

## روایتی تازه از افسانه نینجا

هنگامی که به خط‌مشی‌های اتخاذ شده توسط تولیدکنندگان مختلف اتومبیل و موتورسیکلت در چند سال گذشته و بخصوص طی بحران اقتصادی که جهان اکنون درگیر آن است می‌نگریم، به نکات جالب توجهی می‌رسیم.



کاوازاکی برای نینجا 650 سال آینده خود تغییرات گسترده‌ای را تدارک دیده است  
روایتی تازه از افسانه نینجا

جام جم آنلاین: هنگامی که به خط‌مشی‌های اتخاذ شده توسط تولیدکنندگان مختلف اتومبیل و موتورسیکلت در چند سال گذشته و بخصوص طی بحران اقتصادی که جهان اکنون درگیر آن است می‌نگریم، به نکات جالب توجهی می‌رسیم. بعضی از آنها به گوشه‌ای خزیده و منتظر پایان این کابوس وحشتناک هستند و گروهی دیگر به شکل جسورانه‌ای در حال سرمایه‌گذاری روی محصولات و فناوری‌های جدید می‌باشند. آنها به بحران اقتصادی همچون فرصت مناسبی برای سر و سامان دادن به وضعیت و سطح دانش مجموعه خود می‌نگرند و به قول معروف از تهدید، یک فرصت عالی می‌سازند.

شرکت کاوازاکی در گروه دوم جای دارد و به همین خاطر در این روزها شاهدیم که سهم کاوازاکی در بازارهای جهان افزایش بسیار زیادی داشته است. در این میانه پرغوغا، کاوازاکی سراغ یکی از افسانه‌های خود رفته و دستی بر سر و گوش این هیولای زیبا کشیده است. نینجا 650 مدل 2012 تنها 6 سال پس از معرفی اولیه و 3 سال پس از انجام تغییرات روی مدل اولیه دوباره توسط مهندسان کاوازاکی به طور کامل مورد بازبینی قرار گرفته و در طراحی آن تجدیدنظر شده است تا خریداران عاشق این افسانه ژاپنی از خرج کردن پول‌هایشان در دوران رکود لذت بیشتری ببرند. البته که همان مدل اولیه و صدا البته مدلی که 3 سال بعد تغییراتی روی آن اعمال شده بود هم به قدر کافی مورد پسند و محبوب علاقه‌مندان و عاشقان نینجا بودند.

شاید بازبینی و طراحی کاملاً جدید این مدل‌ها به این سرعت و در فاصله کمی پس از تولد نینجا تعجب‌برانگیز باشد، اما در واقع این امر نشان از جسارت و پشتکار کاوازاکی برای معرفی مدل‌های کاملاً جدید و طراحی مجدد مدل‌های موجود دارد.

تنها زمانی که این موتورسیکلت وحشی را می‌رانید به قدرت و کارایی قابل ملاحظه آن پی می‌برید. اگر هم سن شما به قدری است که راندن موتوری مانند بریتیش 650 سی‌سی می‌تواند برای شما دردسرافرین باشد نینجا 650 جایگزین بسیار مناسبی برای آن محسوب می‌شود.

شاید کمی اغراق‌آمیز باشد که تصور کنیم نینجا 650 سی‌سی می‌تواند موتورسیکلت‌هایی همچون تریومف یا BSA650 را به طور کامل از گردونه رقابت حذف کند، اما باید در نظر داشت که نمونه‌هایی مانند نینجا 650 و سوزوکی SV650 به دلیل مصرف سوخت پایین، قیمت نسبتاً ارزان و سواری عالی و مهیج خود نزد کارشناسان و موتورسواران تخصصی از محبوبیت بالایی برخوردار هستند. اما برآستی کاوازاکی در جهت ارتقای نینجا 650 مدل 2012 چه کاری کرده است؟

اجازه دهید نگاهی بیندازیم به آنچه نینجای افسانه‌ای کاوازاکی را به یک سوپراستار موتورسواری تبدیل کرده است.

زمانی که به مشخصات این مدل در سال‌های 2010 و 2011 نظری می‌اندازیم و آن را با مشخصات این نینجای جدید مقایسه می‌کنیم متوجه می‌شویم که اساساً با یک مدل دوباره طراحی شده روبرو هستیم.

موتور نصب شده روی مدل جدید همان موتور 650 سی‌سی قبلی است. این مدل از 8 سوپاپ مدرن و دوباره طراحی شده، بعلاوه شفت متعادل‌کننده برخوردار است که کلاً قابلیت‌های بیشتری به این موتورسیکلت اهدا می‌کند.

سیستم اگزوز با اتصال قسمت دیگری به انتهای آن و یک صداخفه‌کن 3 حفره‌ای کاملاً تغییر کرده است. در مجرای مکش هوا با جایگزین کردن کاغذ مخصوص به‌جای فوم روغنی در فیلتر هوا شاهد طراحی مجدد این قسمت هم هستیم.

نکته: نینجا 650 مدل 2012 تنها 6 سال پس از معرفی اولیه و 3 سال پس از انجام نخستین دور تغییرات دوباره توسط مهندسان کاوازاکی به طور کامل مورد بازبینی قرار گرفته و در طراحی آن تجدیدنظر شده است  
این جایگزینی باعث می‌شود که هوای خنک بیشتری داخل موتور وارد شده و جریان خروجی اگزوز بهتر شود. در داخل موتور هم شاهد طراحی مجدد پیستون هستیم. با این تغییر و تنفس بهتر موتور که ناشی از تغییرات اعمال شده در اگزوز و فیلتر هواست شرکت کاوازاکی ادعا کرده که در دور موتور زیر 7 هزار دور بر دقیقه شاهد افزایش 5 درصدی گشتاور و کاهش 10 درصدی مصرف سوخت

خواهیم بود. این در حالی است که در قدرت و کارایی موتور شاهد هیچ‌گونه افتی نسبت به مدل‌های قبلی نیستیم.

تنه و بازوی چرخ عقب کاملاً جدید شده‌اند. تنه باریک‌تر شده و طراحی آن به‌گونه‌ای است که باعث بهبود تعادل و استفاده راحت‌تر از همان دسته فرمان قبلی می‌شود. بخشی از تنه که نگه‌دارنده صندلی محسوب می‌شود به‌گونه‌ای طراحی مجدد شده تا علاوه بر افزایش قدرت، ساختار اسکلت موتور تحمل وزن بیشتری هم داشته باشد. کاوازاکی حتی نگه‌دارنده محور عقب را هم تغییر داده تا تنظیم زنجیر چرخ و جدا کردن لاستیک عقب راحت‌تر انجام شود.

شاسی اندکی باریک‌تر شده و محل قرار گرفتن پاها و کاور بدنه هم به‌گونه‌ای طراحی شده که هنگام قرار دادن پا روی زمین فاصله 2 پا نسبت به قبل 5 سانتی‌متر کمتر شده است.

این موضوع باعث شده با وجودی که ارتفاع صندلی با مدل‌های قبلی فرقی ندارد موتورسیکلت ظاهراً کوتاه‌تر و کوچک‌تر به نظر برسد. در مدل 2012 نینجا 650 از تایرهای بسیار زیبا دانلوپ اسمارت II استفاده شده است.

کاوازاکی در مدل‌های قبلی از نشانگرهای دیجیتالی زیادی در صفحه‌نمایش روی فرمان استفاده کرده بود، اما در نینجا 650 جدید خوانایی تا حد زیادی ارتقا یافته است. این مورد خصوصاً در سرعت‌سنج آنالوگ موتور نمود دارد.

درجه سوخت دیجیتالی بوده و می‌توان به شکل انتخابی میانگین مصرف سوخت و میزان سوخت باقیمانده را هم مشاهده کرد.

بعلاوه در این قسمت یک ساعت و یک کیلومتر شمار دیجیتالی وجود دارد. در کل علائم و نشان‌دهنده‌های صفحه نمایشگر از خوانایی بسیار مطلوبی برخوردارند.

در میان تمام تغییرات انجام شده، تغییر در ظاهر موتور بیش از بقیه تغییرات خودنمایی می‌کند. تمام پنل‌ها تغییر یافته و 2 صندلی مجزا برای راننده و سرنشین عقب طراحی شده است. شیشه جلوی موتور در 3 حالت قابل تنظیم بوده و فرمان هم 2 سانتی‌متر پهن‌تر شده است. فوم صندلی راننده ضخیم‌تر و اندکی عریض‌تر شده تا راننده احساس راحتی بیشتری کند.

حالت نیمه‌نشسته راننده روی این موتور باعث می‌شود وزن کمی روی مچ راننده احساس شده و در کل سواری راحت‌تری را به موتورسوار تقدیم کند.

شاسی مدل جدید قوی‌تر به نظر می‌رسد. نینجا 650 مدل 2012 مانند نمونه‌های قبلی بسیار راحت روشن می‌شود. به نظر می‌رسد ایمنی راننده در مدل جدید بیش از مدل‌های قبلی باشد. ضمن این‌که شرکت کاوازاکی ادعا می‌کند پنل‌های کناری موتور در جلوگیری از برخورد مستقیم گرما به پای موتورسوار عملکرد بهتری نسبت به نمونه‌های قبلی دارد.

در کل نینجا 650 مدل 2012 زیبا و قابل تحسین بوده و چین‌های متعدد گلگیر جلوی آن را پرمایه‌تر جلوه می‌دهد. شرکت کاوازاکی چیزی در مورد تغییر سیستم ترمز در مدل جدید نگفته، اما به نظر می‌رسد قدرت ترمزها نسبت به مدل اولیه و حتی مدل بعد از آن هم بیشتر باشد.

شرکت کاوازاکی در نظر دارد تست اولیه مدل جدید در سن‌دیگو انجام شود، اما با توجه به دمای پایین هوا و باران‌های فصلی در زمان مدنظر، منتقدان بر این باورند که این شرایط برای تست مطلوب نیست، چرا که ضریب اصطکاک پایین بوده و آسیب‌پذیری موتور بیشتر می‌شود. بعلاوه دما به‌گونه‌ای نیست که تحمل گرما روی لاستیک‌ها بخوبی سنجیده شود.

قیمت پیشنهادی کارخانه جهت فروش 15 میلیون تومان بوده و در 3 رنگ سیاه متالیک، سبز فسفری و قرمز آتشین به مشتریان ارائه خواهد شد.

motorcycledaily / مترجم: آتنا حسن‌آبادی