

Si lahko zamišljate?

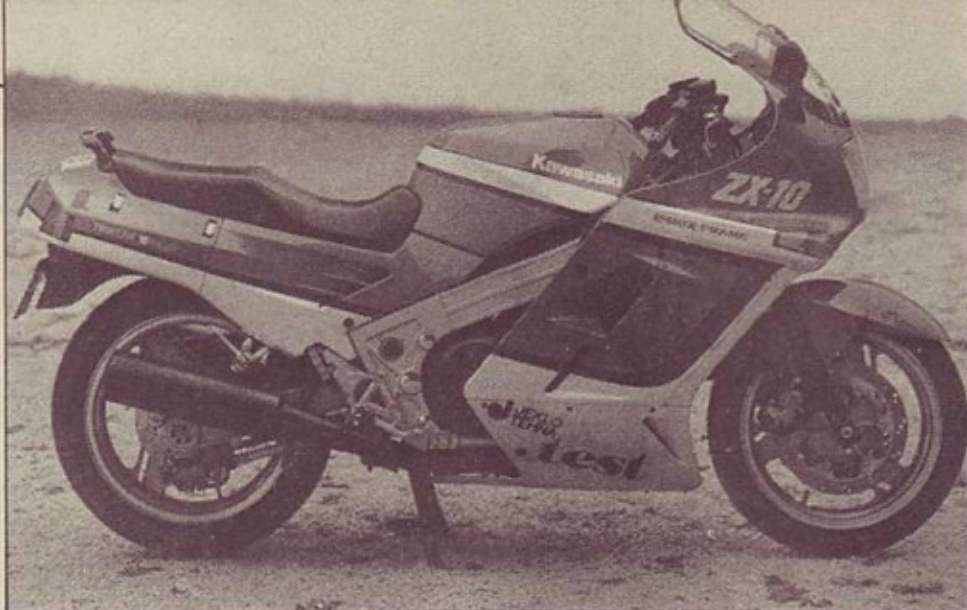
Na zadnji gumi, ki pušča za slab podplat odtisa, čistih 123 konjev moči.

V prvi prestavi 100 km na uro. V drugi prestavi 150 km na uro... v šesti s polnim plinom 270 km na uro.

Od 0 do 100 km na uro motocikel pospeši v 2,73 sekunde!

In ko je potrebno zavreti, je dovolj le stisk enega prsta na ročici prednje zavore.

Tale Kawasaki je zelo dober motocikel. Toda film se na njem zelo hitro odvija. Pa zato zahteva pametno glavo in sposobnega voznika. Skratka, ni za vsake roke!



Kawasaki ZX 10 – ta hip še vedno najhitrejši serijski motocikel

Vozili smo: Kawasaki ZX 10

Najmočnejši in najhitrejši

To je motocikel, ki ga ne obvlada vsak

kratkonogi varno dosežejo tla. Voznikov položaj je nagnjen naprej, športno obešen, vendar ni utrujajoč. Motocikel pada v roke. Stopalke za noge so pomaknjene v nazaj, ravno prav, da je voznikov položaj športno udoben in da je mogoče hitre ovinke jemati tako, kot to počnejo hitrostni dirkači. Dvodeleno navzdol priostreno krmilo je opremljeno s klasičnimi japonskimi, dobro delujočimi stikali in ročicami: tu najde voznik posebnost, ko s pomočjo štiristopenjskega kolesca na ročicah lahko nastavi odmik od krmila – dolžini prstov primerno. Pa tudi stikalo smerokazov je prijetno, saj ga je mogoče izključiti z enostavnim stiskom.

Vsak detalj kaže, da je Kawasaki v tem motociklu združil vse svoje bogate dolgoletne izkušnje. Vsaka komponenta je na svojem mestu, uporabna, dobro delujoča, pregledna. Pa najsi bo to velik, z leve strani, vgrajen merilnik vrtljajev z rdečim poljem pri 11000 vrtljajih v minuti ali merilnik hitrosti s skalo, ki se konča pri 300 km na uro. Ob straneh armaturne plošče sta z leve kazalec količine goriva v rezervoarju, z desne pa termometer hladilne tekočine motorja. Med njima ključavnica, ki služi vžigu in hkrati tudi zaklepanju krmila. In tako velja, da en ključ krmilu vse operacije, pri tem pa je mogoče krmilo zakleniti tudi v položaju bočno naslonjenega motocikla. Dviganje na glavno stojalo (dokaj lahko motocikel zdrsne s koles na stojalo, tako da parkiranje ne predstavlja rizika) je potrebno le še na sumljivo trdnem terenu.

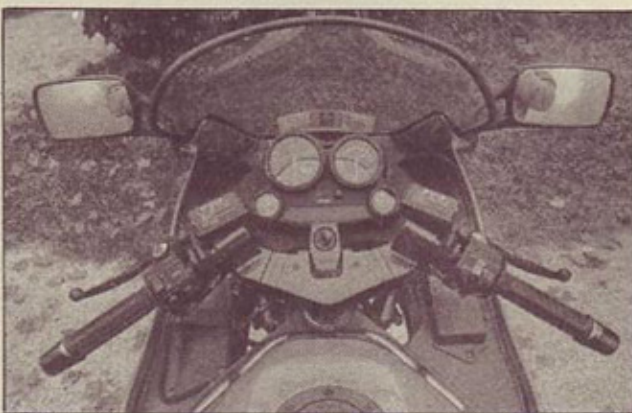
Zajeten, na okvir položen rezervoar goriva leže med noge, oblikovan je ta-

Mariborska Jeklotehna (Strossmayerjeva 30, tel. 062/23-481) nam je odstopila na preizkus motocikel, ki sodi v vrh Kawasakijevega proizvodnega programa in v sam vrh serijske motociklistične ponudbe – takšne so pač zmogljivosti. Okroglo leto dni je bil Kawasaki ZX 10, uspešni naslednik modela 1000 RX, najmočnejši in najhitrejši serijski motocikel na svetu. Šele letos, na salonu v Kölnu, je konkurenca predstavila hitrejšje motocikle (Yamaha FZR 1000 Ex-Up in Suzuki GSX 1100 R s hitrostjo okoli 280 km na uro), ki bodo na tujem naprodaj prihodnje pomlad.

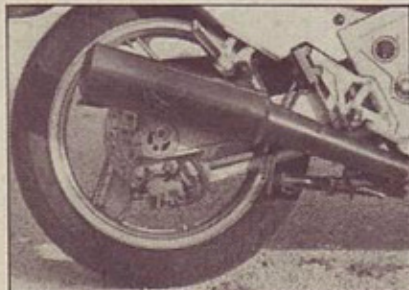
Kawasaki je mogoče dobiti iz signacijske prodaje v Mariboru takoj. ZX 10 je bil pred slabim mesecem dni hkrati z ostalimi modeli deležen 10% popusta na devizno ceno zaradi visoke rasti japonskega yena, pa tako sedaj (ugodno) stane 892.755 yenov in pripadajoče dinarske dajatve. Ni poceni, vendar nudi več kot pričakujete!

Motocikel je prepričljiv že na oko. Zajetnih dimenzij, obešen na prednje kolo deluje motocikel težko. Toda suh vaga le 222 kilogramov: teža je razdeljena s 126 kg na prednje in 128 kg na zadnje kolo. Konstruktorji so uspeli sestaviti tak motocikel po zaslugi lahkih materialov. To pomeni aluminij za okvir, zadnje nihajko, kolesa, stopalke, ročice, motor; plastika (ABS in PBT) za sedež, stranske oplate, aerodinamični oklep; dodatne kilograme pa so tehniki postrgali tudi z motorne gredi in ostalih delov motorja, tako da je agregat kar 6 kg lažji od osnove, iz katere izhaja, to je motorja modela 900 R.

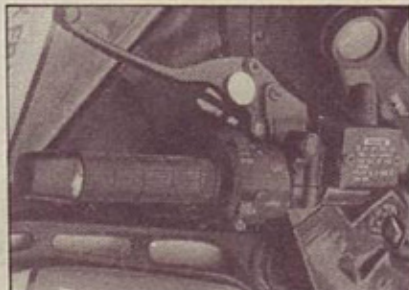
Ko sedeš na motocikel, ugotoviš, da je sedež dovolj nizko pri tleh, da tudi



Voznikov delovni prostor – bogat in pregleden. Na ročicah sta vidna rezervoarja hidravlične tekočine krmiljenja sklopke in prednjega kolutnega para. Ob rezervoarju je okvir zakrit z povsem odvečno plastično letvijo



Zadek: ekscentri na nihajki za nastavitve verige, s spodnje strani koluta obešena zavora na čeljust, nad stopalko je temno obarvan gumb za nastavitve blažilnika



Ročici sta opremljeni s kolescem za nastavitve oddaljenosti ročice od krmila



Oklep je sestavljen iz več med seboj ločljivih delov. Ob ležišču zadnje nihajne vilice je vidno kako okvir s spidne strani zaključuje ta z leve in desne privijačena cev



Oklep, prednji blatnik in bočne stranice ob sedežu so iz plastike in tehtajo le 7,63 kg



Aerodinamika – ne najlepše oblike predvsem na račun dveh rogov, ki jih ustvarjata smerokaza, toda močno učinkovita



ko, da ga je brez težav mogoče ukleščiti s koleni. In tudi aerodinamični oklep je urezan tako, da kolenom ni v napoto. Kljub temu pa je obilo lakiranih površin (rezervoar, bočne stranice sedeža), ki prihajajo v stik z voznikom, obleko in z zadovoljstvom smo ugotovili, da lak in dekoracije brez posledic prenašajo vsakodnevna »drgnjenja« – motocikel je imel za seboj, brez sledi, prevoženih skorajda 9000 kilometrov.

Oprema: na ravni. Tu je odličen aluminijev E-box okvir, ki ga tvorita dva nosilca zaključena v odlični glavi okvira in masivnem ležišču zadnje nihajke. Tudi ta je iz aluminija, opremljena z ekscentri za nastavljanje napetosti verige in oprta na Kawasakijev že klasični Uni-Trac sistem mono blaženja. Ker je blažilnik skrit pod sedežem in ostalo opremo, so tehniki gumb za štiristopenjsko nastavljanje efekta blaženja vgradili iz desne v sam okvir, tik nad vpnetjem zadnje nihajke.

Prednja teleskopska vilica s kraki $\varnothing 41$ mm je klasična dobro delujoča konstrukcija – brez odvečnih elementov, le povezovalni mostiček služi večji togosti.

Ob navajanju opreme kaže poudariti direkt na pesto kolesa vgrajena prednja $\varnothing 300$ mm plavajoča zavorna kolota, ki v kombinaciji z zadnjim $\varnothing 250$ mm kolutom zares učinkovito zaustavljajo motocikel. Kolesa so aluminijasta, trikraka, s širino kanala spredaj $3,5 \times 17$ col in zadaj $4,5 \times 18$ col obuta v Dunlop nizkoprofilne radialne gume dimenzij 120/70-VR 17 spredaj in 160/60-VR18 zadaj. Tudi tu se kaže velik napredek v razvoju – motocikel je bil po skorajda 9000 prevoženih kilometrih dobrih in slabih cest ter dirkaškega asfalta še vedno obut v še uporaben prvi par pnevmatik.

PRESUNLJIVA DOŽIVETJA

Motocikel je zajetno oblikovan, tako da vzbuja občutek večje teže in nerodnosti, kot pa se to v resnici izkaže. Tako sem pod vplivom prvih vtisov dokaj rezervirano sedel prvim kilometrom naproti, zavedajoč se hkrati dejstva, da motor zmore celih 137 konjev. Ni šala. Ni bilo treba veliko kilometrov, da ta

Tehnični podatki

Motor vrstni štiritaktni štirivaljni, vodno hlajen, vrtna \times gib 74×58 mm, prostornina 997 kubikov, kompresija 11:1; Štirje ventili na valj, dve odmični gredi v glavi motorja; tranzistorški vžig; štirje uplinjači Keihin CVKD 36; mokra večploščna sklopka; šeststopenjski menjalnik; prenos moči na zadnje kolo z verigo.

Okvir aluminijast, dvojni, elastično vpetje motorja. Spredaj teleskopska vilica s kraki $\varnothing 41$ mm in hodom 135 mm, zadaj Uni-Trak s hodom 120 mm, štiristopenjsko nastavljen blažilnik. Kolesa iz lahke litine dimenzij $3,5 \times 17$; $4,5 \times 18$ z gumami 120/70-VR 17, 160/60-VR 18. Koluti spredaj 2×300 mm, zadaj 250 mm.

Zmogljivosti: teža praznega vozila 222 kg; rezervoar 22 litrov; največja hitrost 270 km na uro.

motocikel začutiš. Začutiš tisti občutek varnosti, ko spoznaš, da imaš zadevo povsem v svojih rokah in da ni mogoče pričakovati presenečenj s strani tehnike.

To pomeni, da je motocikel na cesti zelepljen ob asfalt in vsak hip točno tam, kjer ga želiš imeti. Res je, da so naše ceste najslabše v zadnjih nekaj letih in kot take ne najbolj pripravne za dvokolesno vožnjo. Vzmetenje Kawasaki ZX 10 je tudi na tem področju pričljivo: vzmetenje in okvir brez pretresov pogoltneta kratke ostre neravnosti – in motocikel nadaljuje pot v željeni smeri. Pri visoki hitrosti, prek 200 km na uro, je zadeva povsem enaka. Upal bi si reči, da je ta motocikel najbolj harmoničen športno turistični motocikel zadnjega časa.

Tu velja tudi udobje, ki je popolno, brez vibracij motorja in brez nevšečnih vetrnih curkov. Oklep je hkrati s položajem voznika v motociklu tako popolno zasnovan, da veter in hitrosti ni čuti. Malce na slabšem je sopotnik, ki sedi stopničko višje in je tako manj zaščiten.

Izjemno navdušujejo zavore. Končno, bi lahko rekli, da je mogoče tudi cestni motocikel zavirati z le enim prstom na zavorni ročici. Tako kot čisto krvnega dirkalnika. In tudi pri grobem zaviranju je še vedno vse pod kontrolo, le zadek kaže težnjo po blokiranju kolesa, kar se odrazi v nežnem poskakovanju zadnjega kolesa. Na skrajni meji.



Včeraj sanje – danes resničnost, tudi v domačih trgovinah

Motor – tu se skrivajo radosti. Ob vžigu ga je potrebno malce ogreti, da brez upiranja »prime«. In potem je vse v voznikovi roki. V spodnjem območju vrtljajev krotak, elastičen, povsem kultiviran. Ko doseže 6000 vrtljajev v minuti je moči toliko, da se film precej hitro odvija. In ko kazalec v obratomeru suhe preko 8500–9000 vrtljajev v minuti – zastane dih. Razdalje izgubljajo običajne vrednosti.

Na suhem je igranje s plinom zares igra, kajti motor reagira mehko, a prepričljivo. V dežju postane zadeva zahtevnejša. Čeprav sta Dunlopovi radialki zelo zanesljivo opravljali svojo nalogo, pa je zaloga konjev v motorju tolikšna, da zahteva zelo rahločutno roko na ročici plina. Brez divjaške sunkovitosti. Kajti sicer zadnja guma zagradi v prazno.

Vsej zalogi konjev in zmogljivostim na cesti bi človek pripisal tudi veliko porabo goriva. Pri vožnji z visokimi hitrostnimi povprečji, brez živčnosti na ročici plina, je motor pil 6,1 litra na 100 kilometrov. Pri pretežno živahnem priganjanju okoli mestnih vogalov pa je motor porabil 2 litra goriva več. Skratka, ni potratnež, če upoštevamo, da so bili hitrostni skoki tudi prek 200 km na uro – kar pa motor zmore v šesti prestavi pri vsega 7500 vrtljajih v minuti!

Na koncu, ko smo se ločili od motocikla, je bil zrel za servisni pregled na 10.000 kilometrov. Na našem preizkusu dolgem 1200 kilometrov je motocikel deloval kot najboljša švicarska ura. Brez ene težave. In tudi vozniki pred nami niso bili prizanesljivi do stroja. To kaže, da je konstrukcija ob dirkaških zmogljivostih tudi trajna. Čeprav bi bilo na motociklu mogoče najti tudi kakno zamero – recimo imbus vijake motorja in ročico, ki so v dežju pokazali sledi rje.

MITJA GUSTINČIČ
foto: SRBAN ŽIVULIČ