

Vozili smo KAWASAKI NINJA ZX-6R

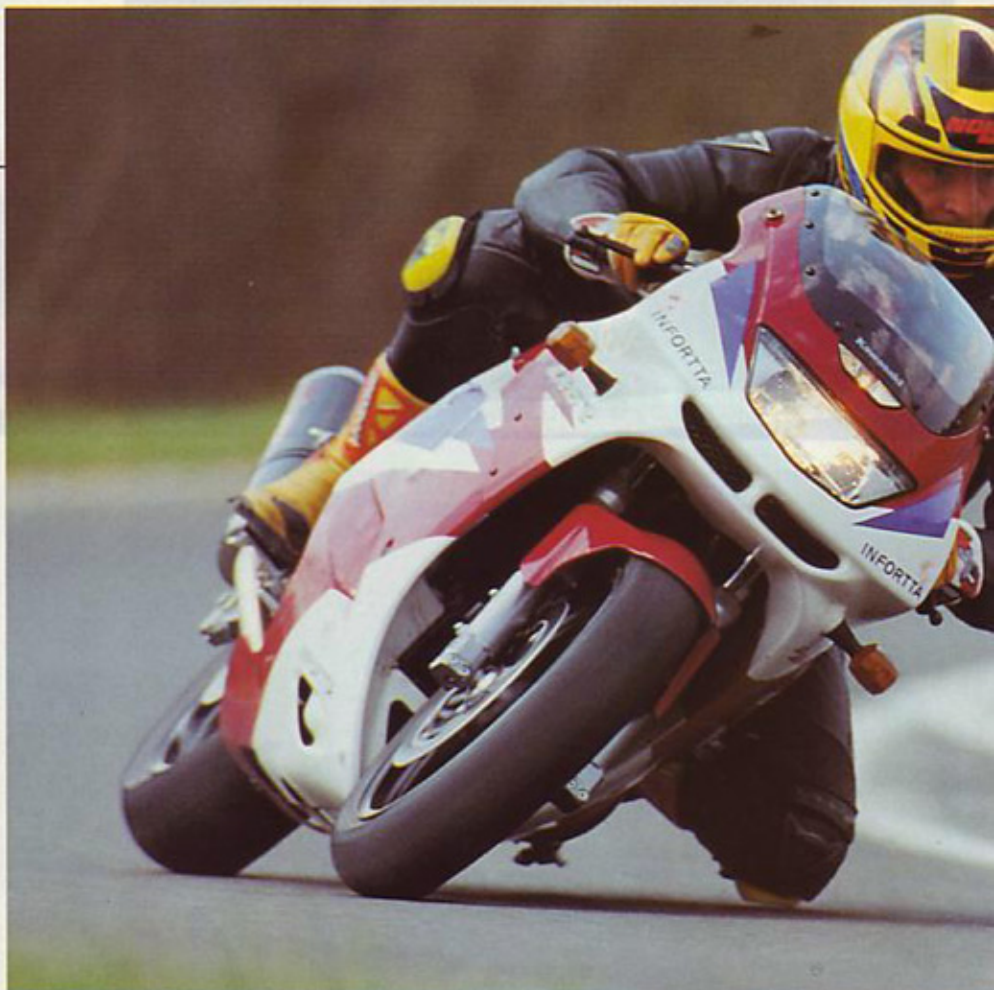
»Rešite me skušnjavel!«
Predčasno sem, zelo
odločno, kar vrnil ključ.
»Odpeljite ga!«
Kajti vtis je tako močan.
Slika ostaja pred očmi. In
misli se še kar pletejo.
ZX-6R je zakleto dober!

Ne skačite mi isti hip v hrbet,
če se mi je tako posvetilo.

Dolgo se že presedam z moto-
cikla na motocikel. Človek se z
leti tudi malce razvadi in si seve-
da izostril okus.

Rad imam grob asfalt pod
kolesi in čimbolj dirkasko sestav-
ljen motocikel. Se pa tudi prilaga-
jam, če je že treba. Tudi to pride z
leti.

Toda ZX-6R!



ZAKLETO DOBER



Spet so me premagovale
skušnjave.

Kawasakija mi je iz DKS
pripeljal Mare Mihič, ki namerava
letos spet pridirkati kakšen
zveneč naslov. Kar zavidam mu.
Tisti dan, ko se je Mihič prikazal,
je snežilo, se vse skupaj skisalo v
dež in tako je Kawasaki nekaj dni
čepel pod streho in vlek prah na
plastiko.

Nekaj časa res ni bilo prave
sreče.

Tudi Slovenija in Kawasaki-
jev novinec se nikakor nista znala
ujeti. Ko je bila sredi minule zime
mednarodnemu novinarskemu
zboru namenjena prva pred-
stavitve v živo, so se nekateri
zastopniki iz Evrope skujali zara-
di druginje, v DKS tudi niso
vedeli, kaj bi in je zadeva padla v
vodo.

Gledali smo slike.

Potem so se nesrečno stresle
Kobe, tudi tamkajšnje pristanišče



povsem po mojih željah. Kratek je. Dirkaško lahkoten. Stroj se ročici plina odziva kot dvotaktnik, v istem hipu zapoje in sune iglo v merilniku vrtljajev navzgor. Oj, oj, kaj je to, pa ga sploh še niso frizirali.

Po motociklu sem se že prvi hip presedal tako domače, kot da se pozna že desetletja. Vse je postavljeno točno tja, kjer mora biti, da mirnega srca pridržiš pred ovinek, se že isti hip ob ostrem zaviranju z dvema prstoma na ročici in pretikanju navzol presedeš in potopiš v ovinek. Z vso mimostjo vzmetenja in koles, z dirkaško naravnostjo. Tam, na obrobju mesta, kjer ni kovinskih ograj ob strani in je cesta videti solidna, plastika pod kolenom hreščeče zagradi v asfalt. Priznam, bilo je prvič na javni cesti.

In potem spet.

In spet.

Je že res, da mi s ščitniki in peno podložen Dainesov kombinizon »safety pro« vliiva silovito zaupanje. Zavedal sem se tudi, da se kotalim na lepljivih Metzelerjevih gumah z rdeče poudarjenim napisom »racing« na bokih. Toda kljub vsemu, te občutke je težko dovolj jasno spraviti na papir: ZX-6R se da takoj (na tisti pravi način) scela začutiti, vliiva

je vzel hudič in z dobavo kawasakijev je bil velik križ. Fantje v DKS-u so se obupano držali.

Pa smo spet gledali slike.

Potem je prišel v Slovenijo prvi motocikel ZX-6R, ki bo zdaj zdaj razstavljen na prafaktorje in deležen krepitve iz Akrapovičevega znanja in tovarniškega dirkaškega materiala. Potem pa ga spet dobimo v roke, pravijo.

No, Kawasaki, o katerem so ameriški novinarji (dobro so obveščeni, moram priznati) ugrabili skorajda leto dni, smo si družno ogledovali pod našo službeno stolpnico. Lep motocikel, ni kaj. Toda hkrati nič posebnega, bi bila splošna ocena, na prvi pogled: izrazito športne poteze, konfekcijsko krojena plastika, precej znana tehnika in znani, tudi že videni detajli. Nekakšen ZX-9R, le pomanjšan na pravo dimenzijo.

Upam, da mi pri Kawasakiju ne bodo zamerili, če rečem, da v tem razredu niso imeli pravega motocikla. ZZR je vse preveč turistično oblikovan, da bi ga lahko športno merili. Konkurenca pa je imela lepe stvari v izložbah. Kawasaki se je tako zadnji pridružil in dobro meril. Na papirju obeta veliko. V ZDA ga je imel v

rokah Scott Russell. Mož se je hitro peljal, za štiri sekunde je popravil stari rekord kroga v Daytoni. In naši domači serviserji kawasakijev so po delovnem treningu na angleškem novincu peli hvalo.

Vžgal sem motor.

Akrapovič je kakšen dan prej že pritaknil nanj svoj izpušni sistem in dušilec, ukrojen iz ogljika, zato je izpuhnil mravljinca zbujačo, nekoliko pritajen glas. Počakam slabo minuto, da se motor ogreje, da se odziva tekoče tudi ob zaprtem čoku in z nogo šarim po menjalniku. Kje zaboga je prva, bentim in krivim zaradi čakanja na sonce zlepljeno sklopko. Pa se mi je le posvetilo, da je nekdo priločno, po dirkaško obrnil ročičevje: prva navzgor, preostalih pet navzdol.

In sva se odkotalila dol po ulici, tipaje drug drugega.

V teh prvih trenutkih si skušam vtisniti v spomin, kje je kaj, da ga lahko med vožnjo na pamet otipavam. Takrat se mi tudi zanesljivo utrne, kako sede motocikel v roke.

Tam sredi mesta me je že kar razganjalo od navdušenja, da so novi Kawasakijev motocikel risali



zaupanje, ki vabi k živahni vožnji.

Hej, to je tisto!

Da si lahko z motociklom eno.

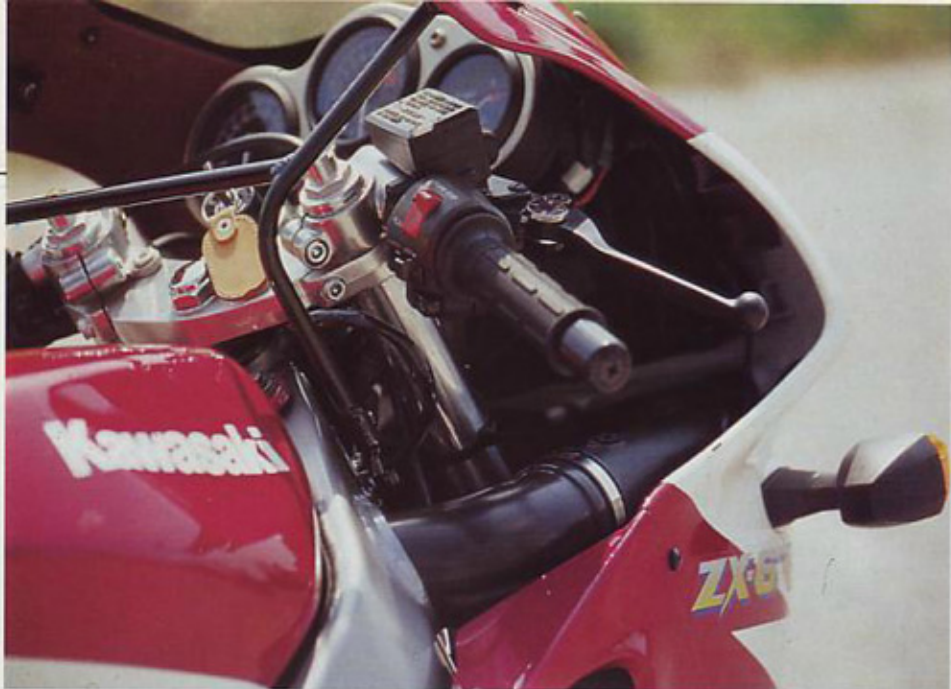
Da v prstih zares čutiš, kaj se dogaja v kovini, kaj se dogaja z gumo na tleh. Da si poln (varnega!) zavedanja, kako je vozilo v vsakem hipu obvladljivo. Tisti asfaltni val sredi ovinka vzmetenje in okvir, kljub nevsakdanjemu nagibu in pospeševanju, pogoltnejo brez protestov. Tudi pametno zaviranje v polnem nagibu ne vznemiri motocikla. Kje je meja? Ne vem, z ZX-6R je nisem srečal.

V takih blaženih trenutkih vzamem tudi kopico reči v zakup. Udobje? Komu mar, usnjen fotelj imam doma. Visoko dvignjene stopalke in na roki obešana vsa teža telesa? S takšno zverjo pač ne bi rnil v skrajno drugi konec Evrope. Za takšno početje poznam bolj pripravne motocikle. Da je sopotnici namenjeno premalo prostora? Če je zaljubljena, je ne bo motilo.

Da je notranjost oklepa videti razmetano neurejena? Ah, prosim vas, ne nergajte. Nekje je treba varčevati, sicer bi približno poln motocikel stal cel ameriški milijon, kot so Schwantsov motocikel ovrednotili pri Suzukiju. Zato pa je notranjost štirivaljnika, z verigo za par odmičnih gredi na desnem boku motorja, zgledno pospravljena in na zadnji gumi se pne pri Akrapoviču izmerjenih 96 konjskih moči. Spodobno. Pa zmore tudi več, kot mi je zgodbo razložil Mihič. Kajti motocikel so izdelali po omejevalni zakonodaji in je deloval z vžigalno elektrono, ki zmanjša moč za nekaj ponijev. Tisto pravo črno škatlo so že imeli v rokah. Skupaj z Akrapovičevim izpuhom in primernimi šobami v uplinjačih je bilo mogoče na dynojetu odčitati 102 KM na gumi. S kitom v motorju jih bo pa ... O tem bomo govorili drugi!

Pod plastiko je ninja (američani imajo ta bojevniški vzdevek prav radi) videti - kawasaki. Dvojen box okvir, ki je proti vibracijam podložen z gumasto peno, je ukrojen iz lakiranega (proti koroziji) aluminija. Aluminijasto je tudi paličje pod sedežem. Okvir in vzmetenje so zrisali tako, da meri kot prednje vilice 24 stopinj (enako pri ZX-9R), predteka je za 87 mm, medosna razdalja pa meri 1415 mm. Teža za kakšen kilogram več visi na prednjem kolesu, kot je je na zadnjem. Motocikel pa suh, tako sporoča tovarna, tehta 182 kg.

Motor je tritočkovno vpet v



okvir in je nosilni del konstrukcije. Valji so nagnjeni pod kotom 28 stopinj, da so pridobili prostor za zračno komoro, ki je spojena s štirimi uplinjači premera 36 mm. Tem dovaja gorivo električna črpalka, zrak pa v komoro vodita kanala speljana izpod žarometov in skozi nosilca okvirja. Ta »cevod« pri Kawasakiju imenujejo »twin ram air system«.

Motor s 599 kubiki ima v prednikih le korenine. S prejšnjim agregatom je težko primerljiv, saj ima zaradi desno postavljene verige en ležaj manj na ročni gredi. Zato je za 30 mm ožji. Zaradi krajšega giba batov je tudi za 4 mm nižji. Premer ventilov je povečan za milimeter na sesalni strani in 0,6 mm na izpušni strani. Skrajšali so tudi razdalje med osmi šeststopenjskega menjalnika in pomanjšali premer sklopke. Predelava je zmanjšala notranja trenja, zmanjšala je tudi hrup mehanike, povečala pa je moč, ki kawasakiju uvršča v vrh tega razreda.

Vzmetenje oznanja klasiko: spredaj teleskopske vilice s kraki

Tehnični podatki

41 mm (11 stopenj nastavitve kompresije, 12 stopenj nastavitve raztega, prednapetost vzmeti), zadaj aluminijaste nihajne vilice, nelinearno gibajoče ročičevje (uni-trak) za vpetje nastavljivega (19 stopenj v smeri kompresije, 4 stopnje v smeri raztega) plinskega blažilnika. Občutek imam, da vzmetenje zelo solidno deluje. Bomo videli končno sliko na dirkališču!

Tudi nad zavorami se ni kaj pritoževati: spredaj par jeklenih kolutov premera 300 mm, zadaj kolut premera 230 mm; zavorna ročica prednjega para je štiri-stopenjsko nastavljliva po odkliku od krmila.

Oprema? Športno nujna, z merilniki v enem kosu in meril-



nikom vrtljave naravnost pred nosom, rdeče obarvanim pri štirinajstih tisočkah. Tam elektronika odklopi pretirano vrtenje motorja. Ne vem pa čemu niso merilnika hitrosti ločeno vpeli v peno. Potegnil bi ga lahko ven. Kajti kaže resne številke, tja do 280 km na uro je izpisan. Malce pretirava. Kajti ninja ZX-6R potegne »le« do 250 km na uro!

Čemu zaklete skušnjave?

Upam le, da ne poznate tega občutka, ko se ti podijo po glavi misli, da bi vse skupaj naložil v kombi in se zapeljal na dirkališče. ZX-6R bi bil tudi za takšno početje pravi.

MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - tekočinsko hlajen - dve odmični gredi v glavi, gnani z verigo - po štirje ventili na valj - vrtna in gib 66x43,8 mm - kompresija 11,8:1 - največja moč 77,2 kW (105 KM) pri 12.500/min - največji navor 64 Nm pri 10.000/min - uplinjači 4x keihin CVKD 36 - digitalni vžigalni sistem

Prenos moči: zobniški primarni prenos - večploščna sklopka v oljni kopeli - šest-stopenjski menjalnik - veriga na zadnje kolo

Okvir: box iz aluminija - medosna razdalja 14150 mm - privarjeno aluminijasto paličje za oporo sedežu

Vzmetenje: spredaj teleskopske vilice s kraki Ø 41 mm, vse smeri nastavitve, gib 120 mm - zadaj plinski blažilnik v vpetju uni-trak, gib kolesa 137 mm

Kolesa in gume: kolo spredaj 3,50x17 z gumo 120/60-ZR17 - kolo zadaj 5,00x17 z gumo 160/60-ZR17

Zavore: spredaj 2-krat delno plavajoči kolut Ø 300 mm s štiribatno čeljustjo - zadaj kolut Ø 230 mm

Mere in teža: dolžina 2115 mm - višina 1130 mm - razdalja sedeža od tal 810 mm - suha teža 182 kg

Zastopnik: DKS, Strossmayerjeva 30, Maribor
Cena: DEM 15.800*

Naše meritve

Moč motorja, izmerjena na kolesu:

- * krivulja A, serijski motor - 96 KM pri 12.000/min
- * krivulja B, z izpušnim sistemom skorpio - 102 KM pri 11.800/min

