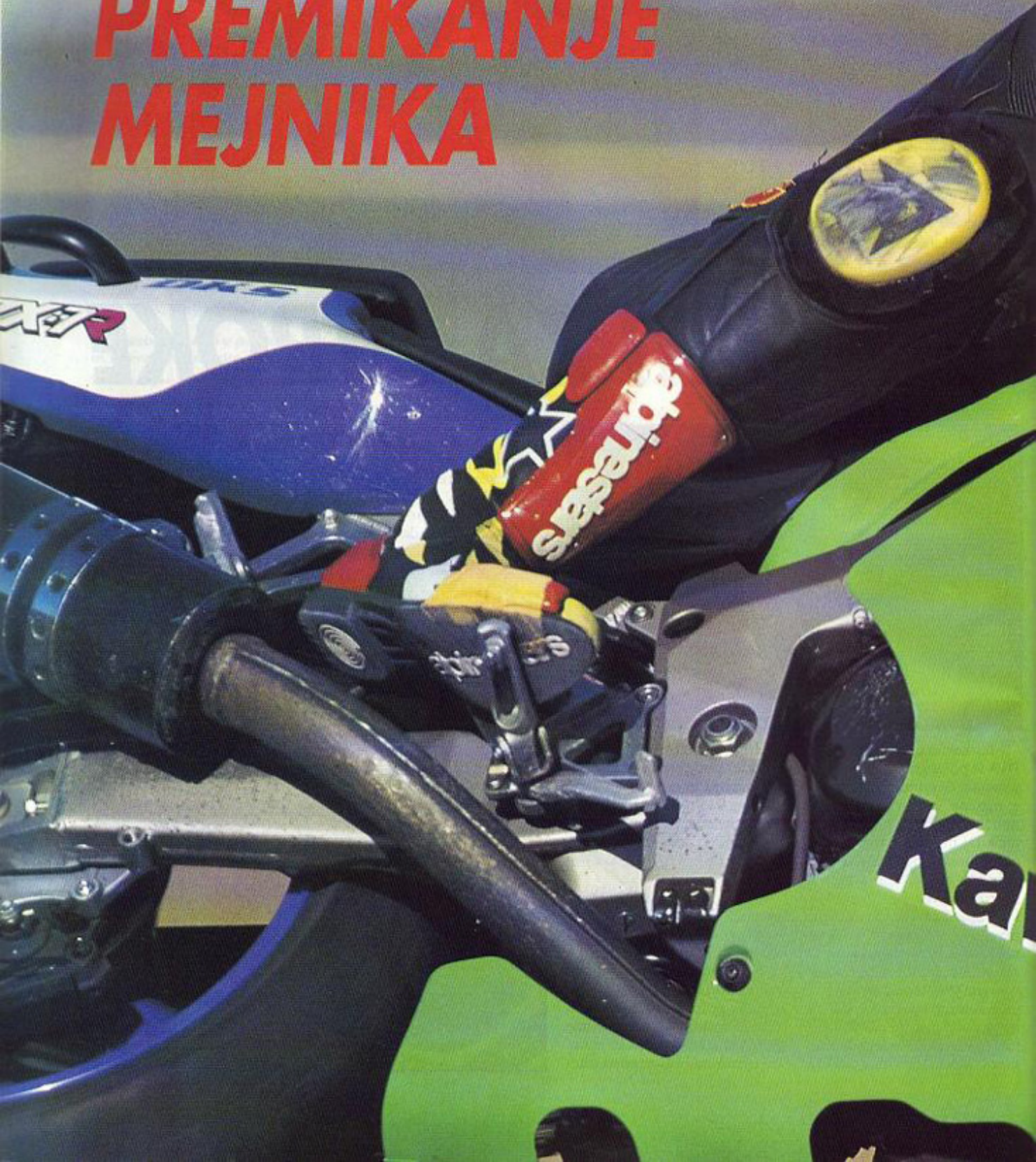


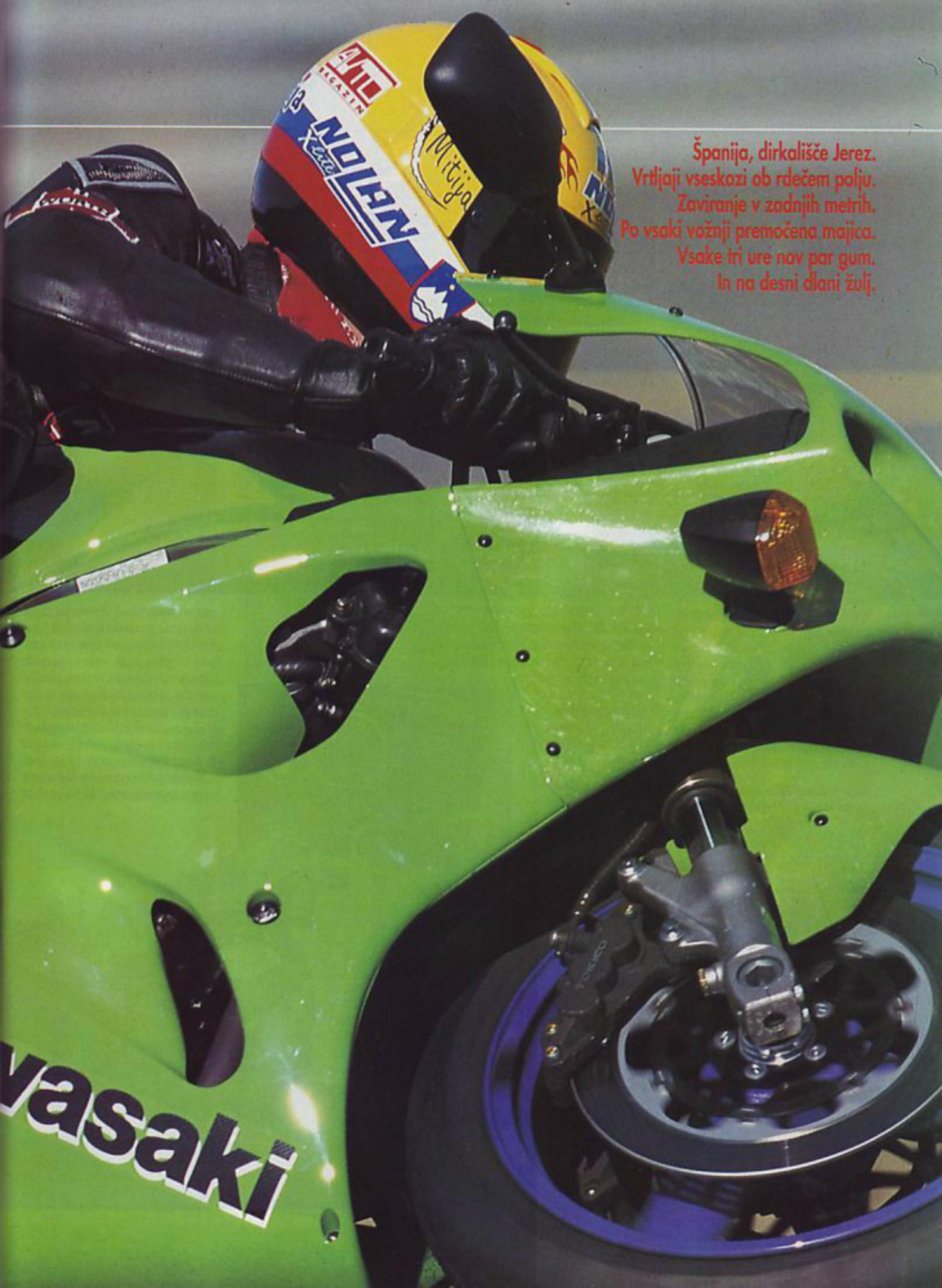
Vozili smo

KAWASAKI NINJA ZX-7R

# PREMIKANJE MEJNIKA







Španija, dirkališče Jerez.  
Vrtljaji vseskozi ob rdečem polju.  
Zaviranje v zadnjih metrih.  
Po vsaki vožnji premočena majica.  
Vsake tri ure nov par gum.  
In na desni dlani žulj.

Kawasaki



Še dobro, da sem se v minulem letu nekajkrat družil s dirkalnim strojem in na državnem prvenstvu obrusil za kakšno mesečno plačo dirkalnih gum. V Španiji smo se z novimi kawasakiji vozili hudo zares in kdor je bil počasen, je bil v nevarno napoto. Testi so se izrodili v vztrajnostno dirko, kjer ni nihče varčeval: pri Dunlopu je bilo novih gum na pretek, tudi zavornih ploščic in litrov bencina ni nihče štel.

Šest let loči novinarski miting resnice med Estorilom in Jerezom. Takrat (leta 1989) je Kawasaki predstavil svoj prvi ZXR 750 (model H1), ki je postavil nov mejnik v razvoju cestno-športnih motociklov: In postal vzor konstruktorjem: aluminijast okvir box zasnove, spodobno vzmetenje, štiribatne zavorne čeljusti, valjarji na kolesih, iz štirih valjev konjev na pretek. Kawasaki ZXR 750 je pomenil civilizirano izvedbo dirkalnika, imenovanega ZXR-7, za tekmovanja endurance in dirke taktatne formule 1. Postal je takojšnji uspeh. Tako prodajni kot športni. Kawasaki je takrat skupaj z novim motociklom predstavil tudi paket dragocenih delov za dirkaško frizuro. Veliko število teh novih kawasakijev, ki jih spoznamo po paru rebrastih cevi, zataknenjenih v aerodinamični oklep in posodo za gorivo, ni nikoli videlo ceste. Pričeli in končali so v dirkanju razredov SP in superbike, nabirali zgolj težaške dirkalne kilo-

metre in zmage po vsem svetu: in tako vsa leta, od prve predstavitve v Estorilu.

Dirkanje in cestni motocikel??? Ne bom delal reklame za takšno rabo, pogledi so pač različni. Toda kaj je lahko boljši dokaz vrednosti motocikla kakor dejstvo, da je v vsem kos visokim dirkaškim merilom in naporom? Brez zadržkov trdim, da je dirkaška raba najbolj zahteven test materiala, konstrukcije in zmogljivosti. In novi ninja ZX-7R nadaljuje načrte v tej smeri. Kawasakiju v zadnjem letu na svetovnem prvenstvu superbike resda ni šlo vse gladko od rok, pa še Scott Rusell jih je sredi obveznosti zapustil in šel v Suzukijev GP Team. Toda tu je novi motocikel, ki ga je razvijal Kawasaki je »Racing Group«. Yoshio Okada (motor) in Fumitaka Tsuchihashi (šasija) sta poudarila, da je projekt tekel najprej v smeri dirkam superbike namenjenega motocikla (ZX-7RR ali projektna oznaka ZX750N), iz katerega so izpeljali za vsakdanjo rabo bolj praktičen model s projektno oznako ZX750P. Sledili so tri osnovne projektno cilje: kompaktnější, bolj tog okvir; pripravljen za dirkalno rabo, ki zmore streči obremenitvam stroja z močjo 170 KM; a e r o d i n a m i č n o ustrežnejši profil motocikla; dirkaškim merilom ustrežnejše vzmetenje, zavore in

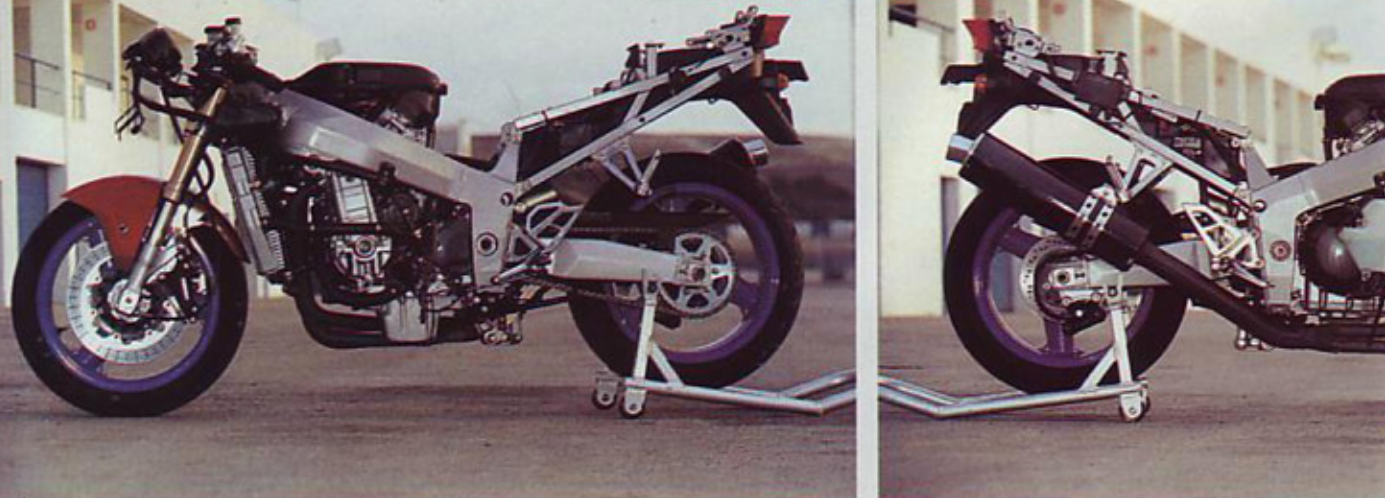
gume.

Primerjam model ZXR 750 iz leta 1989 in današnji model ninja ZX-7R. Odmislil, da je novi motocikel oblikovno skladnejši, in podčrtam, da sta si šestim letom razlike navkljub zelo podobna. Toda hkrati močno različna. Ne revolucija, pač pa evolucija. Primerjavo opiram na lanskoletni model (koda ZX750 L&M). Novi okvir ohranja geometrijske vrednosti (kot 25 stopinj, predtek 99 mm), toda tvorita ga za 5 mm močnejša glavna nosilca (s 35 mm na 40 mm), premer glave okvirja je zrasel z 72 mm na 89 mm, osnova zadnjih nihajnih vilic je votla. Torzijska togost je povečana za 30 odstotkov, okvir je celo za okrogel kilogram lažji! Dirkalni ZX-7RR pa je bogatejši za po kotu nastavljivo vpetje prednjih vilic (predtek!) in po višini in smeri nastavljivo vpetje zadnjih vilic. Oboje je resnično vredno in uporabno le na dirkališču.

Vzmetenje: spredaj močnejše vilice upside-down (premer z 41 mm na 43 mm) s tanjšimi (manjše mase) stenami krakov, močnejši vezni mostički za večjo togost celote in končno nastavitev hidravlike (8 stopenj kompresije, 12 stopenj raz-

tega) v obeh smereh delovanja; zadek se opira na močnejši amortizer (premer z 40 mm na 44 mm) s prigranjenim plinskim rezervoarjem (izboljšano hlajenje). Najbolj vztrajni vzniki si bodo lahko našli veliko dela pri nastavitvi vzmetenja. Ko bodo nastavili višino motocikla (v mislih imam zgolj zadek), statični in dinamični povos, bodo lahko tipali v 20 stopnjah kompresije in 4 stopnjah raztega amortizerja, se igrali še

**Učinkovita športna klasika: aluminijast okvir z obešenim štirivaljnim motorjem**







spredaj in na koncu usklajevali vse skupaj ...

Štirivaljni agregat, ki je bil že svetovni superbike prvak, je prvak nemške odprte serije (s slovenskim izpušnim sistemom Skorpion) in se kiti še s serijo nacionalnih naslovov (zmagovalec tudi v Sloveniji), je opazno spremenjen in tudi ojačan. V najbolj »napiljeni« dirkaški izvedbi doseže vrh pri 170 KM, razlagajo inženirji, ki so prirastek moči v zgorn-

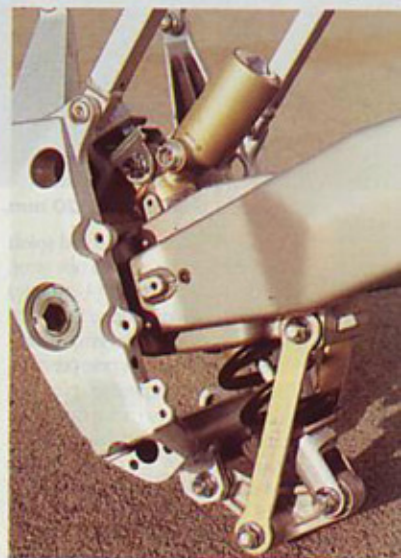
Kawasakijevi moške so dostavili v Španijo prve izdelane motocikle. Tokratna predstavitev svetovni novinarski družbi je bila v vseh pogledih nenavadna: zahtevali so, da imamo s seboj mehanika in potrebno orodje - da si sami pripravimo motocikel!?

Videti je bilo takole: imeli smo svoj boks ob dirkališču, vmes med Francozi in Angleži; Darko Šparl, direktor DKS, in Slavc Trstenjak, tehnik pri Akrapoviču, sta vzela motocikel in orodje v roko in skrb; moje roke pač nimajo pravišnjega občutka za ključce (slabo sestavljeni motocikli so lahko hudo nevarni) in sem stal ob strani. Moje delo je bilo na dirkališču. Dunlopov tehnik je zahteval, da prvi, predtestni dan, premenjamo na motociklu nekaj kompletov koles in utečemo gume (zoper nepotrebne razbitine v testnih dneh zaradi mastno svetlečih se novih gum). Mož od Kawasakija je drugi dan prinesel ročno izpisan listek s prvim uradnim predlogom nastavitve vzmetenja. Pripravili so ga Kawasakijevi testni vozniki. In hkrati prvič dovolili večno tečajnim novinarjem, da si po svoji viziji nastavijo karkoli na motociklu. Zoper večno negodovanje in kritične zapise v tisku.

jem območju vrtljajev pridelali z večjo vrtno in krajšim gibom batov; bolj strmimi in bolj gladko prehodnimi sesalnimi kanali; preoblikovanimi zgorevalnimi prostori v glavah valjev z bolj razprtimi ventili (z 20 na 25 stopinj) v neposrednem stiku s parom odmičnih gredi. Keihinovo baterijo uplinjačev CVKD38 so popolneje oskrbeli z nadtlakom: navezali so jo na sistem »Twin Ram Air intake«, ki sveže hladen in gost zrak zajema na obeh straneh predn-

jega žarometa in ga vodi preko zračnega filtra v komoro. Tu so še močnejša ročična gred, zmanjšana trenja, zmanjšan pritisk oljne megle v motorju, hitrejši obtok mazalnega olja, zmogljivejši hladilni sistem z ukrivljenim hladilnikom, dovod svežega zraka k izpušnim kanalom za čistejše pline ...

Vse to tehnično nakladanje, še najraje v poznih večernih urah, utruja poslušalca. In bralca. Navsezadnje je v celi zgodovini ustvarjalne zgodbe



#### Vzmetenje zadnjega kolesa: Uni-Trak

najbolj pomembno in zanimivo le, kako se nova zelena (tudi rdeča) zver obnaša na asfaltu. In s sinhroniziranim gibom zapestja kresnem po gumbu zaganjalnika.

V v v v U U U U U U - UUMMMMMmmmmmm.

Igla v merilniku vrtljajev poskoči in se umiri pri slabem tisočaku, slišim le še sikanje izpušne cevi. Motor mirno prede in ga je komajda







#### Zavore spredaj: 2 x 320 mm, šestbatne čeljusti

mogoče slišati, pa tako sosed sploh ne bo vedel, da je pri hiši nov stroj. Po odmiku od krmila (4 stopnje) nastavim ročico sklopke in ročico prednje zavore. Pričakujem kovinski »klonk«, ko potisnem v prvo prestavo. Tišina. Ah, seveda, prejšnji večer sem slišal Japonce, da so nekaj čarali tudi po menjalniku in pridelali »gladkost teka«. Iz boksov se počasi kotalim na stezo in gledam čez ramo, da se ne bi tam, kjer je hitrost največja, srečal z Jochenom Schmidtom na dirkalnem ZX-7. V tretjem krogu pospešujem ritem in iščem orientire v oporo zaviranju: vsakič za kakšen meter kasneje. Prednje kolo krasita dva koluta premera 320 mm, v katera odlično grizeta 6-batni čeljusti. Zaviram tam, kjer se mi zdi že konec sveta, pa se še vedno kdo najde, ki kot sneta sekira udari mimo in zavira kasneje, že ležeč v nagibu. Ej, ej, saj to ni več normalno.

Iz ovinkov ven, pri pospeševanju, pričakujem brco od zadaj, kakšno zdrsanje zadnje gume, ritanje in podobno tehnično komunikacijo.

Nič od tega. Vse je mirno kot skale pred Postojno. Motor se vseskozi gladko odziva, krepko vleče čez celotni razpon in nikjer ne »znori«. Le

#### Twin Ram Air system: zajem svežega zraka v nosu oklepa



pridobiva, globoko v rdeče polje. Japonci niso povedali, koliko je v motorju moči. Toda, saj res. Še bolj zanimivo vprašanje je, ali je ta moč uporabna. Je, vam povem. Kajti tisto konstantno naraščanje motorne moči, brez brutalnih odzivov, je obveza (in tehnična znanost). In če je vse skupaj zapakirano v zares solidno šasijsi, si lahko lagodno hiter. In na koncu cel in zdrav. Pa se tako v spominih vrnem v Estoril, na prvo srečanje z ZXR 750. To je bil motocikel, za katerim ostaja dober vtis. Toda z novo ninjo je življenje hitreje in hkrati manj naporno, bolj varno. Tu se kaže evolucija.

Dvakrat dnevno smo menjavali gume. Kot na dirki. Lepi valjarji. Zadnji, na 6-olskem obroču, meri v širino 190 mm, kar je največ ta hip. Dunlopovega »racing« inženirja sem menda slabo razumel, ko nam je predstavljaval novi pnevmatiki sportmax II. Nekaj je govoril, da imajo

dirkalno zmes. In sem mirne duše brusil stopalke po tleh, ko sem v idealno krivuljo lovil robnike dirkališča. Pa mi hudo potlej enkrat pove, da imajo dirkalno zmes le gume za dirke in ne te, ki so nam na voljo. Marija pomagaj, sem slišal Lovšinov glas! Toda držale so neverjetno dobro, nič drsele, niti enkrat protestirale. Jaz si na progi več nisem upal, pa nisem igral zadnje luči.

Stotnja novinarskih dirkačev, za Dunlopov tovarni vlačilec zadržanih gum in vsega trije ne prehudo pomečkani motocikli.

Razbitine so pridelali tisti, ki jim je zadeva ušla iz rok po lastni nerodnosti.

Tudi zato za motocikel ninja ZX-7R velja ocena: odlično.

MITJA GUSTINČIČ

Foto: GOLD & GOOSE, London

### Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - tekočinsko hlajen - dve odmični gredi v glavi gnani z verigo na desni strani motorja - po štirje ventili na valj - vrtna in gib 73,0 x 44,7 mm - prostornina 748 kubikov - kompresija 11,5:1 - največja moč [ni podatka] - največji navor [ni podatka] - uplinjači 4 x keihin CVKD 38 z zajemom svežega zraka v nosu oklepa (Twin Ram Air intake system) - prostornina zračne kamore [ni podatka] - digitalni vžig z omejevalnikom vrtiljajev pri 12.800/min - izpušni sistem 4v2v1 - akumulator 12V/10Ah.

**Prenos moči:** zobniški primarni prenos - večplaščna hidravlično vodena sklopka v oljni kopeli - šeststopenjski menjalnik - veriga X-ring 525.

**Okvir:** aluminijasta box konstrukcija iz oblikovane pločevine, motor kot nosilni element - medosna razdalja 1420 mm - kol glave okvirja 25 stopinj - predtek 99 mm.

**Vzmetenje:** spredaj aljno vzmetne teleskopske vilice upside-down - s kraki e 43 mm, nastavljliva prednapetost vzmeti in obe smeri delovanja hidravlike (8 stopenj kompresija, 12 stopenj razteg), hod 110 mm - zadaj aluminijaste nihajne vilice s centralnim plinskim blažilnikom v sistemu Uni-Trak, nastavljliva prednapetost vzmeti in obojestransko delovanje hidravličnega elementa (20 stopenj kompresija, 4 stopnje razteg), hod kolesa 130 mm.

**Kolesa in gume:** spredaj aluminijasto kolo 3,50 x 17 z gumo 120/70ZR17 - zadaj kolo 6,00 x 17 z gumo 190/50ZR17, gume Dunlop sportmax II.

**Zavore:** spredaj delno plavajoči koluti 2x e 320x5,0 mm s šestbatno čeljustjo - zadaj kolut e 230x6,0 mm z enobatno čeljustjo.

**Mere in teža:** dolžina 2090 mm - širina 740 mm - višina 1130 mm - višina sedeža od tal 790 mm - najmanjša razdalja od tal 105 mm - posoda za gorivo 18 litrov - teža (suha) 200 kg.

**Barva:** zelena (lime green); rdeča (firecracker red)