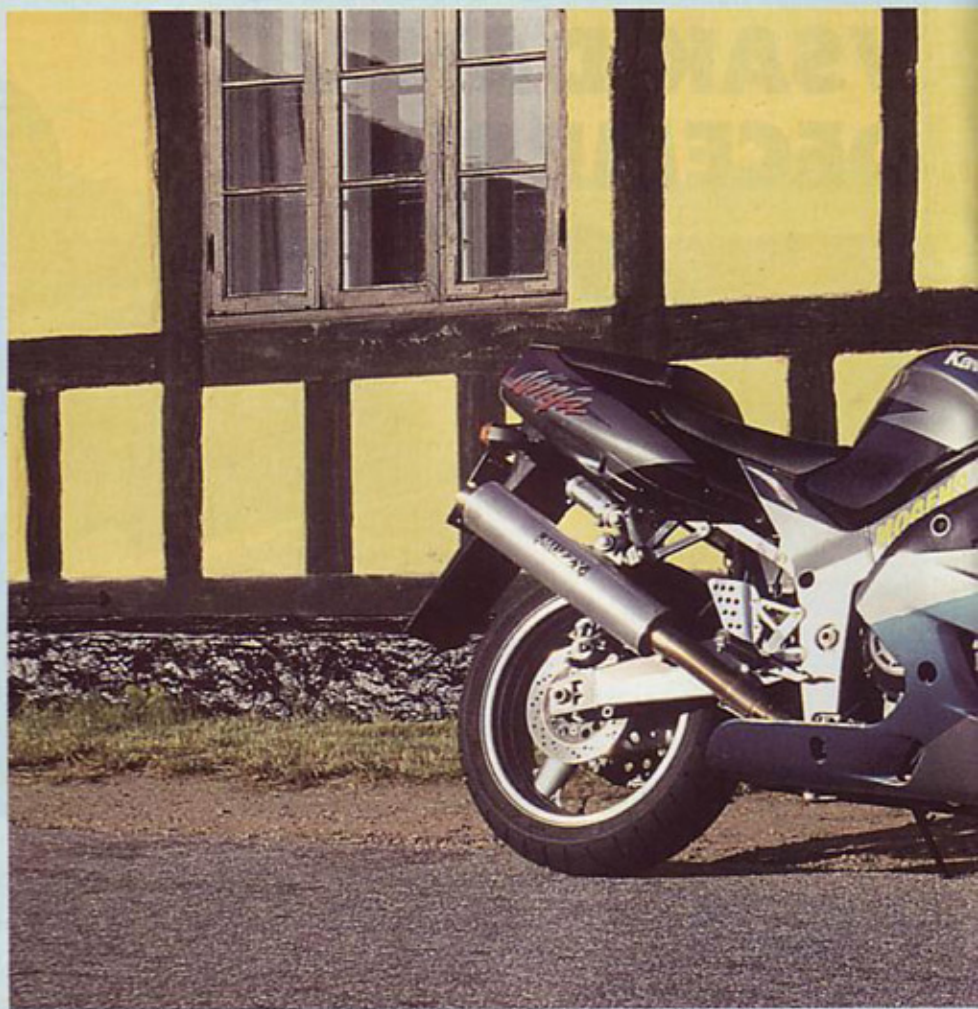


Test

KAWASAKI ZX-9R NINJA



Kawasaki ZX-9R ninja je s 139 KM prava bomba na dveh kolesih. Močnejši je od kateregakoli drugega 900-kubičnega motocikla, z največjo hitrostjo 268 km na uro pa ostaja najhitrejši motocikel, kar smo jih doslej testirali.

Že tretjič v sodobni motociklistični zgodovini je Kawasaki zasedel vodilno mesto v tem razredu in njegovemu novemu motociklu nedvomno pripada levi pas vsake avtoceste.

KRALJ JE PONOVRNO

"Prenehaj z neumnostmi, saj bom zdrsnil!" je izjavil moj prijatelj, ki je nekega jutra imel "Cast in zadovoljstvo" preskusiti sopotniško udobje novega Kawasakijevega superbika - ZX-9R ninja: po ostrem štartu v križišču, s prednjim kolesom v zraku, ki mu je kmalu sledilo močno zaviranje, je imel vsega dovolj: tako udobja na sedežu za sopotnika kot stila vožnje testnega voznika, oziroma - pomanjkanja obojega.

Pomanjkanje voznega stila? Morda, toda dejstvo je, da je Kawasaki ZX-9R ninja zelo močan motocikel, ki utegne

marsikoga pustiti brez sape. Se nikdar nismo videli takšnega naraščanja moči, ki zmore doseči takšen višek!

Kawasaki je prvič zasedel vodilno mesto v 900-kubičnem razredu že leta 1973, ko so predstavili stari Kawasaki 900 Z1, drugič leta 1984, ko je prišel Kawasaki GPz 900 R, in tretjič letos, ko se je na zmagovalni stopnički znašel Kawasaki ZX-9R ninja.

Kralj Kawasaki III je nedvomno rojen!

Štirivaljni motor, ki pri 11.500 vrtljajih v minuti dose-

že 139 KM, ima vrtino 73,0 mm in gib 53,7 mm. To pomeni, da je razmerje nekoliko bolj superkvadratno, kot je bilo pri GPz900R.

Motor ima dve odmični gredi v glavi, ki ju poganja veriga, nameščena povsem na desni strani motorja. Takšno namestitev so si izbrali zato, da bi bil motor čim ožji. K temu je treba še dodati, da so valji v bloku zelo blizu drug drugega in je hladilna tekočina v neposrednem stiku s pušami. Izbira takšne konstrukcije je še bolj zožala motor.

Glava: vsaka zgorevalna ko-



Obese z neskončnimi možnostmi nastavitve

V znani zgodbi o plačilu naj bi partija šaha finančno uničila nekega kralja, ker v celem kraljestvu ni bilo dovolj žita, da bi na vsako naslednje šahovsko polje položil število zrn, ki je potenca števila zrn na predhodnem. Na 64. polju je bila številka že astronomska.

Če bi konstruktor vzmetenja ninje zahteval enako plačilo, bi finančno uničil ne le tovarno Kawasaki, ampak celo Japonsko. Novi kawasaki ZX-9R ninja ima namreč tako veliko število možnih nastavitvev, da jih je nemogoče prešteti:

Možne nastavitve prednjih vilic:

1. Brezstopenjska prednapetost vzmeti
2. Komprimacija, 7 stopenj
3. Razteg, 12 stopenj

Možne nastavitve zadnjega vzmetenja:

1. Brezstopenjska prednapetost vzmeti
2. Komprimacija, 20 stopenj
3. Razteg, 4 stopnje

Z vzmetenjem smo opravili veliko preskusov in prišli do kombinacije, ki jo lahko mirno priporočimo:

Prednje vilice:

1. Prednapetost vzmeti: do drugega utora, gledano z vrha
2. Komprimacija: Šesti "klik", šteto od zadaj
3. Razteg: četrti "klik", šteto od zadaj

Zadnje vzmetenje:

1. Prednapetost vzmeti: 70 odstotkov
2. Komprimacija: osemnajsti "klik", šteto od zadaj
3. Razteg: četrti "klik"

Poskusite in se prepričajte, da imamo prav.

ROJEN!

mora ima štiri ventile - po dva 29-milimetrski sesalni in po dva 25-milimetrski izpušna ventila. Kot med ventili je zelo ozek - komaj 20 stopinj - zgorovalne komore pa so skorajda ravne in je zato čelo bata izjemno močno poglobljeno, da je prostora za gibanje ventilov dovolj. Sesalni kanali so zelo kratki in ravni, rezultat je zelo hitro in učinkovito polnjenje zgorevalnih komor. Kanali so nekoliko stožčasto oblikovani in nimajo nobenih robov. To pomeni, da v sesalni fazi ni nobenih vrtničenj.

Vsak valj ima lasten 40-mi-

limetrski uplinjač keihin CV, ki "diha" prek 12-litrske komore zračnega filtra. Ta komora je del ninjinega sistema za dovajanje svežega zraka (twin ram air intake system). Kon-

struiran je tako, da sta dve veliki sesalni odprtini vtisnjeni v prednjem delu oklepa, neposredno pod prednjo lučjo. Zrak vdira skozi odprtini v komoro zračnega filtra, njegov tlak pa





cikla poudarja tudi njegova oblika. Oklep je nizek in podolgovat in hitro vam bo jasno, da je oblikovalec mislil izključno na hitrost in ne na udobje.

Steklo na oklepu je prav tako nizko, in če voznik želi ubežati vetru, mora spustiti glavo prav do posode za gorivo. K sreči ga športno krmilo samo sili v takšno držo. Opori za stopala sta nameščeni precej visoko in vse skupaj omogoča vozniku zelo športno držo telesa.

Seveda je zgodba drugačna, ko pridemo do sopotnikovega sedeža. Le-ta ni ničemer podobno. Kot smo povedali že uvodoma, je za voznikovim hrbtom skrajno neudobno sedeti, pravzaprav morate kot sopotnik biti že artist, da se obdržite na sedežu!

Težko si je predstavljati, da bi se motocikel 900-kubičnega razreda s takšnimi zmogljivostmi istočasno na cesti tako čudovito obnašal. Res pa je, da ta motocikel prinaša v 900-kubični razred nove standarde: z enim samim udarcem je Kawasaki prevzel vodilno mesto in danes si je resnično težko predstavljati, kako bi ustvaril še kaj boljšega v tem razredu.

Končajmo s pokloni novemu kraju: čestitamo, Kawasaki! Pripada ti levi pas avtoceste - vsaj za nekaj časa...

STEEN JØRGENSEN
Foto: LILIANA ROMAN



narašča sorazmerno s hitrostjo. Prednost tega sistema je, da ima motor vedno dovolj svežega zraka, kar je zlasti učinkovito pri velikih hitrostih.

"Hrbtenico" motocikla sestavlja trden okvir iz aluminija. Dva toga nosilca spajata vpetje prednjih vilic z zadnjimi nihajnimi vilicami. Motor pa je obešen in služi kot nosilni element.

Ker je vpetje motorja v gumijastih ležiščih (zmanjšanje vibracij), so se pri Kawasakiju odločili za dodatno ojačitev okvirja. Sestavljena je iz dveh aluminijastih cevi, spojeni s tretjo, ki objema spodnji del motorja in jo je po potrebi moč preprosto odvijati.

Prednje vilice so tipa upside-down s kraki premera 41 milimetrov in hodom kolesa 110 mm. Zadaj boste našli dobro znano obeso uni-track z aluminijastimi nihajnimi vilicami pravokotnega profila, izdatno ojačanimi na vseh potrebnih mestih. Blaženju služi dušikov blažilnik (hod zadnjega kolesa je 145 mm), ki obenem omogoča tudi nastavljanje višine zadka motocikla. Zelo zanimivo.

Moram priznati, da imam do nogometna nekoliko dvomljiv odnos. Početje 22 moških, ki se po igrišču podijo za žogo, me nikoli ni zabavalo. Seveda

je pojem zabave stvar vsakega posameznika in večina mojih prijateljev, ljubiteljev nogometa, nima razumevanja za mojo strast, za cestno dirkanje.

Zakaj sploh omenjam nogomet? Zato, ker televizijski prenos pomembnih nogometnih tekem občutno razredčijo avtomobilski promet na avtocestah, za testiranje najhitrejšega med hitrimi motocikli pa je treba imeti kar precej prostora. Zato sem bil zelo vesel številnih prenosov in reportaž



s svetovnega nogometnega prvenstva v času, ko smo preskušali ta motocikel.

Kawasaki ZX-9R ninja je s svojo največjo hitrostjo 268 km na uro odvezel vodstvo Yamahi in njen model FZR 1000 premagal za celih 8 km na uro!

Ko kawasakijev motor zabrni, se zazdi, da ne bo nikoli prenehal nabirati moči. Voznik resnično občuti, kaj pomeni brutalna moč.

Istočasno motor odlično pospešuje, toda na kratkih razdaljah ga po tej plati "nese-ta" tako yamaha FZR 1000 kot honda CBR 900 RR fireblade.

Na drugi strani pa kawasaki zmaguje na dolgih - in hitrih - razdaljah. Honda ujame pri 120 km na uro in prehitri pri 140 km na uro. Yamaha FZR 1000 ostaja v vodstvu nekoliko dalj, do 160 km na uro. Od tod naprej je kawasaki prvi. To je pravi motocikel za ljudi, ki se jim zelo mudi.

S 125 KM na zadnjem kolesu je kawasaki ZX-9R ninja tudi najmočnejši motocikel, kar smo jih imeli priložnost testirati na dynojetu. Zato smo se morali vprašati, ali je novi kawasaki kos vsej moči in zmogljivostim?

Odgovor je kratek in natančen: vsekakor! Dejstvo je, da je na cesti izjemno soliden in vsi naši dvomi, ko smo slišali za njegovo težo, so se ti med testom razblinili.

Kawasaki ZX-9R ninja nosi dodatnih 30 kilogramov v primerjavi s honda CBR 900 RR fireblade. Je pa dodatna teža zelo preudarno razporejena in je med vožnjo ni čutiti.

To pomeni, da je ninjo zelo preprosto voziti. Omogoča hitro in natančno upravljanje in tudi testi, opravljani pri drugih specializiranih revijah, potrjujejo, da je kljub večji teži hitrejši od honda na večini dirkališč.

Tudi smer drži izjemno dobro, za smer in vodenje pa je izjemno pomembna pravilna nastavitve vzmetenja. Pri tem se lahko hitro "zaplezate", kar negativno vpliva na obnašanje na cesti.

Podoba kawasakija ZX-9R ninje kot najhitrejšega moto-

Tehnični podatki


Motor: štirivaljni - štiritaktni - tekočinsko hlajen - tekočinsko hlajen oljni hladilnik - 3,5 litra - dve odmični gredi v glavi, gnani z verigo - po štirje ventili na valj - vrtna in gib 73,0 x 53,7 mm - prostornina 899 kubikov - kompresija 11,5:1 - uplinjači 4x keihin CVKD 40 - volumen zračne komore 12 litrov, twin ram air system - elektronski vžig z omejevalnikom vrtiljav z mejo pri 11.900 vrtiljajih v minuti

Prenos moči: večploščna sklopka v oljni kopeli, hidravlično krmiljena - zobniški primarni prenos, razmerje 1,534 - šeststopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 2,857; II. 2,055; III. 1,650; IV. 1,391; V. 1,222; VI. 1,103 - veriga na zadnje kolo, prestavno razmerje 2,750

Okvir: dvojna konstrukcija box zasnove iz oblikovane aluminijeve pločevine z odlički za glavo in vpetje zadnjih vilic - kol glave 24 stopinj - predtek 93 mm - medosna razdalja 1440 mm

Vzmetenje: prednje oljno vzmetne vilice sistema upside-down s kraki \varnothing 41 mm, z nastavitvijo prednapetosti vzmeti in hidravlike v obeh smereh delovanja, hod 110 mm - zadaj v ročičevje vpet oljno plinski blažilnik z nastavitvijo prednapetosti vzmeti in hidravlike v obeh smereh delovanja, hod kolesa 145 mm

Kolesa in gume: kolesa iz aluminijeve litine, kolo spredaj 3,50x17 z gumo 120/70-ZR17 - zadaj kolo 5,50x17 z gumo 180/55-ZR17

Zavore: spredaj 2x delno plavajoči kolot \varnothing 320 mm s štiritratno celjurstjo - zadaj kolot \varnothing 230 mm z enobratno celjurstjo

Mere in teža: dolžina 2085 mm - širina 725 mm - višina 1165 mm - najmanjša razdalja od tal 125 mm - višina sedeža od tal 800 mm - posoda za gorivo 20 litrov - suha teža 215 kg


Kawasaki
Dve leti garancije

Mariborski DKS, zastopnik Kawasaki za Slovenijo, obvešča o pomembni novosti: Kawasaki je motociklom z motorji nad 250 kubikov prostornine, prvič registriranim po 1. decembru 1994, namenil dveletno garancijo, brez omejitve prevoženih kilometrov.

Omejitve garancije veljajo v primeru nesreče, neprimerne uporabe ali poškodbe motocikla, neprimerne vzdrževanja, popravila v nepooblaščenih servisih, uporabe neoriginalnih nadomestnih delov, nedovoljenih predelav.

Povejmo še, da slovenska zakonodaja narekuje minimalno garancijo eno leto ali 10.000 prevoženih kilometrov.

Naše meritve
Natančnost merilnika hitrosti (v km/h):

kazalec na	resnično
50	47
80	76
100	95
130	125
200	188
283	268

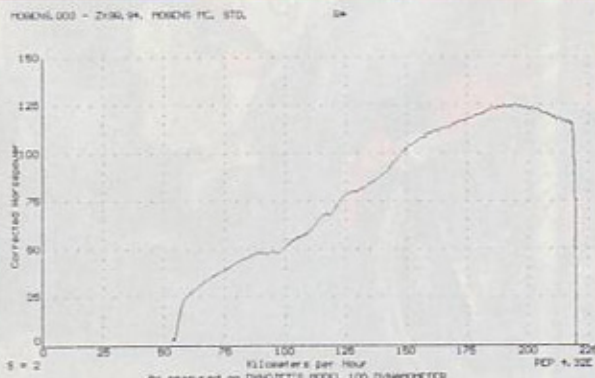
(napaka merilnika: + 1,5 %)

Pospeški (v sekundah):

0-60 km/h	1,8
0-80 km/h	2,5
0-100 km/h	3,2
0-120 km/h	4,1
0-140 km/h	5,1
0-160 km/h	6,5
0-180 km/h	8,0
0-200 km/h	10,1
0-220 km/h	13,7
0-240 km/h	18,8

Prostnost (v sekundah):

v III. prestavi	
70-100 km/h	2,7
80-130 km/h	3,3



** TORINO, PC, APS, SNEIDERHOFEN 6, 4700, MESTOČE, DOPIVOK, 111 5382011 **

v IV. prestavi	
70-110 km/h	3,8
80-130 km/h	4,6
v V. prestavi	
70-110 km/h	4,4
80-130 km/h	5,4
v VI. prestavi	
70-110 km/h	5,6
80-130 km/h	6,5

Največja hitrost (v km/h):

sede	253
leže	268

Meritve moči na napravi dyojet (v KM):

največja moč na zadnjem kolesu (merjeno v 4. prestavi pri 190 km/h)	125
---	-----

Poraba goriva (v l/km):

80 km/h	24,3
100 km/h	19,3
testno povprečje	13,1

Gorivo:

najmanj 95-oktanski neosvinčeni bencin