

Je že tako, da je pri nas doma mogoče kupiti celo vrsto uvoženih »dobrot« – od kličastih igrač pa vse do najdražjih dišav. Vsem pa je jasno, da take in vsaj tako kvalitetne stvari izdelujejo domače tovarne...

Drugače pa je, ko si nekdo, ki je obupal nad avtomobilom in mestno gnečo, zaželi sodoben motokikel. Nakup sodobnega, varnega in kvalitetnega motokicla pri nas po običajni poti ni mogoč. Potrebno je preskakovanje cele gore nerazumljivih zakonskih obveznosti...

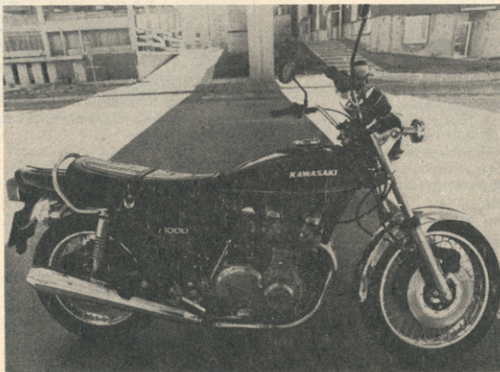
Vzrok za tako stanje se najverjetneje skriva v ljudeh, ki še vedno gojijo misel, da je motokikel družbeno zlo in orodje nasilnežev – tako motokikliste predstavljajo tudi nekateri filmi. Toda po svetu so že davno spoznali, da je motokikel idealno prevozno sredstvo, ki porabi malo goriva, zahteva manj prostora... Dovolj je le pogled prek meje – pred tovarnami in šolami je parkirana množica motokiclov, s katerimi dljaki in delavci hitijo po vsakdanjih opravkih!

Kawasaki Z 1000, ki smo ga dobili na krajši test, ni prišel iz propagandnega oddelka le priznane japonske tovarne – pri nas teh in podobnih motokiclov ne prodajajo! Kawasakijski smo si spodobili, da bi videli, kako je uporaben motokikel, ki tehta 240 kg in iztisne iz motorja 83 KM.

Morda se bo marsikdo zamislil nad tem, da je razlika v moči med modelom Z 900 in Z 1000 le 2 KM. Odgovor se skriva v temperametu modela Z 900, ki je bil dobrih pet let eden od najmočnejših in najbolj prodajanih motokiclov. Temu motokiclu so očitali, da razpolaga z močjo le pri visokih vrtiljajih in da je za počasno, mestno vožnjo preza-

OPOJ JEKLENIH KONJ

Motokikel, ki ogreva srca in vzbuja zavist – Rezgetajoča konjušnica zagotavlja varnost



Motokikel nudi obilo prostora vozniku in sopotniku. Skladne linije in odlične lastnosti vzbudijo ljubezen na prvi pogled. Krmilo je za hitro vožnjo previsoko. Kvalitetne kolturne zavore ustavijo motokikel v vsakem trenutku. Motokikel tudi pri grobem zaviranju mirno drži smer

hteven. Očitali so mu tudi prevelik hrup in slabo lego na cesti pri višjih hitrostih.

NOVOSTI SO V MOTORJU

Kljub uspešni prodaji modela 900 (ta motokikel je še sedaj eden najmočnejših v svojem razredu) so se Kawasakijski strokovnjaki prilagodili zahtevam trga in boju tovarn, ki so na trg pričele pošiljati vse težje in močnejše motokikle. Na osnovi modela, ki je očaral mo-

toriste po vsem svetu in pospravil številne lovornike na vztrajnostnih tekmovaljih, so razvili nov motokikel.

Motor je doživel številne spremembe. Valji so povratni za 4 mm – prostornina motorja znaša sedaj 1015 kubikov; kompresijsko razmerje so povečali z 8,5 na 8,7; pojačali so motorno gred; popravili so sesalni sistem. Tako obdelan motor zmore 83 KM pri 8000 vrt/min in navor 8,1 kgm pri 6500 vrt/min.

Ker je bil 900-kubičen model prehrupen, so pri novem motokiclu storili vse, da so nezadržan ropot utišali. Zato so

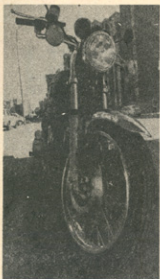
ojačali vse pokrove motorja, ki so pri prejšnjih modelih pretrano »peli«; spremenili so račni filter in tako zmanjšali sesalne hrupe; namesto štiri-ih izpušnih cevi so vgradili le dva precej zajetna izpuha in omejili hrup izpuh na 80 decibelov.

Trud strokovnjakov je očiten. Motor je izredno prožen, saj dovoljuje precejšnje lenarjenje pri prestavljanju – preta prestava potegne že od slabih 40 km na uro, tako da voznik nehoče išče še šesto prestavo. Motor je umirjen turiste vse do 5000 vrt/min, kjer je majhna »luknja« v moči, nato pa osupljivo potegne do meje največje moči – 83 konjev prepričljivo dokaže svojo iskrost. Motor je izredno tih in se oglašale s prijetnim zadušnim glasom. To je velika prednost v vsakdanjem življenju, kjer je že tako hrupa preveč, in za dolga potovanja – pretiran hrup voznika utruja!

IZBOLJŠANE SO VOZNE LASTNOSTI

Novemu motorju so v tovarni nameleli izboljšan okvir. Tako so ojačali okvir ob ležišču prednje vilice in s tem dosegli večjo togost. Legu na cesti so povečali tudi s spremembo težišča motokicla. Težišče so pomaknili naprej, tako da so podaljšali zadnjo nihajko za centimeter in pol. Rezultat je izredno okreten motokikel pri počasnejši vožnji in hiren pri večjih hitrostih.

V okretnosti tega orjaka pomaga tudi široko in dvignjeno krmilo, ki pa dovoljuje prijetno vožnjo do nekako 140 km/h. Če pa voznik dalj časa vozi z



Kawasaki Z 1000 je za vožnjo nezahtevno motorno kolo – velika moč in teža pa kljub temu zahtevata trezno glavo in mirno roka

višjo hitrostjo, se kmalu pojavijo bolečine v rokah, hrbtu in vratu. Zato bi temu motociklu pravej bolj pristojalo le malenkostno privrženijsko krmilo.

Sprememb je bilo deležno tudi vzmetenje. Prednja vilica znamke Kayaba ima močnejše in dalje notranje vzmeti. Prav tako pa so bili izboljšani zadnji blažilci, ki so dobili nove vzmeti – nastavljivi so na pet pozicij. Vzmetenje je prilagojeno lastnostim motorja: mehko požira neravnine na cesti in omogoča varno hitro vožnjo v ovinkih.

Krepkemu motorju so na kožo zapisane tudi zavore. Kawasaki Z 1000 in ima dva 245 mm koluta na prednjem kolesu in enega 250 mm na zadnjem. Kolute krmili hidravlika. Zavore so popolnoma kos temu motociklu, saj ga varno ustavijo pri kakršnikoli hitrosti in zlepa ne podležejo fadingu (popuščanje zavornega učinka zaradi pregrevanja).

OPREMA RAZVESELUJJE VOZNIKA

Kawasaki Z 1000 je opremljen po varnostnih in modnih naročilih. Armatura na ploščo sestavljata običajna merilnika, merilnik vrtiljavev in tahometer. Oba

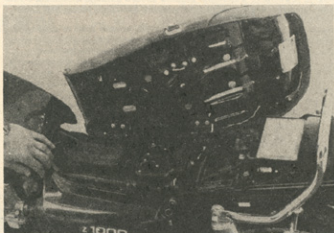
merilnika sta dobro pregledna, ne vibrirata, ponóči pa sta osvetljena s prijetno zeleno svetilobo. Število prevolnih kilometrov je dodan tudi dnevni števec kilometrov.

Med oberna merilnikoma je vgrajenih šest kontrolnih lučk in kontaktna ključavnica. Posebnost med kontrolnimi lučkami je kontrola delovanja zavor. Če so zavore brezhibne, ob vsakem zaviranju zasveti rdeča lučka. Na začetku je ta nenavadna kontrolna lučka vznokus odveč in ga krepko moti predvsem pri nočni vožnji. Kontrolnima lučkama smerokazov je dodan breznlač, ki s prodornim zvokom oznanja, da so vklopljeni smerokazi – nevarnosti, da bi pozabili izkjučiti smerokaze ni več. Precejšnja novost so varnostne utripalke, ki jih voznik v primeru nevarnosti vključi z oranžno označenim stikalom na levi strani krmila.

K običajni Kawasakijevi opremi tudi tukaj stikalo priklajeno na ročico sklopke. To stikalo omogoča vžig motorja le, če je stisnjena ročica sklopke – odpade nevarnost, da bi vžigali motor v prestavi.

ZAVIDLJIVA KONČNA OBDELAVA IN VOZNE LASTNOSTI

Pohvale vreden je tudi ključec, ki odklope vse ključavnice na motociklu; ključavnica za zaklepanje krmila, ključavnica čepa rezervoarja za gorivo,



Pod sedežem ni prostora niti za tanek dažen kombinizon



Bobagata oprema in premišljena razporeditev stikal omogočajo prijetno in varno vožnjo

ključavnico sedeža in kantaktno ključavnico.

V aerodinamičnem repku je majhen prostor za dokumente ali rokavice. Precej neprijetno pa je, da pod sedežem ni prostora niti za skromen ožni kombinizon!

Kawasaki Z 1000 je izredno kvaliteten in skrbno narejen motocikel. O tem priča vrsta podrobnosti, ki se ujema v harmonično celoto. Skladne linije in premišljena kombinacija metalne boboko zelene barve, tanke zlate barve in kombinacija kroma in črne barve dajejo motociklu čar, ki pritegne poglede mimotožih.

OSEBNA IZKAZNIKA KAWASAKIJA Z 1000

Motor: štirintaktni štirivaljni zračno hlajen z valji, vrh, x gilo 70 x 66 x 4 = 1015 kubicov, kompresijsko razmerje 8,7:1. Moč 83 KM pri 8000 vrt/min, navor 8,1 kgm pri 6500 vrt/min. Štirje v mikuni 26 mm uplinjači. Menjalnik petstopenjski z nožnim presahkom na levi strani. Sklopka večdelna vna v olju. Primarni prenos z zobniki, sekundarni z verigo. Električni zaganjač, alternator, akumulator 12V 14 AH.

Okvir: Dvojni cevni, spredaj teleskopska vilica, zadaj nihajki z oljno vzmetnimi blažilci nastavljeni na pet stopenj.

Kolesa in zavore: Prednje kolo 3,25H – 19, zadnje 4,00 H – 18. Sprejaj dve 245 mm kolutni zavori, zadaj en 250 mm kolut, hidravlično krmiljenje zavor.

Mere in zmogljivosti: dolžina 2240 mm, širina 875 mm, masa višina 1100 mm, min višina od tal 160 mm, medosna razdalja 1505 mm. Teža 240 kg. Največja hitrost 212 km/h, od 0–100 km/h 3,5 sekund. Poraba od 8 do 12,5 litrov super benzina na 100 km.

Ni pa navdušujoča je izdelava, temveč tudi vozne lastnosti. Motocikel uboga vsak mlgjal voznika, izredna je lega na cesti, naravnost imamojvi pa so pospeški, le 3,5 sekunde je potrebnih, da polefita voznik in motocikel z mesta do 100 km/h, po 400 metrih pa prvi motocikel že čez 170 km/h.

Izredni pospeški so pomemni v trenutkih nevarnosti, ko voznik zaide v škripca pri prehitovanju. Kot bi mignil ostane prehitavano vozilo za hrbtom.

Motocikel dosele največjo hitrost okoli 212 km/h, kar pomeni da so lahko povprečne potovalne hitrosti brez škode za motor in nevarnosti za žonjka visoke. Seveda pa se hitra vožnja močno pozna pri porabi goriva. Povprečna poraba goriva na tosti je bila okoli 9 litrov. Rezervar za gorivo sprejme le 16,5 litra bencina – ustvajanje na črpalikah je na daljših vožnjah prepogosto!

Tekt: MITJA GUSTINČIČ

SKOZI CEDILO

● Po treh tednih nezavesti je v bolnišnici v Firencah umrl za posledicami padca z motorjem konstruktor dodatne opreme in odkritelj za motocikle 33-letni **Giuliano Segoni**.

● Ameriška tovarna zaključnih čelad **Bell** je ponudila evropskim motoristom nov izdelek, ki je namenjen ljubiteljem krova in terenskih voženj. To je kros čelada, izpejana iz integriranega modela. Narejena je iz armiranega poliestra in je izredno natančno

izdelana. Primerna je tudi cenoma, ki je preračunano v dinarje 3000 din.

● Tovarna gum Metzeler je razvila dve novi gumi za motocikle. Ena je iz serije «V» za hitrosti prek 210 km/h in je namenjena Yamaha 1100, Suzukiju GS 1000, Kawasakiju Z1R... Druga guma pa je tekmovalni slick namenjena vztrajnostnim tekmovanjem motorjev.

● Belgijec **Andre Matherbe**, ki je letos na SP v moto-

krosu nastopal z motociklom **KTM**, je zamenjal tovarno. V naslednji sezoni bo nastopal za ekipo **Honda** v razredu do 250 kubicov.

● Precej časa pripravila **Honda** svoj 500 kubičen GP motocikel. Iz tovarne so sporočili, da bo to štirintaktni motor in da bo prvič zapeljal na tekmovalne steze sredi prihodnje sezone.

● Italijanska tovarna motociklov **AMF-Harley Davidson** je zabredla v težave. Lastnik tovarne **Velik Davidson** se zaradi velkih izgub umika iz Italije in prodaja proizvodne prostore.