

# KAWASAKI BRUTE FORCE 750

## BRUTAL PÅ REN SVENSKA



### Som en bodybuilder i en liten och smidig kropp.

TEXT STEFAN SUND FOTO BJÖRN FRISTRÖM

Som namnet, Brute Force 750 4x4 EPS, skvallrar om så har den här maskinen det man kan önska i teknisk väg, den kommer med insprutning på en 750 kubik stor V-twin och man har hjälp av servostyrning för att göra det hela bekvämt.

#### KÖRT FAST

Det vi kan sakna är förstås en vinsk fram på denna maskin, för gott om plats för detta finns det iallafall med tanke på det stora hålet i fronten. Självklart får man vad man betalar för och med ett så här pass billigt pris kanske man inte ska förvänta sig att få allt redan som standard.

Det har nu gått några år sedan Brute Force 750 bytte kostym och kom i detta utförande, närmare bestämt fyra år. Under dessa år har man så klart gjort mindre uppdateringar men i stort sett är det samma maskin nu som då. Det är en mycket smidig maskin och den gör enkelt ett helt varv med en innerdiameter på 3,76 meter, vilket innebär att man kan göra en rundpall på nästan vilken väg som helst. Man sitter ganska så högt på Brute Force och långa ben är inget hinder för att hitta

en bekväm körställning, däremot sitter styret på en helt normal höjd vilket då kan upplevas som lite lågt jämfört med dynan. Dynan tillsammans med hela chassit är normal brett och man sitter riktigt skönt på Brute Force.

Det är som sagt inte speciellt mycket som är uppdaterat sedan den kom 2012 förutom att man lagt lite jobb på att få ner motorns utsläpp för att följa gällande EPA-regler. Detta kanske låter tråkigt med avgaskrav men faktum är att det även för med sig bra saker som lägre bränsleförbrukningen och denna motor är allt annat än trött. Vi kan förlåta att motorn är något högljudd då den är en sann källa till glädje sett i det stora hela. Då vi saknade en varvräknare kunde vi inte mäta exakt hur mycket den låter, vid tomgång var den dock ganska så tyst, men så fort man går på lite gas så händer det grejor, både med ljud och fart.

Faktum är att Kawasaki förbättrade 750:ins prestanda markant när den kom 2012, detta med hjälp av högre kompression, nya kammar och mappning, dessutom finjust-

erade man variatorsystemet för att matcha allt detta. Det gör att Brute Force kan leva upp till sitt namn och helt klart är nästan lika brutal som storkubikarna från Polaris och Can-Am med 850- och 1000-motorer fast i en lättare kropp.

#### MJUK OCH VASS

Kawan är bekväm och verkar ha något mjukare fjädring fram jämfört med bak, antagligen för att den ska kunna hantera lite mer last där bak. Det är dock detta faktum som gör att man känner av att den vill niga något i kurvorna och blir nervös i högre farter när man kör över lite ojämnheter. Tipset blir att ha den ställd så mjuk som möjligt bak och spänna fjädrarna något hack fram. Fjädringen är mycket bra sett till om man ska arbeta med maskinen och kör med insidan av huvudet. När man däremot rycks med av motorns kraft och variatorernas direkta respons så kan man lätt ta sig vatten över huvudet då fjädringen inte riktigt hänger med på noterna. Att försöka lösa problemet med att styva upp förspänningen fungerar förstås till viss del men man förlorar också allt vad komfort heter.

Det lite nervösa beteendet beror absolut inte på servostyrningen som är hastighet-



Om alla växellådor fungerade så här bra hade vi aldrig behövt klaga.



I den digitala mätaren hittar vi allt nödvändigt utom en varvräknare.



En dragkula sitter som standard på Kawan, men är den inte placerad lite väl långt in?



En av våra favoritsaker med Kawasaki är den här lilla gula spaken som låser diffen fram.



Kawasaki uppger att denna V-twin ger ifrån sig 50 hästar, men det känns som mer!



Motorbromsen är ganska så speciell och har lite av en på och av känsla.

skänslig och så gott som upphör att hjälpa till i högre farter. I lägre fart och krypkörning känner man att servot hjälper till även om det tillhör de system som kanske ger minst med servoverkan. En bonus blir då att styrkänslan alltid är på topp och man känner alltid vad hjulen har för sig, på gott och ont.

Det är också en klar säkerhetsfördel att ha en sluten bakbroms monterad på axeln som Kawan har istället för skivbromsar, vilket gäller speciellt på vintern när hjulen blir fulla med snö eller när det är ordentligt blött i diken. Detta trots att själva prestandan hos en sådan broms inte alltid kan matcha den hos skivbromsar.

Om det är någon punkt som kan bli lite bättre så är det markfrigången. Vi uppmätte 25 centimeter på lägsta punkten, vilket överraskande nog var fram på Kawan, där bak var den hela fem centimeter högre!

Det innebär att tar man sig bara över med framänden på maskinen så är det inget annat som kommer att ta i och hindra framfarten.

### MOTORBROMSEN

Kawasaki har något man kallar för KEBC clutch fork, vilket är en elektroniskt styrd motorbroms som aktiveras när man kör under 8 km/h utan att ge gas, det som händer då är att man hör att elmotorn aktiveras vilken då gör så att en gaffel sätter tryck på primärvariatorns yttre skiva för att variatorn inte ska släppa taget om remmen. Detta system jobbar inte alltid helt mjukt och fint utan känslan blir lite mer på och av, men visst håller den hastigheten i utförsbackarna.

Kawasaki har även en helt egen lösning när det gäller att låsa diffen fram och här använder man sig inte av en elmotor utan



Ovanpå variatorkåpan så sitter den el-motor som ser till att man har en motorbroms.



Motorn sitter väldigt öppet och det gör att man enkelt kommer åt att kolla oljenivån.



Här under sitter det plastskydd överallt där man behöver skydd.

istället ett gult handtag på vänster sida av styret som via en vajer låser diffen fram. Detta fungerar klockrent i vårt tycke och man blir verkligen herre över maskinen. Så fort man märker att man behöver mer grepp för att ta sig vidare trycker man in handtaget och Kawan klättrar säkert vidare. Den stora fördelen är att man inte behöver stanna för att aktivera den som med en elektroniskt styrd variant och fördelen mot ett helt automatisk system är att man vet när den är låst eller inte. Det är bara vid längre sträckor med låst diff som det kan vara lite besvärligt med det gula handtaget, men i det stora hela så föredrar vi alltså denna lösning framför många andra.

Kawasaki har också valt att inte ha något P-läge i växellådan utan istället så låser man vänster handtagsbroms, vilket faktiskt fungerar mycket bra och är smidigt att



Förvaringsmöjligheter finns det gott om på Brute Force med tre fack fram på hjulingen.



Man börjar klättringen med fyrhjulsdriften vald och om det börjar spinna så greppar man bara den gula spaken för att återfå fästet.



Maskinen är ganska smärt där man sitter vilket gör det till en bekväm maskin.



Dynan tar man enkelt bort med hjälp av en spak på sidan och sedan kommer man enkelt åt saker som säkringar, batteri och luftfilter.



På Brute Force sitter det Duro DI-K911-däck, ett mångsidigt terrängdäck, på 12 tums aluminiumfälgar.



”PIGGARE MASKIN  
FÅR MAN LETA  
EFTER!”

Med 25 cm i markfrigång behöver man bara få över framhjulen sedan ökar den till 30 cm där bak.



Även om Brute Force 750 är väldigt sportig fungerar den utmärkt även till arbete.



sköta även om vi föredrar ett P-läge. När vi ändå är inne på växellådan så önskar vi att alla fyrhjulingar hade en så här smidig låda! Klick så hoppar växeln i utan minsta motstånd och ligger inte kuggarna rätt så växlar den så fort man ger lite gas och börjar smyga iväg. Kawan har också en hög- samt en lågväxel och back. Lågväxeln är helt okej låg för att kunna dra tungt och utföra lite arbete.

Den stora frågan är kanske vem den här maskinen egentligen vänder sig till då den går som värsta sport-ATV:n men kanske ser ut som en arbetsfyrhjuling? Svaret är nog att den fungerar lika bra till både nytta och nöje, för vem har någonsin sagt att ett motorfordon har för mycket kraft? Det

Då fjädringen känns hårdare bak än fram kan det vara en idé att spänna upp lite mer fram.



är ju nämligen så att man även på den här fyrhjulingen kan kontrollera kraften med hjälp av höger tumme. Det är alltså inga som helst problem att smyga runt med denna maskin som med vilken 400-kubikare som helst.

## SUMMERING

Den här maskinen slutar aldrig att överraska oss när det är dags för provkörning. Vi blir alltid lika positivt överraskade och glada av att känna denna kraft tillsammans med Kawasakis uppfinningsrikedom när det gäller olika tekniska lösningar. Ibland är det bara kul att någon vågar gå sin egen väg och skilja sig lite från mängden!

## Motor

|                         |                                |
|-------------------------|--------------------------------|
| Typ:                    | Vätskekyld, 4-takts V-twin     |
| Volym cm <sup>3</sup> : | 749                            |
| Borning/slag mm:        | 85x66                          |
| Bränslesystem:          | Insprutning 36mm x 2           |
| Smörjning:              | Våtsump                        |
| Generator:              | -                              |
| Tändning:               | TCI (Transistorstyrd tändning) |
| Uppg. effekt/varv:      | 50Hk@6750                      |
| Uppg. vrid/varv:        | 59Nm@5250                      |
| Transmission:           | Automatisk                     |
| Växellåda:              | Hög, låg, neutral, back        |
| Koppling:               | CVT                            |
| Hjuldraft:              | 2WD/4WD, diffspärr             |
| Bromsar fram:           | Dubbla hydrauliska skivbromsar |
| Bromsar bak:            | Slutet flerskivigt system      |

## Chassi

|                       |                |
|-----------------------|----------------|
| Ram:                  | Svetsad stål   |
| Framvagn:             | Dubbla A-armar |
| Fjädringsväg fram mm: | 169            |
| Bakfjädring:          | Dubbla A-armar |
| Fjädringsväg bak mm:  | 190            |
| Hjulbas mm:           | 1285           |
| Sitthöjd mm:          | -              |
| Markfrigång mm:       | 250            |
| LxBxH mm:             | 2195x1180x1220 |
| Däck fram:            | 25x8-12        |
| Däck bak:             | 25x10-12       |
| Uppg. tjänstevikt kg: | 316            |
| Tankvolym liter:      | 19             |
| Svängradie m:         | 3,76           |
| Ljud tomg/3000rpm:    | 72,5 db / -    |

## Att äga

|               |                                                                              |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Pris:         | 104 900:-                                                                    |
| Färg:         | Svart                                                                        |
| Generalagent: | Kawasaki Motors Europe, <a href="http://www.kawasaki.se">www.kawasaki.se</a> |

## Registreringsform

Terräng

## Utrustning

|                                   |       |
|-----------------------------------|-------|
| Servo:                            | ✓     |
| 2wd / 4wd:                        | - / ✓ |
| Diffslås:                         | ✓     |
| Start EI / Manuell:               | ✓ / - |
| Växellåda Aut. / Man:             | ✓ / - |
| Insprutning:                      | ✓     |
| Dragkrok:                         | ✓     |
| Vinsch fram / bak:                | - / - |
| 12V-uttag:                        | ✓     |
| Instrumentering Analog / Digital: | - / ✓ |
| Fälgar stål / alu:                | - / ✓ |
| Skyddsbåge fram / bak:            | - / - |
| Lastrack fram / bak:              | ✓ / ✓ |
| Hasplåt plast / alu:              | ✓ / - |
| A-armsskydd fram / bak:           | ✓ / ✓ |
| Handskydd:                        | -     |
| Skärmbreddare:                    | -     |
| Förvaringsfack:                   | ✓     |
| Styrlås / startspärr:             | - / - |
| Passagerare:                      | -     |
| Ryggstöd:                         | -     |
| Handtagsvärme:                    | -     |
| Lastflak:                         | -     |
| Säkerhetsbälte:                   | -     |
| Dörrar:                           | -     |
| Vindruta:                         | -     |
| Tak:                              | -     |
| Skyddsnät:                        | -     |



Brute Force är riktigt smidig och svänggradien uppmättes till 3,76 meter.