela ušće među malobrojne pripadnike ovog aristokratskog društva. Uz dobre vozne osobine krasi ga i udobnost na najvišoj razini, a jedino što bi vas moglo ozbiljnije spriječiti da vam baš ovaj Kawasaki bude ulaznica u visoko društvo je njegova cijena od 118.483 kn.

To nipošto nije mala svota, no kada znamo da ćete za druženje sa po mnogočemu jednako vrijednim BMW-om GT morati izdvojiti više od 155 tisuća kuna na ime njegove velikaške obiteljske loze, onda ni u odnosu na GTR malo slabija, ali okretnija i 5 tisuća kuna jeftinija Yamaha FJR ne može umanjiti dojam da je istaknuta cijena ipak prikladna GTR-ovom društvenom statusu. Ipak je ovo plemić iz Akashija. ■



	Tip agregata	Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS - okr/min)	Maks. okr. moment (Nm - okr/min)	Suha težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Visina sjedala od tla (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena (kn)
BMW K 1200 GT	R4	1.157	152 - 9.500	130 - 7.750	249	-	820/840	24	157.033
Honda ST 1300 Pan European	V4	1.261	126 - 8.000	123 - 6.000	287	1.490 mm	790	29	131.990
Kawasaki GTR 1400	R4	1.352	155 - 8.800	136 - 6.200	279	1.520 mm	815	22	118.483
Yamaha FJR 1300 A	R4	1.298	143,5 - 8.000	134 - 7.000	264	1.545 mm	800	25	113.980