

Motocikli s 650 kubicami so bili najpopularnejši v šestdesetih letih. Takrat je bil kralj motociklov Triumphov model Bonneville, ki je primate zaslužil zavoljo odličnih lastnosti. Toda prihod štirivaljnih 750-kubičnih motorjev je šibkejšo kategorijo pokopal.

Kawasaki se je proslavil z dvotaktnimi motorji, katerih zmogljivosti in poraba goriva so segali v zvezde. Toda vse ostrejši odloki o onesnaževanju okolja, predvsem v ZDA, so enostavne in poskočne dvotaktnike močno prizadele. Tovarne so se preusmerile na načrtovanje »čistejših« štiritalčnih motorjev. Skorajda brez izjeme vsi pa so imeli v glavah 750-kubične motorje.

Toda hiba večine 750-kubičnih motorjev je prevelika teža in neokretnost. Pomanjkljivost politrskih motorjev je šibkost. Pri daljših turističnih potovanjih z dvema osebama na motorju zahtevajo živahnejšo uporabo manjalnika, kar postane s časom nadležno opravilo.

Motocikel s 650 kubicami zagotavlja pravično okretnost v mestni gneči in zmogljivosti 750-kubičnega motorja. Omeniti pa velja tudi manjšo porabo goriva.

**KRITIČNO OKO**

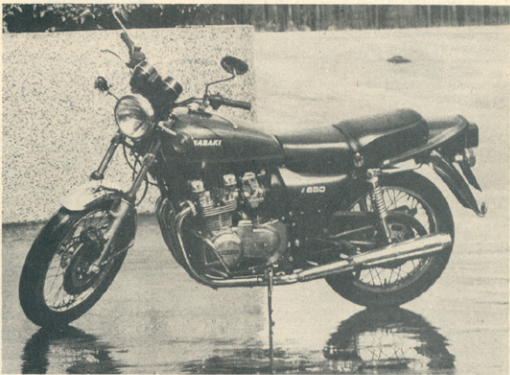
Kawasaki Z 650 je klasičen izdelek japonske motociklistične industrije. Bogata in funkcionalna oprema, brežbirna finalna obdelava, za oko dopadljive oblike – to so odlike tega motocikla. Kljub štirim valjem v vrsti je motor dopadljivo skromnih dimenzij, kar je omogočilo konstruktorjem, da so motor postavili nižje v okvir. To pa obeta dobro lego na cesti.

Motocikel tehta dobrih 217 kg, kljub temu pa vozniku ne greni parkiranja – postavljanja na centralno stojalo. Teže motocikla se skorajda ne občuti. Ko voznik sede na motocikel, mu krmilne ročice kar

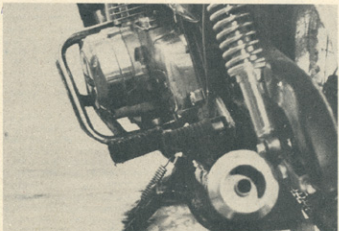
**VOZILI SMO KAWASAKI Z 650**

# TURIST S ŠPORTNIM SRCEM

**Na pogled spominja na politrski motor, zmogljivosti pa ga uvrščajo v smetano 750-kubičnih žrebcev**



**Za oko prijetne oblike, bogata oprema, natančna končna obdelava, okretnost in športno srce so odlike Kawasaki Z 650**



**Pri hitri športni vožnji drsajo po asfaltu stojalo motorja, stopalke in naknadno montiran ščitnik alternatorja**

padejo v roke. Razmerje med sedežem, nožniki in krmilom zagotavljajo prijetno vožnjo tako v mestu kot na odprti cesti. Sedež je zajeten. S tem ne mislimo preširok, temveč to, da nudi vozniku in sopotniku izredno veliko prostora. Trije se na tem motociklu lahko peljejo ne da bi se stiskali...

Motor zelo rad vžiga. Neko-liko moti le, da je potrebno ob vsakem vžigu stisniti ročico sklopke. Pa čeprav je menjalnik v prostem teku! To je pri-spevek k varnosti, kajti zelo neprijetno je, če je menjalnik v prestavi in voznik pritisne na gumb zaganjača. V takem slu-čaju se teža dvestotih kilogra-

# TURIST S ŠPORTNIM SRCEM

mov spremeni v sila neprijetno breme.

Že po prvih prevoženih metrih pride do veljave izredno natančna sklopka in točen manjalnik. Motor lepo poprime že pri nizkem številu vrtljajev. Športno srce pa pospeši utrip, ko kazalec obratomera zaide proti številki 6000. Motor močno vleče do 8000 vrtljajev, ko se prične umirjati. O prožnosti motorja zgovorno priča slednje: v peti prestavi motor lepo potegne od 3000 vrtljajev navzgor in doseže svoj maksimum pri 8500 vrtljajih!

Poskočneža pa je potrebno tudi varno ustaviti. Prednji kolut in zadnji boben varno ustavljata motocikel. Toda nikakor se nisem mogel znebiti občutka, da je boben le nekoliko šibak.

## VELJA KOT TRADICIJA

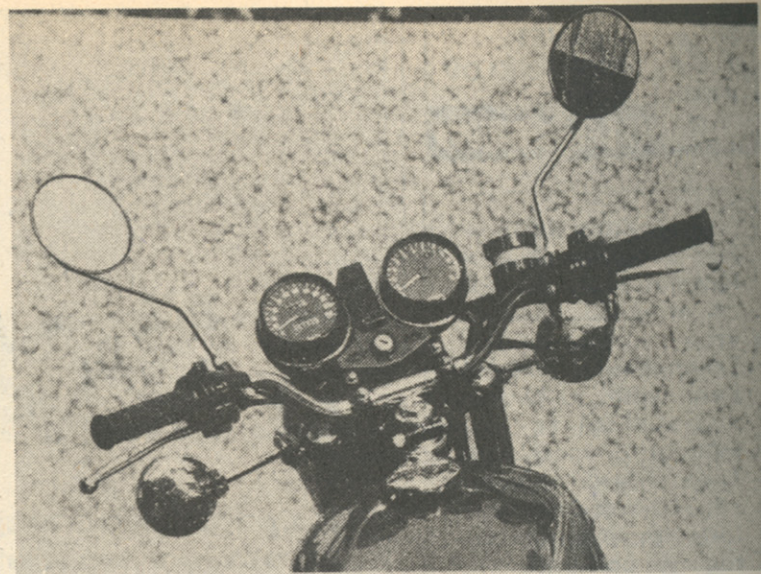
Do nedavnega se je japonskih motociklov držala »slava«, da imajo premeško vzme-

tenje. To je predstavljajo nevarnost le v hitrih dolgih zavojih, ko je pričel motocikel nihati. Te pomanjkljivosti je deležen tudi kawasaki Z 650. Strokovnjaki svetujejo zamenjavo zadnjih blažilcev in podložitev vzmeti prednje vilice za približno centimeter in uporabo gostejšega olja za vilice.

Japonski motocikli so sloveli tudi po šibkih okvirjih. Kawasakijev okvir je narejen iz močnih cevi s številnimi ojačitvami, predvsem okoli ležišča prednje vilice. Sicer pa oblika okvirja spominja na model Z 900. Okvir modela Z 650 je dovolj tog za varno vožnjo na meji zmogljivosti!

## OSEBNA IZKAZNICA KAWASAKIJA Z 650

Motor: Štirivaljni, štiritaktni motor z valji v vrsti, vrtina  $\times$  gib  $62 \times 54 \times 4 = 652$  kubika, kompresijsko razmerje 9,5 : 1. Dve odmični gredi v glavi motorja, štirje mikuni uplinjači N



*Armaturna plošča je pregledna, vidljivost števkov v nočni vožnji pa nismo preizkusili. Krmilo je primerno visoko za vožnjo v mestu in vožnjo pri višjih hitrostih.*

24 mm. Moč 64 KM/8500 vrt/min; navor 6.1 kpm/700 vrt/min.

Menjalnik: Menjalnik petstopenjski, prenos moči nazadnje kolo z enojno verigo.

Elektrika: akumulator 12 V,

generator 180 W, zaganjač 500 W

Zmogljivosti: 195 km/h, pospešek od 0–100 km/h ca 5 s, poraba goriva na 100 km od 7,5 do 9 litra. Teža 217 kg.

**MITJA GUSTINČIČ**