

Vozili smo: KAWASAKI ZEPHYR 750

Človek se hitro razvadi. Vsak motocikel ima premalo konjev, preveč kilogramov, premalo dirkaški oklep in premalo vgrajen sedež za eno zadnjico.

Bliže, ko so motocikli temu asfaltno športnemu idealu, manj je jasno, kaj nas ovira: ob koncu sezone je motocikel nabral le nekaj tisoč kilometrov in sopotnica se je po prvi malce daljši vožnji za zmeraj – namrdnila: »Nič več nočem biti prtljaga na prepihu!«

»Lepa reč,« si na tihem, ob poliranju plastike, porečeš in si nehote priznaš, da bi bilo treba imeti vsaj tri motocikle hkrati. Enega za egoistično soliranje s kolenom ob asfaltu, enega, terenca za vsaj simbolično srečanje z naravo, ko si zaželiš uiti vsaj na dober makadam in v hlad smrekovega gozda. In motocikel, s katerim bi se bilo mogoče odpeljati tudi na nekaj sto kilometrov dolg izlet, ne da bi te na koncu poti bolel hrbet ne da bi imel mravljinčaste roke. Pa seveda s sopotnico tesno ob hrbtu in prtljago, vsaj minimalno.

To je seveda račun, ki se ne izide. Pa se takoj ljubitelj vetra v lasih znajde pred nelahko od-



Veter v lasih



ločitvijo za kompromis, ki pa ima najpogosteje vsaj izenačeno tehniko: kaj dobim in kaj izgubim.

Sprejemljiv odgovor smo videli konec lanskega leta, ko so Japonci na podlagi izkušenj z »goli« motocikli na domačem trgu ponudili tudi svetu svoj mix: po obliki in delno po tehničnih prijemih spominja na tiste lepe čase po letu 1970, ko je prodaja motociklov silovito rasla, pa seveda s kakovostno obdelavo, zmogljivostjo z zelo dobrimi voznimi lastnostmi, skladno z merili, ki so današnjemu kupcu ljubi in sa-

moumevni.

Gledal sem v opazovalce na salonu motociklov, lani v Kölnu, ko so stopicali okoli Kawasakijevega zephyrja 750: sprašujoči izrazi v očeh, tu in tam navdušenje, praskanje za ušesom ob ponovnem srečanju s porom zadnjih blažilnikov in odobravanje že krepko čez desetletje znanih potez rezervoarja goriva, sedeža in bočnih pokrovov.

Zephyr 750: težko je najti pravi predalček za ta motocikel. Misel, da je staro železo, je, milo rečeno, bogokletna. S tistimi motocikli, s kakršnimi so nas Ja-



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – vrstni – zračno hlajen – dve odmični gredi v glavi – po dva ventila na valj – vrtina in gib 66x54 mm – prostorni 738 kubikov – kompresijsko razmerje 9,5:1 – štirje uplinjači Keihin CVK 32 mm – digitalni elektronski vžig – primarni zobniški prenos moči večiamelna sklopka v oljni kopeli – pet-stopenjski menjalnik – veriga za zadnje kolo

Okvir: iz jeklenih cevi – dvojen – zaprta konstrukcija – aluminijaste zadnje nihajne vilice z ekscentrom za nastavitve verige, oprte na par nastavljivih blažilni-

kov – spredaj teleskopske vilice s kraki \varnothing 41 mm in hodom 140 mm – hod zadaj 115 mm – spredaj dva koluta \varnothing 300 mm – zadaj koluta \varnothing 220 mm – guma spredaj 120/70-17 – guma zadaj 150/70-17

Dimenzije: dolžina 2125 mm – širina 770 mm – višina 1095 mm – medosna razdalja 1455 mm – suha teža 201 kg – rezervoar goriva 17 litrov

Zmogljivosti: (tovarna) največja moč 76 KM pri 9.500/min – največji navor 6,1 kgm pri 7250/min – največja hitrost 203 km na uro

Zelo aktualna oprema: kakovostne zavore, širokokanalna kolesa, učinkovito vzmetenje.

ponci razvajali zadnjih nekaj let, spet nima ozko stičnih točk. Nekaj sveže novega. Ni res. Ta film smo že videli.

Ja, pa ne povsem! Da se o slednjem prepričate, morate motocikel peljati. Ne le en ovinek. Več! Ko v njegovi družbi preživite nekaj dni, nekaj sto kilometrov, se samo zasvetlika spoznanje, da je »nova formula« zelo, zelo življenjska. Uporabna.

Na kožo risana ujetniku urbane-ga življenja. Kajti, ne pomisliš več, da ne bi sedel na motocikel v obleki. Stili se ujemajo. Ne pomisliš več, da se ne bi zapeljal do sosednje ulice, kajti motocikel je v rokah lahek in v vožnji prijeten partner. Ne mencaš več pred naklonjeno ti damo, kajti prostora in udobja za dva je v izobilju.

Vse skupaj pa je podprto s spoznanjem, da je motocikel zelo živ, hitrejši od vzdržljivosti vratnih mišic, kar dirkaško stabilen in enako dobro zaviran.

Sedež je dvosed, izdatno obložen. Razdalja med sedežem, krmilom in stopalkami je umerjena na lagodno, turistično voziško držo in le tisti, ki prisegajo na



Motor: sodoben vrstni štirivaljni, zračno hlajen.

strogo klasiko, bodo ugotovili, da sta nožni opori športno pomaknjeni nazaj in malce navzgor. Povem vam, prav tam sta, kjer morata biti.

Vse na prepihu: motocikel nima zaščite pred vetrnim pišem.

Zmogljiv, lesketajoči se žaromet je klasično obešen na prednje, prav tako klasične teleskopske vilice. Nad žarometom je par že skorajda pozabljenih kapljasto oblikovanih merilnikov. In nad tem sklopom ne previsoko krmilo, ravno prav odprto, da je vožnja udobna in obvladanje motocikla popolno. O stikalih in ročicah nima smisla izgubljati besed: znana, sodobna kakovost.

Oprema je, čeprav se spogleduje s klasiko, kakovostna in bogata. Tako je recimo parkirno stojalo, ki omogoča nenaporno in zanesljivo parkiranje motocikla. Za takrat, ko se mudi, je ob strani še bočna opora. Okvir, jeklen, dvojen cevni, zaprte konstrukcije, je ostro zasekan v predajanje aluminiju. Je pa vzdržljiv in toliko dober, da je motocikel lahko tudi popoldanski športnik.

Par zadnjih blažilnikov na povsem sodobnih aluminijastih nihajnih vilicah spominja na klasiko. Toda pri delu sta zanesljiva in ne zmedeta se tudi pod dvojno težo v sedežu. Vzmetenje daje povsem sprejemljiv kompromis med udobjem in športno trdoto.

Gumi, v kateri je obut motocikel, sicer nista dirkaška valjarja.

Tu spet najdemo primeren kompromis med zelo dobro lego na cesti in lahkotnim vijuganjem po mestu ali v serpentinah, kjer va-



ljari na kolesih zahtevajo več moči v rokah. Navdušijo pa zavore, trio kolutov današnje šole,

ki zaustavljajo mehko, toda odločno in s tistim pravim, varnim občutkom v rokah.

Motor, vrstni štirivaljnik, ki ga hladi vetrni tok, se zdi znanec.

Nikakor ni le iz predala potegnjena star projekt, kajti stroj je bil deležen vsega znanja tehnikov, ki so iz 750 kubikov potegnili ravno dovolj moči, 76 konjev, da 201 kg težak motocikel brez težav potegne čez 200 km na uro.

Pa je hkrati tudi pri umirjenih vrtljajih dovolj elastičen, da je mogoče s petstopenjskim menjalnikom tudi lenariti. Hkrati omogoča, da v hipu pustite svet za seboj, sprostite konje v motorju in v peti prestavi tipate še za šesto. Končno prestavno razmerje je malce prekratko. Toda vedeti je treba, da se je brez aerodinamičnega oklepa nemože prav dolgo peljati pri najvišji hitrosti, pa čeprav žaromet in številka kar ugodno usmerjata zračni tok navzgor in tako vsaj v manjši meri razbremenjujejo voznika.

Velik adut v tej igri, ki so jo proizvajalci pričeli s slečenimi in bolj življenjsko oblikovanimi motocikli, pa je seveda cena.

Vsekakor vabljava. Tudi kilometri s takšnimle motociklom niso dragi: ker je vse na obeh, je mehanikovo delo lažje in tudi poškodbe, ko se motocikel prevrne, znajo biti dovolj poceni, da hišni proračun ne zaide v rdeče številke.

Mitja GUSTINČIČ

