



16" gume

Veriga odmične
grediRjavenje izpušnega
sistema

16" gume

KAWASAKI GPz 500 S

Leta 1987 je mariborska Jeklotehna pripeljala na nekdanji jugoslovanski trg, lačen motociklov, tudi prve kawasakije GPz 500. Ti športno turistično zasnovani motocikli so tudi danes v prodajnem programu. Ne le to. Ponekod v Evropi in predvsem v ZDA je kawasaki GPz 500 S tudi letos prodajna uspešnica. Za ta motocikel velja, da je dober nakup.

Kawasaki GPz 500 S je prijazen motocikel, dobro zasnovan, zmogljiv in seveda vzdržljiv. Velja, da kupec dobi veliko motocikla za odštet denar. Zanj se odloča tudi zelo veliko voznic in motoristov, ki niso docela podlegli modnim trendom. Prenekateri hi-tech motocikli so konstruktorji že dodobra spremenili, GPz 500 S pa ostaja skorajda nespremenjen. Večje spremembe na motociklu je mogoče pričakovati v sezoni '94. Tako govore Američani, ki napovedujejo kolutno zavoro na zadnjem kolesu, pa morda tudi novejšo dimenzijo koles in opaznejše kozmetične

popravke. Leta 1987 je Jeklotehna prodajala model A1, ki ga je na pogled mogoče prepoznati le po enem zavornem kolutu na prednjem kolesu, pa tudi spodnjega dela oklepa ta model še ni imel. Kawasaki je v svet pošiljal motocikle, ki so iz istega dvovaljnega štiriraktnega vodno hlajenega agregata (znanega v zračno hlajeni obliki že iz modela 440) iztisnili 17 - 27 - 50 ali 60 KM. Na naš trg so prihajali le motocikli s polno motorno močjo. Leta 1988 je prišel model A2. Ta je imel na prednjem kolesu dva zavorna koluta in pod motorjem v kljun zašiljen plastičen oklep. Opazni so tudi manjši kozmetični popravki ter spremenjena geometrija uni-trak vpetja zadnjega mono blažilnika, ki je nastavljen le v trdoti vzmeti. Prednje teleskopske vilice nimajo možnosti za nastavitve, je pa mogoče s primernim oljem rešiti morebitne želje po večji trdoti. Od leta 1988 do letos so si sledili modeli s proizvodno oznako B1, B2, B3, B4 in B5, ki pa niso prinesli nič opazno novega. Na Kawasakijevem servisu v Mariboru so imeli v delu motocikel, ki je prevozil več kot 60.000 kilometrov brez omembe vrednih težav. Izkušnja kaže, da je obvez-

na le menjava verige pogona odmičnih gredi po prevoženih 20.000 do 30.000 kilometrih, odvisno od načina vožnje. To popravilo stane 300 DEM. Predpisani so redni servisni intervali na 5.000 kilometrov, ko je treba menjati 3,7 litra olja, oljni filter, svečice. Ta poseg stane od 150 do 200 DEM, glede na zahtevnost dela. Menjava vžigalnih svečic ni preprosto opravilo, saj sta globoko v glavi. Površine je treba dobro očistiti s komprimiranim zrakom, da ne bi nesnaga padla v motor. Izkušnja kaže, da je GPz 500 S trpežen, zmogljiv in za vožnjo

nezahteven motocikel. Motoristi mu zamerijo visokopresečne 16-colske gume (zdaj že redkost na motociklih), kljub gredi za dušenje vibracij nekaj vibriranja plastike in stopalk, pa zadnjo bobnasto zavoro. Le-ta deluje dobro, je pa iz mode. Zamerijo mu tudi, da nima niti malo prostora za drobno prtljago (prva pomoč, set za krpanje gum ali rokavice), saj je tudi za dva uporaben motocikel. Najbolj zoprno pa je razmeroma hitro rjavenje izpušnih loncev.

Tekst: MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

+

- Vzdržljivost
- Ne zahteva izkušenega voznika
- Uporaben v dvoje
- Majhna poraba

-

- Veriga odmičnih gredi
- Rjavenje izpušnih loncev
- Nemodna 16-colska kolesa
- Ni prostora za prtljago