

Test

KAWASAKI ZXR 750 R by MOTOR JET

# SUPER BIKE

Celih 140 KM iztisne na zadnje kolo.

Tehnica pokaže slabih 160 kg.

Igla v merilniku vrtljajev počiva pri številki 8.000. Elektronika izklopi vžig pri 13.500 vrtljajih v minuti.





Silvo Habat nas je povabil na Grobnik v ponedeljek. V soboto pa je že moral biti na tehničnem pregledu in prostih treningih za četrto dirko državnega prvenstva.

Za test smo se resda dogovarjali nekaj mesecev. Iskali smo primeren termin, ko nas čas ne bi priganjal. Brez uspešno. V dirkanju ni počitka. Ko ni dirk, je čas izboljševanja in servisiranja dirkalnega stroja. Skratka, vse skozi je dela za polne roke.

Noro početje, takšno testiranje pred samo dirko.

Kaj, če gre kaj narobe?

Hudirjevo tesen občutek se prikraje v srce, ko ležeš v sedež motocikla in se zaveš izkazanega zaupanja. Zaupa dirkač, ki vsak prosti trenutek posveti športu in vztrajno grize z mislijo na najboljši končni rezultat. Zaupajo mehaniki, možje iz mariborskega podjetja Motor Jet, ki so dneve in

noči, mesece dolgo, iz serijskega kawasakija razvijali dirkalni motocikel. Pa delo še ni končano.

Pri tako do meja možnega sfrizirani tehniki ni nikoli povsem izključeno, da kaj ne "crkne". Morda zaradi utrujenega materiala ali že tovarniško slabo izdelanega kosa: o tem ve kaj povedati Štern, ki mu je zaradi počene nove verige odmičnih gredi razpadel motor. Morda zato, ker brez pravega občutka storiš nekaj, kar motociklu tisti hip preprosto ni všeč.

Tudi tovarne za dirkalne stroje ne dajejo garancije. Videno - kupljeno. Pa kljub vsemu si v sanjah ne bi dovolil, da dirkaču zakockam sezono.

Letos sem s svojim 250-kubičnim motociklom odpeljal, močno varno, že kar nekaj dirkalnih krogov. Čuti so torej uravnani na dirkaške občutke.

Vendar, iz Habatovih rok pre-

vzamem motocikel kot dragoceno kristalno vazo. Celó z več pozornosti.

Prostora v sedežu, odlitem pri Zorniku iz ogljikovih vlaken, je premalo. Habat ga je svoji višini primerno "založil" s trdo peno. Ni pomoči. Potrgamo stran, kar se da z lahkoto in brez velike škode umakniti. Še se tesno sedi in za presedanje med ovinki je prostora še vedno premalo.

Prva prestava - navzgor. Močno me potisnejo, popustim sklopko, zadnji, kot žvečilni gumi lepljiv Metzelerjev valjar dvakrat, trikrat trdo cukne in motor oživi. Kotalim se iz boksov proti stezi, poigravajoč se z ročico plina. Motor se tekoče odziva, celo zelo mirno ohranja prosti tek, vendar območja vrtljajev ne razberem - igla v lepem Kröberjevem merilniku vrtljajev miruje pri številki 8.000. Šele nad to mejo se prebudi. In takrat v motorju

že krepko razgraja.

Motor se prebudi veliko prej. Že tam, ko igla mrtvo miruje, veriga in zadnja guma sunkovito oznanjata žrebce v motorju. Zato si na stezi v visokih prestavah pustim čas, da začutim motocikel.

Gledam jih, može v razredu superbike, na vsaki dirki. Kako nepojmljivo hitro vozijo skozi ovinke Malec, Babič, Habat, Adamič, Štern, Konjedic; zavirajo v resnično skrajnih točkah, pospešujejo še iz polnih nagibov. Kot da zanje fizika ne velja.

Pa si hkrati, sedé v Habatovem dirkalniku, priključem v spomin tiste testne vožnje na Portugalskem in v Maleziji, ko smo gnali na dirkališčih povsem serijske kawasakije ZXR/R. Lažem, če bi rekel, da so počasni. Lažem, če bi rekel, da slabo zavirajo. Lažem, če bi rekel, da slabo ležijo med ovinki.

Pa je serijski motocikel le zelo groba osnova, iz katere zmore samo resnično sposoben tehnik z veliko vztrajnega dela, še več preskušanja in dodelovanja sestaviti dirkalni stroj. Opravilo nikakor ni preprosto. Zmotno misli, kdor pričakuje, da le kupiš material, zložiš vse skupaj kot kocke in že je tu dirkalni stroj. No ja, morda tako prehodiš šele slabe pol poti. Namesto nagrade - velikokrat razočaranje. Potrebna je vztrajnost, da dirkalni stroj zdravo shodi.

V grobem pa motocikel resnično nastane kot zloženka drago plačanega materiala. Kawasaki prodaja dirkalni kit, sestavljen iz dolgega seznama specialnih delov za motor in okvir. Domači fantje, tudi Habat, celotnega kita niso kupovali, le vitalne dele. Varčevati je treba. Zato so kopico stvari (nosilce, stopalke, verižnike) izdelali sami.

Okvir mora ostati originalen. To je zahteva strogega pravilnika. Hkrati pa tudi pomeni, da morajo že v tovarni izdelati okvir skrajno solidno. Zamenjati pa je treba vzmetenje, saj serijsko ni doraslo dirkaškim obremenitvam in zahtevam. Ohlinsove prednje vilice in zadnji blažilnik so najboljša,

kot žafran draga, zamenjava: komplet stane skoraj toliko kot cel serijski motocikel! Pri podjetju Motor Jet so šli še dlje, da bi motociklu vdahnili več lahkotnosti v prelaganju med ovinki. Spremenili so geometrijo (kot vilice in medosno razdaljo) s predelavo vpenjalnih mostičkov (ulitih iz magnezija) prednje vilice - in v prvem poskusu uspeli. Zadnji blažilnik pa je vpet v spremenjeno ročičevje. Vse skupaj je sestavljeno v celoto z lahkimi vijaki, maticami, podložkami. Vsak gram teže manj je pomemben.

Zato so zamenjana težka serijska kolesa z občutno lažjimi in dražjimi, ulitimi iz magnezija. Lažje so tudi zavore: spredaj par plavajočih Brembovih kolotov, zadaj Zornikov kolot iz ogljika. Lažja je pogonska veriga, izdelana v Regini. Vsi plastični deli motocikla so zamenjani z odlitki iz ogljikovih vlaken. Vsi življenjsko pomembni vijaki in osi so v razumnih mejah olajšani. Težak izpušni sistem je zamenjan z boljšim, lažjim, ki ga je izdelal Akrapovič.

Draga in zahtevna shujševalna kura se je obnesla. Serijski motocikel ustavi kazalec tehtnice pri nekako 212 kg.



**Prednji del:** Ohlinsove vilice upside-down starejšega datuma, kolo iz magnezija, Brembo zavorni komplet in strešica nad kolesom iz ogljika

**Detajli:** Ohlinsov blažilnik proti opletanju krmila; po odmiku od krmila nastavljiva zavorna ročica

Precej solidno za serijski motocikel in preveč za dirkalno rabo. Habatov motocikel tehta le 160,5 kg: pol kilograma več, kot je v pravilniku predpisana spodnja meja. Odlično opravljeno delo.

Na stezi se seveda čuti, da je motocikel močno olajšan. Ni pa peresno lahek. Ob pospeševanju, prelaganju iz ovinka v ovinek, ob ostrem zaviranju zahteva moč v rokah. In s hitrostjo voznikov napor raste. Odlična telesna pripravljenost je nujna, da je motocikel hiter.

Tudi agregat mora v osnovni konfiguraciji ostati serijski. Toda v glavi je vse novo, drugačni so bati, dodelana je ročična gred, tu je drugače stopnjevan menjalnik, tu je večji vodni hladilnik, tu je ekspertiza na uplinjačih in zračni



komori. In seveda specialni, Elfov bencin.

Motor Jet je na agregatu dokazal, kaj zmore. Igor Akrapovič je v svoji delavnici na povsem serijskem kawasakiju ZXR 750 R na zadnji gumi izmeril slabe 104 KM. Habatov motor je pri Akrapoviču, spet na zadnji gumi, pokazal 140 KM. Kapo dol!

Vendar je tole poudarjanje največje moči precej zavajajoče. Vse konjske moči tega sveta so povsem neuporabna šara, če se ne dajo lepo zlitii s kolesa na asfalt. Motor, ki je v

pospeševanju lenoben in hip zatem znori v vsej svoji moči, je nevozen, motocikel neobvladljiv. In tu se prične kazati znanje in posluš tehnikov. Velika želja vseh je, da ima motor zvezno, lepo strmo vzpenjajočo se krivuljo moči. Brez lukenj ali sunkovitih poskokov. V podjetju Motor Jet so krepko garali, da so se z neskončnim nizom nastavitvev motorja približali zelenemu rezultatu.

Nemogoče je seveda takole v nekaj pičlih krogih ujeti utrip z motociklom. Moči je brutalno veliko. Motocikel se na

pospeševanju vzpenja ali rita. Zato šele takrat, ko sem ga iz ovinka ven že povsem poravnal, privijem plin v četrti prestavi: hote v eni prestavi previsoko in v prenikem območju vrtljajev. Pa motocikel vseeno butne, kot bi ga izstrelili iz katapulta.

Peta, šesta prestava. Motocikel je rahlo nemiren.

Svet se z neverjetno naglico premika in slika pokrajine ob stezi izgublja ostrino. Dobro, da ne vem, kako hitro se peljem.

OOOOOppppppaaa, zadržim

dih pred zagrebškim ovinkom in se z dvema prstoma obesim na prednjo zavoro. Motocikel zabije v tla. Dobro in presenetljivo mirno ustavlja, ni kaj. Vendar iz spomina nikakor ne morem izbrisati Smolnikarjevega lanskega padca, ko mu je na istem mestu razpadel Brembov zavorni kolut in je treščil v, na srečo mehki del, ograje. Pa Smolnikar ni bil edini, ki so ga izdale zavore. Tudi Habat je tik pred našim testom opazil, da se skozi izvrtine na Brembovih kolutih širijo lasaste razpoke. Silna zoprinja. Vse kaže, da je tehnika zelo na meji. Menda je treba tudi zavorne kolute zamenjati po vsaki dirki. Z novimi, jasno. To vodi v bankrot.

...

Počepnemo v senco, brez besed, misli plavajo in se bodejo z občutenim. Sploh ni lahko peljati tak motocikel, prisežem. Voznik mora biti iz pravega testa, da zmore tehniko izkoristiti v celoti.

Habatu to uspeva. Tam na stezi, kjer je bilo za moje pojme vsega preveč, njemu elektronika izklaplja vžig, ko ožema motor. Želi si še večjo prožnost pri pospeševanju. Še hitrejši motocikel. Še bolj popolno vzmetenje. Tako bi pridobil tisto manjkajočo, v vsakdanjem življenju nepomembno, sekundo.

MITJA GUSTINČIČ  
Foto: TOMI LOMBAR

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni · štiritaktni · tekočinsko hlajen z 2,8 litra hladilne tekočine · en hladilnik · 3,4 litra olja castrol RS z aditivom scorpion · dve odmični gredi v glavi · grani z verigo · po štirje ventili na valj · vrtna in gib 71,0 x 47,3 mm · prostornina 749 kubikov · kompresija 13:1 · uplinjači 4 x keihin FVDK 39 · prostornina zračne komore 12,2 litra · elektronski vžig z omejevalnikom vrtiljav · svečke NGK racing · izpuh iz koničnih cevi scorpion 4v1 z glušnikom iz ogljikovih vlaken

**Prenos moči:** večploščna sklopka (8+7 lamel) v aljni kapeli, hidravlično krmiljena · zobniški primarni prenos, razmerje 1,754 · šeststopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 2,375; II. 1,894; III. 1,619; IV. 1,409; V. 1,291; VI. 1,200 · veriga regina 135 RX, konična prestavna razmerje v odvisnosti od proge

**Okvir:** dvojna konstrukcija zasnove box iz oblikovane aluminijeve pločevine z odlički za glavo in vpetje zadnjih vilic · kot glave · 24,5 stopinje · predtek 95 mm · medosna razdalja 1420 mm

**Vzmetenje:** prednje oljno vzmetne vilice ohlins sistema upside-down z nastavitvijo prednapetosti vzmeti in hidravlike v obeh smereh delovanja, hod 120 mm · zadaj v ročičevje vpet oljno plinski blažilnik ohlins z nastavitvijo prednapetosti vzmeti in hidravlike v obeh smereh delovanja, hod kolesa 135 mm

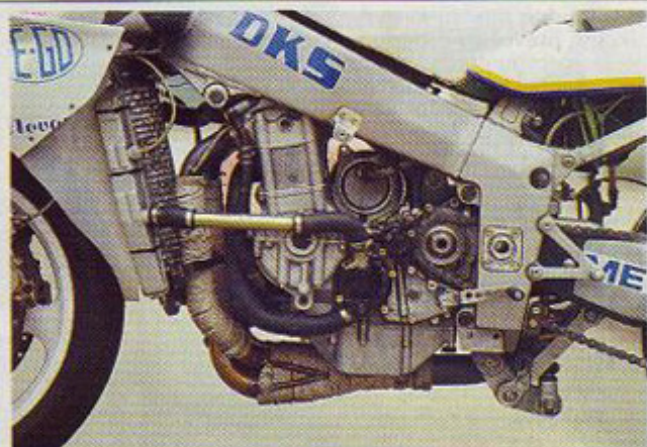
**Kolesa in gume:** magnezijeva kolesa marvic penta, kolo spredaj 3,50x17 z guma 120/70-17 · zadaj kolo 6,25x17 z guma 180/55-17 · gume slick matzeler

**Zavore:** spredaj 2x plavajoči kolot brembo ø 320 mm s štiribatno čeljustjo in hidravličnimi vodi z jeklenim opletom · zadaj kolot iz ogljika ø 190 mm z dvobatno čeljustjo

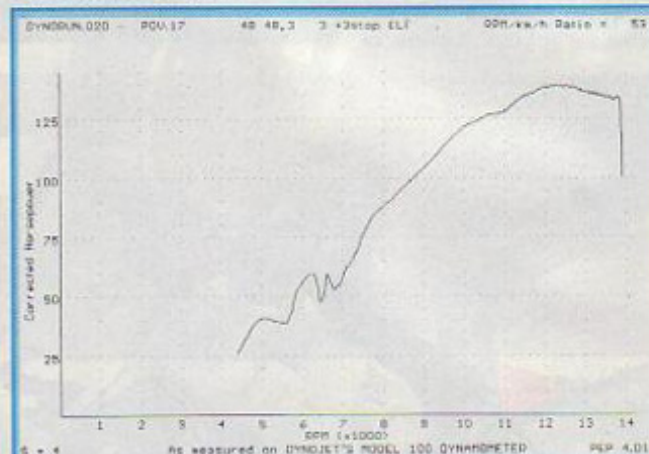
**Mere in teža:** dolžina 2085 mm · širina 730 mm · višina 1125 mm · najmanjša razdalja od tal 100 mm · višina sedeža od tal 800 mm · posoda za gorivo 17 litrov



**Zadek:** lahko magnezijeva kolo s kolutno zavoro iz ogljika, odličen izpuh znamke Scorpion z glušnikom, prav tako iz ogljika



V originalnem aluminijastem okvirju zasnove box visi vpet agregat, okrepljen s Kawasakijevo frizuro in izpopolnjen z domačim znanjem



### Naše meritve

Moč motorja, izmerjena na kolesu:

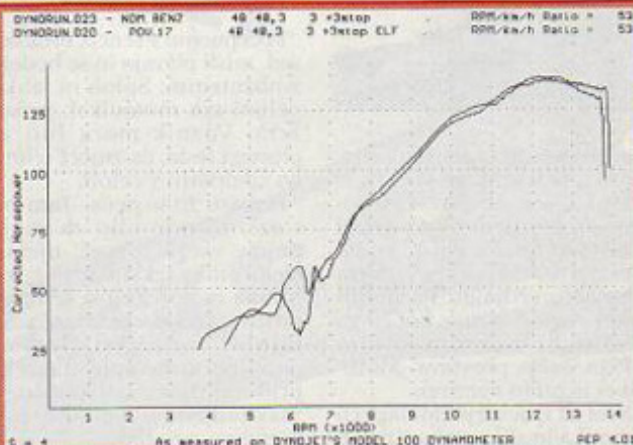
103 kW (139 KM) pri 12.400 vrtljajih/min

Teža motocikla:

160,5 kg

Poraba goriva:

25 l/100 km



**Bencin:** dve meritvi moči motorja, med bencinom avio LL 100 in bencinom elf je približno 3 KM razlike v prid Elfovega bencina za dirkalno rabo

### Kaj pokaže tehtnica?

- serijsko prednje kolo 5050 g
- prednje kolo iz magnezija (3 kraki) 3450 g
- (5 krakov) 3260 g
- serijsko zadnje kolo 6590 g
- zadnje kolo iz magnezija (3 kraki) 4360 g
- (5 krakov) 4150 g
- serijsko zadnje pesto 1200 g
- zadnje pesto iz magnezija 750 g
- serijska zavorna čeljust z zavornimi ploščicami 1245 g
- Brembova zavorna čeljust z zavornimi ploščicami 760 g
- serijski zadnji zavorni kolot 1250 g
- zavorni kolot iz ogljika 260 g
- serijski izpušni sistem 12,5 kg
- izpušni sistem scorpion 5,0 kg
- aerodinamični oklep iz ogljika 1200 g
- sedež iz ogljika 600 g