

Test

KAWASAKI ZX-9R NINJA



Računalnik izriše krivuljo: okroglih 120 KM na gumi, kar je zelo soliden rezultat, kot meni Akrapovič. A hkrati ostaja odprto vprašanje, kaj bi prinesla še natančna nastavitve motorja. Pa še vpliva nadtlaka zraka v zračni komori ne kaže zanemariti. Znani poskusi z meritvijo moči v odvisnosti z nadtlakom, na napravi dynojet in merilnikih tlaka v zračni komori, so pokazali pri največji hitrosti prirastek do 8 KM. Ni malo! In govorimo o cestnem motociklu, ki je turistično-športno zasnovan in namenjen hitremu križarjenju v dvoje.

Ob predstavitvi pred dva letoma v Maleziji so vsi pričakovali, da bo novi devetstotak Kawasakijev ostri odgovor na Hondino prodajno uspešnico CBR 900 RR, ki bo letos pomlajena. Nekakšen ojačan superbike, ki se je tako lepo pokazal na svetovnem in še kakšnem prvenstvu. Pa so

pričakovanja nekoliko zgrešila, kajti Kawasaki je stavil manj na dirkaško športnost in več na vsakdanjo uporabnost. Toda, da se ne bi napak razumeli: ninja zagotovo ni potujoči fotelj, kajti 236 kg teže, 120 KM moči na kolesu in hitrost več kot 270 km na uro, ki je v Sloveniji ni nikjer mogoče varno izmeriti, so vrednosti, ki presegajo realne potrebe. Zadeva v tem razredu sega že v imaginarno, kajti le redki, ki nosijo hlače, znajo in zmorejo ninjo tako ožemati, da dokaže limit. Pa spet zapišem, da motocikel ni dirkač. Dirkam služi ZXR/R.

Nova ninja nadaljuje tradicijo Green Teama. Kajti lepi spomini na tehnične in zmogljivostne mejnike segajo kar dve desetletji nazaj k modelom 900 Z-1 (1973), pa GPZ900R (1984), ki so z 900 kubiki v motorju in odličnimi voznimi lastnostmi navdušili svet. Celo več. Tamle po letu

Vilice so nastavljive v vseh smereh delovanja.



MIŠICE

Majhna merilna sobica.

Ventilator hrumeče ustvarja hladilno burjo.

Igor Akrapovič vtipka v računalnik podatke o motociklu in meritvi.

Privije plin.

Natakremo si slušalke, da nam parajoče tuljenje štirivaljnega stroja ne načne ušes, ko zadnje kolo požene merilni boben naprave dynojet tja proti 260 km na uro.

1980 je Kawasaki z devetstotaki zmagoval na ameriškem prvenstvu superbike. Čas se seveda ni ustavil in današnji meter meri drugače. Zahteve pa ostajajo v osnovi iste: zmogljivosti litrskega stroja obvladljive tako, kot to pritiče lažjemu srednjemu razredu, zanesljivost, užitek v vožnji. Kawasaki ZX-9R je bil predstavljen v času, ko je Russell osvojil svetovno prvenstvo razreda superbike. Motocikel je prinašal rešitve, ki so Kawasaki pripeljale do naslova prvaka: enaka zasnova motorja, okvirja in vzmetenja. Hkrati pa vsebuje tudi nekaj priljubljenih prijemov, ki so proslavili model ZZ-R 1100: okvir tipa Y, razmeroma udoben trikotnik sedež - krmilo - stopalke in seveda velika hitrost. Rekel bi, da je kombinacija dobra.

Motocikel letnika '95 je z izjemo barvne lestvice in grafičnega okrasja enak prvorojencu. Torej: zamer si ZX-

9R v prvem letu ni nakopal, da bi bili potrebni omembe vredni posegi. Nekaj je bilo hude krvi zaradi trše delujočega menjalnika, kar so tehniki popravili s posegom v nevitalne in lahko dostopne dele menjalnika. Toda glasnost ob prestavljanju v prvo prestavo in občutek trdote med prvimi tremi prestavami še ostaja.

Na pogled ninja nikakor ni majhen motocikel. Videti je dirkaško čokat, povsem povešen na prednje kolo, z vznak kipečim zadkom, počivajoč na radialnih valjarjih. Posoda za gorivo sloni izredno široko sploščena na aluminijastem okvirju. Vendar videz vara: ni tako velika, kot je videti. Kajti pokriva 12-litrsko zračno komoro, skozi katero hrope baterija štirih uplinjačev. Kawasaki se je med prvimi domislil, da kaže zajemati svež zrak v nosu oklepa, ga voditi hladnega do komore nad uplinjači, ga tam umiriti



in zagotoviti tisti minimalni nadtlak, ki godi povečanju moči. Zadeva je slišati preprosta, pa ni tako. Kajti kar nekaj truda so vložili, da so uigrali Twin Ram Air intake system z uplinjači. Sistem deluje. Motor rad vžiga, ogret se lepo odziva

pritoževal. Za cestno rabo ... huuh ... hudo adrenalin vbrizgavajoče. V šesti prestavi je videti takole: 50 km na uro pri 1.800 vrtljajih v minuti; 100 km na uro pri 3.800 vrtljajih; 200 km na uro pri 7.800 vrtljajih v minuti. In šele tu motor prične dobro peti!

No, športni turist se tudi na dirkališču zelo dobro znajde. Najprej smo se poigrali s celo kopico nastavitvev prednjega in zadnjega vzmetenja, upoštevali navodila iz servisne knjižice in izkušnje danškega sodelavca Jørgensena. Jasno, časa je bilo premalo, da bi lahko široko preizkušali, merili z metrom, računali in premikali gumbce. Pač velja: le ena sprememba naen-



na ukaze z ročice plina in se skozi celotno območje delovanja gladko vrti. Tu se nika kor ne kaže pritoževati. Kajti vse od 1.500 vrtljajev pa do rdečega polja se štirivaljni motor zares vzorno odziva. Izkušnja pokaže, da se v vsakdanji (živahni) rabi najpogosteje vrti med 4.000 in 6.000 vrtljaji v minuti. Tu pa zmore kar tričetrt največjega navora, ki doseže vrh pri 98 Nm. Pri osmih tisočakah postaja motor agresivno krepak in v hipu se tako ostro zdvija, da se tudi razvjen dirkač ne bi



krat. Sicer se izgubiš.

Tam, med ovinki, je ZX-9R lepo tekkel, le tu in tam zagrabil s stopalko v asfalt, pa hkrati utrujal roke, kajti voznik precej visi s težo na krmilu in vsako ostro zaviranje, čudovito učinkovito, pomeni eno naporno skleco pri tridesetih stopinjah Celzija. In te telovadbe se med zaviranjem in spremembami smeri kar nekaj nabere: po tej plati bi kakšna desetina kilogramov železja manj dobro dela. Ninja sledi vozniku



mirno, zanesljivo: dobra šasija in neutrujajoč motor. Le nad gumami, ki so na cesti zelo solidne, se na dirkališču nisem navduševal: ko so se razgrele, je zadek motocikla pri pospeševanju črno zdrsal in gumi sta se cefrali v zajetnih svaljkih. Po kakšni uri vožnje bi dokončno vzeli slovo. Toda saj ni dirkač, kot sem že rekel.

Skozi 2000 kilometrov, nanizanih po slovenskem cestnem križu, je ZX-9R oznanjal, da zahteva izkušenega voznika. Moči je veliko in igla v merilniku hitrosti je v hipu nad 200 km na uro, daleč nad dovoljeno mejo. Toda kljub športnosti je udobja dovolj, da se ni treba ustrašiti dolge poti. Za sopotnico - ne vem, kaj bo rekla: sedi visoko, sklonjena naprej, in čeprav vzmetenje deluje zelo dobro in vibracij skorajda ni, se utegne nekega dne naveličati. Do takrat pa jo bo pobiralo od grozljivega udobja.

Grozljivo neugodno: prostornina posode za gorivo in kazalec merilnika količine goriva. Po 245 umirjeno prevoženih kilometrih motor utihne in treba je prestaviti pipico na rezervo. In si možno želeči, s priporočilom vsemogočnemu, da bo prva bencinska črpalka odprta. Zatorej pozor: nekako po 130 prevoženih kilometrih kazalec v merilniku kaže skorajda polno posodo; potlej zanesenjaško odpelješ še niz ovinkov in zlomek kaže skorajda prazno. In potlej je motorna tišina nevarno blizu!

Oni dan me je glas iz telefona vprašal, kaj si osebno mislim o ninji.

Vsaj to, kar sem zapisal; ZX-9R je stroj, ki ponuja zelo veliko. Pravi je, če veš, kaj iščeš!

MITJA GUSTINČIČ
 Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki: kawasaki ZX-9R ninja

Motor: štirivaljni - štiristaktni - tekočinsko hlajen - dve odmični gredi v glavi gnani z verigo na desni strani motorja - po štirje ventili na valj, kot med ventili 20 stopinj, a sesalnega ventila 29 mm, e izpušnega ventila 25 mm - vrtina in gib 73,0 x 53,7 mm - prostornina 899 kubikov - kompresija 11,5:1 - največja moč 102 KM (139 KM) pri 10.500/min - največji navor 98 Nm pri 9.000/min - uplinjači 4 x keihin CVKD 40 z zajemom svežega zraka v nosu oklepa (Twin Ram Air intake system) - prostornina zračne komore 12 litrov - digitalni vžig z omejevalnikom vrtiljajev - izpušni sistem 4v1 - akumulator 12V/10Ah

Prenos moči: zobniški primarni prenos, razmerje 1,534 - večploščna hidravlično vodena sklopka v oljni kopeli z blažilnikom sunkov (Back Torque Limiter) - šeststopenjski menjalnik, razmerja: I. 2,857, II. 2,055, III. 1,650, IV. 1,391; V. 1,222, VI. 1,103 - veriga EK 50 UV X-ring 530, končno prestavno razmerje 2,750.

Okrvi: aluminijasta (protikorozijsko zaščiten) box konstrukcija (tip Y) iz oblikovane pločevine, motor kot nosilni element, privijačeno paličje pod motorjem, prednji ločki vpelja motorja sta elastični, privijačeno aluminijasto paličje za oporo sedeža - medosna



razdalja 1440 mm - kot glave okvirja 24 stopinj - predtek 93 mm.

Vzmetenje: spredaj oljno vzmetne teleskopske vilice upsidedown znamke Kayaba s kraki ø 41 mm, nastavljiva prednapetost vzmeti in obe smeri delovanja hidravlike (7 stopenj kompresija, 12 stopenj razteg), hod 110 mm - zadaj aluminijaste nihajne vilice s centralnim plinskim blažilnikom v sistemu Uni-Trak, nastavljiva prednapetost vzmeti in obojestransko delovanje hidravličnega elementa (20 stopenj kompresija, 4 stopnje razteg), hod kolesa 145 mm.

Kolesa in gume: spredaj kolo 3,50x17 z gumo 120/70ZR17 -

zadaj kolo 5,50x17 z gumo 180/55ZR17, gume bridgestone batlax BT-50S/ BT-50R.

Zavore: spredaj delno plavajoči koloti 2x ø 320 mm s štiribatno čeljustjo - zadaj kolot ø 240 mm z enobatno čeljustjo.

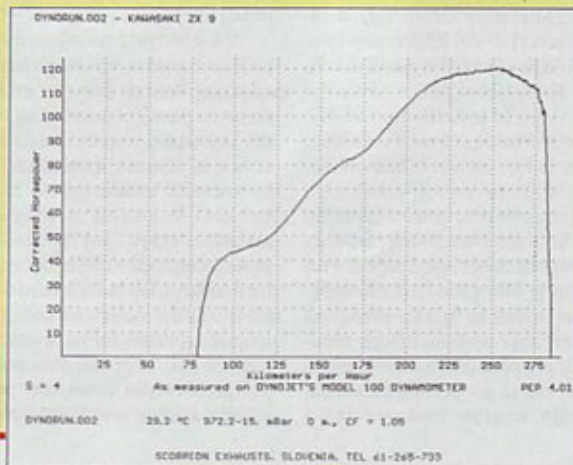
Mere in teža: dolžina 2085 mm - širina 725 mm - višina 1165 mm - višina sedeža od tal 800 mm - najmanjša razdalja od tal 125 mm - posoda za gorivo 20 litrov - teža (suha) 215 kg.

Garancija: 2 leti
CENA: DEM 18.700*

Zastopnik: DKS, Strossmayerjeva 30, Maribor

CENE IZBORA NADOMESTNIH DELOV (v SIT, s p. d.):

1. Zavorna ročica, prednja, komplet	6.746,00	12. Desna polovica oklepa, komplet	39.192,00
2. Zavorna ročica, zadnja, komplet	6.382,00	13. Desni panel ob sedežu	26.580,00
3. Desna stopalka	5.369,00	14. Lanec izpušne cevi	39.070,00
4. Ročica plina, komplet	2.710,00	15. Pogonska veriga	28.589,00
5. Sprednja utripalka	3.142,00	16. Oba verižnika (spr. + zad.)	10.031,00
6. Zadnja utripalka	3.142,00	17. Zavorne obloge za en kolot, spredaj	7.108,00
7. Posoda za gorivo (z nalepkami)	81.652,00	18. Zavorne obloge, zadaj	7.108,00
8. Prednji blatnik	22.329,00	19. Bat, komplet	13.520,00
9. Sedež	40.507,00	20. Tesnilo glave motorja	4.815,00
10. Desno ogledalo	13.656,00	21. Veriga odmičnih gredi	5.863,00
11. Prednje kolo	58.761,00	22. Oljni filter	1.280,00



Naše meritve:

Moč motorja, izmerjena na kolesu:

120 KM pri 250 km na uro
 Teža za vožnjo pripravljenega motocikla, polna posoda za gorivo + orodje: 236 kg

Poraba goriva: testno povprečje 6,7 l/100 km

Največja hitrost: več kot 270 km na uro (prehiter za natančno meritev)

Pospešek:

400 m z mesta: 10,5 sek
 0-100 km/h: 2,8 sek

Težave in okvare na testnem motociklu

- trdo delujoča kontaktna ključavnica
 - trdo delujoč menjalnik v prvih treh prestavah