

Kawa Performance

Motocikel, razvit iz modela 1000 J – Maratonec brez rivalov – Jean Lafond in Raymond Roche prva voznika

Kawasaki je lansko sezono z vozniki dvojico Lafond – Roche premočno osvojil prvenstvo v endurance – hitrostnih maratonskih tekmovanjih, kot so na primer 1000 km Imole, 24 ur Montjuicha, 24 ur Francochamps ali 1000 km Donington Parka.

Z izjemo prejšnjih let, je bilo tokrat novinarjem dovoljeno pretipati motocikel do »kosti«, celo njegov konstruktor je bil zvedavim novinarikom vprašanjem na voljo.

Inženir Misao Yorikusa je bil pri Kawasakiju zadolžen za razvoj »endurance 1000«: »Skrivnost našega uspeha je predvsem v zanesljivosti motocikla ter lahkotnosti vožnje.

Kot endurance motocikel je bil deležen študij do podrobnosti, ne da bi ob tem obšli pravilnik, ki zahteva, da je motocikel izpeljan iz serijskega modela. Poenostavili smo vsa vzdrževalna dela, ki se lahko pojavijo na 24 ur dolgi dirki. Recimo padec, ki je brez posledic za dirkača in je tudi motocikel še vedno v stanju, da pripelje do boksa, ne sme biti vzrok za daljši postanek. Izguba naj gre le na račun menjave poškodovanih delov. Naj bom jasnejši – naš endurance motocikel v primerjavi z GP ali kros motocikli ni imel Unitrack vzmeten-

nja, ki bi vsekakor izboljšal delovanje vzmetenja. Toda poškodba pri padcu bi pomenila tudi več časa za zamenjavo elementa in motocikel bi preveč izgubil v dirki. Tekmovanja so nam prinesla veliko zadovoljstvo in izkušnje, saj so odlični test za maxi motocikle, pa zavore, vzmetenje... Ta tekmovanja močno prispevajo k razvoju motociklov, saj je to tekmovalno tehniko dokaj enostavno mogoče prenesti na serijsko proizvodnjo, češar z GP prototipov ni mogoče narediti.»

Endurance kawasaki je na

dirkališču Paul Ricard dosegel hitrost 280 km na uro, kar je za 185 kg težak motocikel (komplet s svetlobno opremo) lep rezultat. Vsa skrivnost je v motorju, ki ga razganja 99,2 KW (135 KM) pri 11000 vrtljajih, brez škode pa jih prenese celo tisoč več. Toda dirkači ga na dirkah vrtijo le do 9800 vrtljajev – na račun zdravja. Motor je v petih letih tekmovanj pridobil 20 konjev in ohranil svojo zanesljivost. Razvili so ga iz modela 1000 J, ohranili so tudi osnovne mere motorja (vrt. x gib – 66 x 69,4 mm) Le za BoiDor, ki ima svoja pravila,



Motocikel brez tekmecev – kawasaki 1000 endurance



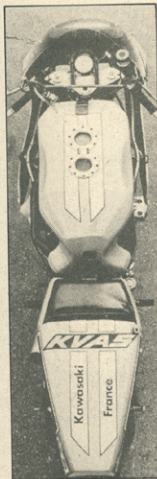
Za prednjim kolesom sta kraka mehničnega anti dive sistema, dvodelen oklep omogoča hitre pristope k motorju, zadnja nihajka je oprta le na en blazilec

so vrtno povečali na 73 mm.

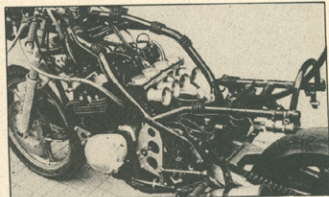
V primerjavi s serijskim motorjem so tekmovalnemu povečali vse ležaje, motorno pa so olajšali za 2 kg, ventile pa so povečali vsega le za milimeter, tako sesalne kot izpušne. Kompletan motor je lažji za 8 kg, poseben izpuh »štiri v eno« cev so izdelali v Kawasaki-Francija in je zanimiva tudi zato, ker je mogoče zamenjati na njej tudi le eno samo »koleno«. Vsak izgorevalni prostor v glavi ima dve svečici, vžigalna naprava je firme Kokusan. Sklopka in menjalnik sta ostala v osnovi enaka kot pri serijskem modelu.

Motor napaja baterija podtlanih Keihin uplinjačev, ki sicer za Mikuni racing zaostajajo, toda omejitev je na račun predpisov – mikuni s 36 dajo motorju 300 vrtljajev več!

Motor je elastično vpet na treh mestih v nesimetrično oblikovan dvojni cevni okvir. Nesimetrično obliko gornjega dela okvirja je narekovala racionalizacija pri hitrih popravilih motorja. Tako je namreč precej enostavneje in hitreje mogoče doseči vse vitalne dele motorja. Okvir je zadaj vzmeten z ojačano aluminijasto škatelesto nihajko, oprto na en blazilec. Olnopnevmatska vilica je kawasakijev izdelek. Na spodnjem delu krakov ima



Agresivne linije, dva čepa na rezervoarju za hitro polnjenje,



Nesimetričen cevni okvir omogoča hiter pristop k vitalnim delom motorja

vgrajen sistem za nastavljanje blažilnega učinka. Na prednji vilici pa je tudi mehanični anti dive sistem.

Motocikel je obut v zajetne Dunlop tekmovalne gume, spredaj KR 108 racing 3,25-4,50/18, zadaj sliček 3,75-6,50/18. Zavrni koloti so prav tako Kawasakijev izdelek.

Zanimiv je tudi rezervoar za gorivo. Sprejme 23 litrov, ima dva avtomatska čepa – drugi je iz vhod za pritisk zraka, do katerega pride pri hitrem polnjenju z gorivom s pomočjo močnih črpalik. V notranjosti so pregrade, ki preprečujejo pluskanje bencina.

Ker so dirke dolge 24 ur in so na motociklu menjavata dva voznika, je mogoče tudi

menjavati blazinico na sedežu in tako položaj prilagajati anatomskim zahtevam dirkača.

VTISI Z VOZNEJE

Zanimivo je slišati, kaj pravi o tem motociklu voznik, ki ni dirkač: »Prvi občutek, ko sedete na motocikel, je veliko neudobje, saj je voznik vkleščen med posodo za gorivo, dvodelen oklep, nizko krmilo in nenavadno je, kako dirkači prečepajo v takem položaju nekaj ur dirke. Motor je nenavadno prožen in pohleven, pri 7000 vrtljajih pa eksplozivna od moči, neverjetno!

Ko prvičes plin v prvi, se izpod zadnje gume sivo kadi in motor rine v zvezde...