

H2 SX tuli markkinoille 2018, ja siinä oli ahdin. Turbopyörä. Pakkohan se oli saada Santun armollisella avustuksella talliin. Kaupat tehtiin ison maailman tyyliin Helsingin MP-Messuilla ja pyörä saatiin huhtikuussa ajoon.

Mallia mainostettiin segmentissä Sport-Touring, pääpiste oli käytännössä enemmän sportin puolella. Moottori on varmasti yhä mp-maailman parhaimmistoa. Ahdin tekee tuhatkuutioisesta myllystä ihan eri luonteisen. Vääntöä on tasaisesti ja kaasunvaste on huomattavasti terävämpi kuin vapaasti hengittävässä kavereissa. Ahdin myös takaa sen, että kone ei puudu missään vaiheessa, vaan isompaa vaihdetta pykältäessä Kawasaki repii koko ajan nopeutta ylöspäin. Ja keulaa, jos luistoneston vapauttaa. Tonniset sportit ovat mielettömiä ohjuksia nykyään, mutta Kawan H-sarjan moottori tekee mallisarjasta poikkeuksellisen. Numerot eivät kerro koko totuutta.

Muutenkin SX on laadukas konepyörä. Kawasaki on panostanut monessa kohden tähän malliston lippulaivaan. Se on painoaan kevyempi käsitellä ja taipuu hyvin radallakin. Arkiajo on myös helppoa vääntävän moottorin ja sujuvan vaihteiston ansiosta. Touring sujuu leppoisesti ja tarvittaessa myös erittäin sutjakasti. Kahdestaan pyörä on hieman ahdas, mainoskuvista huolimatta. Myös pyörteet painavat tarakkaharakkaa liian voimakkaasti. Kawa muuttuu kahdestaan pidemmän päälle rasittavaksi laitokseksi. Yksin pyörä on mukava ja kevyt ajella. Myös kaikki pyörteet loistavat poissaolollaan yksin matkatessa. Penkki tosin ei ole hyvä, takapää puuttuu liian nopeaan ja hyvää asentoa ei ainakaan itselle oikein löydy.

2-päällä takajousitus pohjaa liian helposti. Etupää toimii hyvin painosta riippumatta ja takapää hienosti pienemmällä kuormalla. Myös katti otti muutaman kerran töyssyihin, mikä on erikoista, tosin ei vakavaa. Ja hämmästykseksi jalkatappi raapaisi aika äkkiä mutkissa maahan, johtuneen em. jousituksesta.

Mikään yllätys ei liene moottorin ylivertaisuus. Veto on tasaista ja voimaa on helppo annostella. Missään vaiheessa ahdin ei tule liian rajusti tai odottamatta peliin, vaan tehokäyrä on tasainen. Neljän tonnin jälkeen ahdin alkaa pyöriä hieman reippaammin ja 8000 eteenpäin veto on jo vimmaista. Sutimisenesto on hyvä pitää päällä kahdestaan, keula on hyvinkin kevyt täyskiihdytyksissä. Vaihteisto toimii myös sujuvasti ja kytkin on kevyt sekä tarkka. Vakionopeudensäädin on oiva apuri pitkillä suorilla ja antaa lepoa käpälille mukavasti. Kahvanlämmittimien säätö on liian monimutkainen, nappia pitää painaa 1-3 kertaa riippuen paljonko hönkää kinttasiin halajaa. Tietokone vain jättää muistiin viimeisimmän tai yleisimmän asetuksen, joten harvoinpa oli tiedossa mikä lämpötila on käytössä ennen kokeilemista. Uskomattoman vaikeaksi tehty simppele asia.

Kawasaki H2 SX on erinomainen pyörä moneen käyttöön. Sillä voi kohtuudella kruisilla kaupungilla, eittämättä se menee radalla vikkelään ja matkustaminenkin onnistuu tietyin rajoituksin. Voimaa koneeseen saa helposti lisää, jos siihen on vielä tarvetta. Ja kieltämättä ahtimen pauke hieman koukuttaa.

Tänä keväänä markkinoille on tullut nakuversio Z H 2. Siinä ominaisuuksia on säädetty entisestään ja kulkupuoli on tutusti tajuton. Erittäin kiinnostava konsepti, tosin siinä saa touringin helppouden unohtaa.