

Tekst Niko Mihelič, foto Marjan Zaplatil

Vozili smo najhitrejšega „japonca“

Kawasaki 900 Z 1



O najmočnejšem kawasakiju smo v naši reviji veliko pisali, ko so ga pred nekaj leti prvič predstavili. Danes je to mogočno motorno kolo še vedno najhitrejši predstavnik japonske motociklistične industrije. V treh letih, kolikor ga izdelujejo, je ostal skoraj nespremenjen. Glavni spremembi: novejši modeli nimajo več posebne posode za olje, za mazanje verige; izboljšali pa so še prednje vilice. 900 Z 1 so zasnovali istočasno kot pri Hondi model CB 750 vendar ga niso začeli prodajati takoj, ko je bil zrel za izdelavo, ker jih je Honda prehitela: v tovarni so sklenili, da bodo počakali nekaj časa in videli, kako gre v denar konkurenčna honda. Kot je znano, je bila honda prava senzacija in velik uspeh največje japonske tovarne: motociklov, zato so pri

Kawasakiju sklenili, da svojega orjaka lansirajo leta 1973. In res: z modelom Z 1 si je Kawasaki ponovno pridobil ugled, ki ga je imel z modelom samurai in avenger in ki ga je pozneje izgubil s troljajnimi dvotaktiki.

Z 1 ni kopija ali povečana različica štirivaljne honda. Motor ima dve odlični gredi v glavi, menjalnik poganjajo zobniki in ne veriga, ki je v istem ohlaju kot motorna gred, maže pa ga isto olje kot motor. Zadnje kolo poganja veriga, ki pa je večja kot pri ostalih motorjih s takim pogonom. Motor zmore največjo moč 82 KM pri 8500 vrtljajih v minuti. Izdelan je zelo skrbno, kar lahko zapišemo tudi za vse ostale dele motocikla. Stikala in ostali deli za vodenje motorja so natančni. Slab je pa žaromet, ki bi komaj



Tehniški podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – zračno hlajen – nameščen prečno – vrtna in gib 66 x 66 mm – gibna

zadoščal za 250-kubično motorno kolo.

Velik motor je vpet v dvojen cevni okvir, ki pa ni kos zmogljivostim motorja. Slabo je tudi podvozje, saj motor kar prehitro zaniha. Vozne lastnosti bi izboljšali za blažilnikom tresljajev krmila, z boljšimi zadnjimi blažilniki in predvsem s kvalitetnejšimi gumami.

Voznja s tem močnim motociklom je prijetna do tiste meje, ko odpove podvozje. Posebno ugaja velika moč, ki je na voljo na celotnem območju vrtljajev, brž ko pa motor doseže 4000 vrtljajev, je moči že skoraj preveč. Motor teče zelo mirno in tiho ter hitro sledi dodajanju ali odvzemanju plina. Menjalnik je natančen in lahkoten, kar velja tudi za veliko oljno sklopko.

Podvozje je primernejše za potovanja kot za športno vožnjo. Na gladkem cestišču in na dolgih zavojih je motor miren in dovoljuje velike hitrosti, veliko slabše je pa obnašanje na valoviti cesti, kajti rad zaniha in tako spravi voznika v neprijeten položaj. Popravljanje njegovih napak zahteva veliko zbrčnosti in izkušnji. Če je na motociklu blažilnik tresljajev krmila, je motocikel mirnejši, posebno še prednji del, ki lepše sledi zamisljeni smeri. Zavore na tem motociklu niso dovolj močne za tak motor. To se pokaže, ko je treba nekajkrat zapovrstjo zavreti pri višji hitrosti. Prednja kolutna zavora se pregreje in zavorna pot je daljša. Motor, ki doseže take hitrosti in ki tehta precej več kot 200 kilogramov, bi moral imeti močnejše zavore, se pravi, spredaj dve kolutni zavori. Veriga na tem motociklu ni več problem, ki je posebno motil pri 750-kubični hondi, vendar ima neprijetno stran, ker je slabo zaščitena in škropita olje in umazanija po vsem zadnjem delu motorja. Platišča so iz jeklene pločevine, nanj so natakajene slabe japonske gume, ki so še kar dobre na suhem cestišču, a veljiko slabše v dežju. Voznikov položaj je bolj prime-

prostornina 903 kubikov – kompresija 8,5 : 1 – največja moč 82 KM pri 8500 vrtljajih v minuti – ročni gred v petih lažjih – štirje 28-milimetrski uplinjači mikuni – ventili v glavi na V – dve odmični gredi v glavi – veriga – akumulator 12 V – alternator 380 vatov. **Prenos moči:** osemkolturna oljna sklopka – petstopenjski

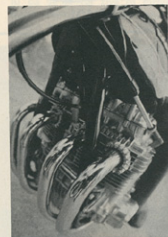
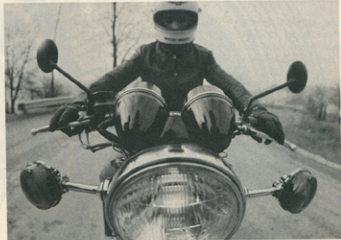
ren za potovanja kot za športno vožnjo, saj je veliko krmilo skorajda preveliko. Sedež je udoben in vozniška nit je utrudil preveč. Tresljajev skorajda ni, pri hitrosti okrog 100 kilometrov na uro se pa pojavijo šibki tresljaji, ki voznika nekoliko utrudijo. V posodo za gorivo gre 17 litrov goriva, kar pri zmerni vožnji zadošča za skoraj tristo kilometrov. Motor ni požeruh, saj popije na 100 kilometromv med 5 in 9 litri goriva, odvisno od načina vožnje, porablja pa je minimalna. Največja hitrost je preko 200 kilometrov na uro, z mesta pospeši do hitrosti 100 kilometrov na uro v 4 sekundah, za 400 metrov pa potrebuje dobrih 12 sekund. Kawasaki 900 Z 1 je vsekakor prijetno motorno kolo, ki pa bi ga lahko v tovarni še izboljšali, kar velja še posebno za podvozje, za zavore ter žaromet. Sam pogonski agregat je odličen in z največjo močjo 82 KM skorajda najmočnejši med vsemi motocikli. Motor je pa po drugi strani tipično japonski. Ko so ga predstavili, je bil prvi z 900 kubiki. Zadoščalo mu je 82 konj, da so ga dobro prodajali.

Do danes pa se je na tržišču marsikaj spremenilo. Prišla je honda 1000, ki sicer ni direktna tekme kawasakiju, vendar danšnji kupec zahteva poleg odličnega motorja še dobre zavore, močnejša platišča in še kopicjo drugih pomembnih malenkosti. Japonci imajo navado, da motor opremijo kar se da skopo, saj tako pri izredno velikih serijah precej prihranijo in so lahko cenejši od evropskih proizvajalcev, ki jim ni pomembno le število konj, ampak tudi skrbijo, da se motorno kolo dobro drži ceste in da ima tudi dobre ostale vozne lastnosti.

Zaradi teh sprememb na tržišču lahko pričakujemo, da bodo imeli prihodnji 900 Z 1 vsaj dve kolutni zavori in ne da bodo le drugačne barve, kot je bilo v navadi doslej, ko so obvalili motorje vsako leto drugače.

menjalnik (hitrosti v posameznih predstajah 80–118–154–187–210 pri 8500 vrtljajih v minuti) – gume 3,25 x 19 spredaj, 4,00 x 18 zadaj. **Voz in obase:** spredaj teleskopske vilice, zadaj nihajke, opre na vzmeti z vgrajenima blažilnikoma – spredaj ena 292 mm kolutna

zavora, zadaj 203 mm boben. **Mere in teže:** medosna razdalja 1499 milimetrov – višina sedeža 813 milimetrov – najmanjša višina od tal 159 milimetrov – teža praznega vozila 243 kg. **Zmogljivosti:** največja hitrost preko 200 km na uro – 0 do 100 km na uro v 4 sek. – poraba goriva 5,5 do 9 litrov navadnega bencina na 100 km.



Žaromet je tak kot pri vseh japonskih motorjih, se pravi preslaboten, velika merilnika sta pa lepo pregledna.

Na kawasakiju, ki smo ga vozili, je bil že privit originalni blažilnik tresljajev krmila, ki mu lahko trdoto nastavljamo na šest stopenj.

Kawasakijevo srce je štirivaljni, štiritaktni zračno hlajeni motor, ki zmora največjo moč 82 KM pri 8500 vrtljajih v minuti.

