

**Vozili smo: KAWASAKI ZXR 750
KAWASAKI ZXR 750 R
KAWASAKI ZEPHYR 750**



*Kawasaki ZXR-ZXR/R 750 skupaj z
lanskim tovarniškim dirkalnikom
superbike*

NEPOZNANO

*Malezija, sredi
januarja, temperatura
30° C. Precej neznanega
nas čaka tu.*

*Kot prvo, trije novi
Kawasakijevi motocikli:
en cestni športnik, en
potencialni dirkalnik in
en, težko mu je najti
pravi opis, old timer.*

*Kot drugo, dirkališče
Shah Alam, ki ga večina
povabljenih ne pozna
– šele lani so na njem
prvič vozili motocikli za
svetovno prvenstvo
superbike.*

*In kot tretje, dežela sama
vključno s svojim
prometom po levi,
ostankom iz kolonialnih
časov.*

*ZXR 750 R je športni rabi namenjen
motocikel zelo prepričljivih lastnosti.*

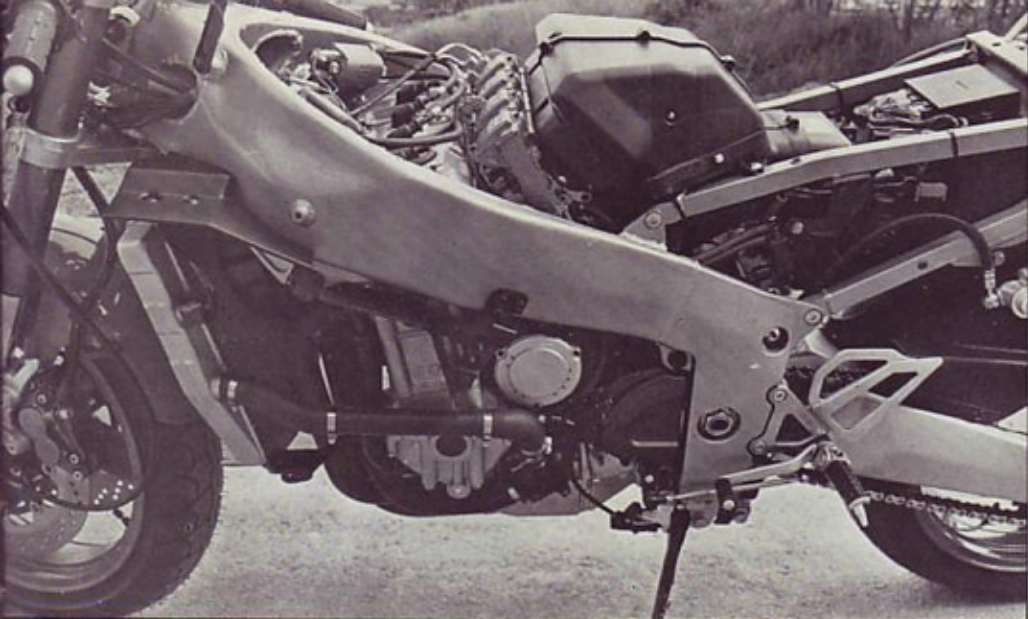
Najbolj neučakano smo menci na dirkališču Shah Alam, ki leži v slikovitem okolju, le slabih trideset kilometrov od prestolnice Kuala Lumpur. Zelo lepo in že na pogled težko stezo nam je predstavil Kawasakijev izbranec, superbike tekmovalca Rob Phillis, ki je za povrh navrgel: »Asfalt je zaradi prahu malce drseč. In tistile beton-

ski zidec pred S-jem pred ciljno ravnino je nevarno blizu... tudi opica mi je na tej stezi prekržjala pot... in gospodje, tale test ni mišljen kot dirka!»

V lepo urejenih zidanih boksih so čakali motocikli ZXR, v zeleno-belo-modri barvi, kot tovarniški superbike dirkalnik Roba Phillisa, ki je bil na ogled ob mehanikar-

skem boku – za neposredno primerjavo z novim race replika modeloma. V mehanikarskem boku pa: skladovalnice novih gum na kolesih obročih, za dobro skladišče rezervoarjev, oklepov, ročic in podobnih delov, ki ob nerodnosti voznika radi odletijo ter seveda poln hladilnik v družbi z, kot letalski propeler, velikima ventilatorje-





Z novim motorjem tudi nov okvir.

ma. Doma smo pustili zimo in vlažna vročina, živo srebro je lezlo preko 30° C, je bila šokantna. Čemu neučakanost ob motoci-



Nov prednji del: vilice upside-down in odlična zavorna koluta.

klih ZXR 750, boste rekli? To sta povsem nova motocykla, ki s serijama iz let 89 in 90 nimata veliko skupnega! Morda kakšen droben detalj in barvno kombinacijo, ki pri Kawasaki kaže športne namene.

Po eni strani malce težko razumljivo, gledano z očmi kupca, da se je Kawasaki odločil za razvoj dveh novih motocyklov, ko pa je že prvi ZXR iz leta 89 bil vsekakor prepričljiv in cenovno privlačen motocykel. Letnik 90 pa je bil še zmogljivejši, z deli iz paketa za friziranje, okrepljen stroj.

Odgovor tiči v Kawasakijevi odločitvi, da z vso resnostjo poseže s tovarniško ekipo (in zasebnimi tekmovalci) v superbike svetovno prvenstvo. Rob Phillis je v lanski sezoni veliko iztisnil iz motocykla, tudi veliko dobrega pokazal, letos pa želi zmagovati. S še boljšim motocyklom. In z že zelo dobro uigrano in želje dirkača poslušno ekipo.

Tako je nastal novi motocykel. Pravzaprav dva. Iz skupne osnove so razvili motocykel ZXR 750 namenjen cestni rabi, za krog kupcev, ki živi hitro in športno, dir-

kaški asfalt pa si ogleduje s TV ekrana in hkrati niso pripravljene plačevati nekogarsnje športne ambicije. Nekaj konjev več in drobni za dirke uporabni detalji so, merjeno z denarjem, pozlačeni.

Tistim, ki dajejo dirkališču prednost pred cestnim asfaltom ali pa celo aktivno dirkajo, je namenjen ZXR 750 R, tudi »limited edition« imenovan motocykel. Ni veliko dražji od civilizirane izvedbe, je pa prepričljivejši, le za eno osebo in vanj je mogoče vgraditi kit delov za povečanje moči in prilagoditev dirkaškim zahtevam.

Tricetrtilitrski motor letošnje generacije motocyklov ZXR in ZXR-R je v osnovi za oba motocykla enak. Tehniki so dali prednost kratkemu hodu batov, kar omogoča višje vrtljaje motorja. Med radikalnejše posege sodi tudi premestitev verige, ki poganja dve odmični gredi v glavi iz sredine (med paroma valjev) na desno stran motorja. In spremembe pri ležajih v delih motorja. Tehniki pravijo, da so pridobili na torzijski togosti in zmanjšali izgube moči.

Blok motorja je aluminijast z vtisnjenimi suhimi pušami. Blok valjev je z ohišjem ročične gredi spojen z močnejšimi vijaki. Ojačen je tudi menjalnik, glede na različno namembnost motocyklov pa najdemo spremembe tudi v prestavnih razmerjih. Za boljše hlajenje sklopke so ji dodali dve plošči.

Povsem nova je glavna motorja s kompaktnjšimi izgorovalnimi prostori, kratkimi in ravnimi sesalnimi kanali, večjim presekom kanalov, novim krmiljenjem ventilov, večjimi ventili (po štirje na valj) in le 20° kotom ventilov. Nova glava omogoča boljše polnjenje in popolnejše izgorovanje.

Med ZXR in ZXR-R najdemo številne razlike v motorju. Različno je kompresijsko razmerje (oblika batov), različna je oblika odmičnih gredi in časov odpiranja, različni so upljalji, različno je nastavljen omejevalec visokih vrtljajev v vžigalni elektroniki.

Govorjeno v številkah pomeni, da ima ZXR-R 21 konjev več kot ZXR, ki so mu moč omejili na 100 konjev, skladno z obstoječo in pričakovano zakonodajo. Ima pa zato ZXR položnejšo, vsakdanji rabi pripravnejšo krivuljo moči, ki je pripravna do 9000 vrtljajev v minuti. ZXR-R pa svoje najboljše pokaže med 9000 in 11.500 vrtljaji v minuti.

Motor je obešen v povsem nov aluminijast okvir. Prejšnji model je imel okvir iz ekstrudiranih aluminijevih profilov, zvarjenih skupaj z odlitki glave okvira in vpetja zadnjih vilic. Novi okvir je izdelan iz hladno oblikovane aluminijeve pločevine, deli pa so med seboj zvarjeni v konstrukcijo, ki se je je »prijelo« ime delta-box. Po Kawasaki je tudi ta okvir po barvan kot zaščita pred korozijo. Geometrija okvira prinaša kot glave 24,5° in predtek 95 mm, za 5 mm manj kot pri predhodnem modelu.

Med novostmi izstopa prednja upside-down vilice premera 43 mm.



Oba motocikla imata podobne vilice, ki so na »R« modelu bogatejše za več možnosti nastavitve delovanja. Zadek je oprt na že klasični »Uni-trak« sistem monovzmetenja. Blažilnik je nastavljen, plinski. Spremenjeno pa je ročičevje sistema unitrak. Tudi zadnje nihanje so iz hladno oblikovane in varjene: aluminijeve pločevine. Tako kot ročičevje vzmetenja je vlezajena z igličastimi ležaji. Za več varnosti je tako zadnje kot prednje kolo vpeto na osi premera 25 mm.

Novi ZXR navduši tudi oko. Vsa »plastika« je ukrojena po vzorcu tovarniškega motocikla F1. Se pravi, da je agresivnejša z novim nosom pod prednjima okroglima žarometoma in z dobro aerodinamiko, tako da je tudi voznik pred udarci vetra zelo spodobno zavarovan. Pri izvedbi R je rezervoar goriva aluminijast (!). Tako kot pri prejšnjem modelu ima tudi novi ZXR (estetsko sporni) rebrastrasti cevi, ki vodita svež zrak iz oklepja prek rezervoarja goriva do glave motorja.

Pogled se zaustavi tudi na nizko-profilnih radialnih gumah, ki spominjajo na prave valjarje GP, sku-



Blagi vetrc

Kawasakijev **zephyr 750** je zares blagi vetrc. Kajti motociklistom prinaša že pozabljene občutke vetrnega piša, pred katerim se zadnje desetletje skrivamo za plastičnimi (precej dragimi) aerodinamičnimi oklepi.

Motocikel je bil ob svoji predstavitvi lani na salonu v Kölnu malce sporna osebnost, kajti s svojo prvinsko obliko, tako izstopajočo v času race replik, je bil, milo rečeno, nenavaden. Zbirka starega železa; so rekli nekateri ob pogledu na zračno hlajeni vrstni štirivaljnik, črno obarvan cevni okvir, par zadnjih blažilnikov in oblike izpred desetletja.

Fantje, napaka! Kawasakijevi možje o motociklu, ki prinaša moderno klasiko, niso veliko govorili. Samo besede ne prepričajo. Prisotnim so razdelili vzorno zabeležen radar in jih povabili na krepkih 800 kilometrov dolg izlet po Maleziji; po dva moža na en motocikel, spoštujete cestne predpise in srečno.

Motocikel kot star znanec. Zelo domače. Kolega Stanković je najini skupni, upoštevanja vredni teži primerno otrdil vzmeti zadnjih blažilnikov – in kilometri so se začeli vrteti. Zelo lahkotno in igrivo. Motocikel je v rokah, že pozabljeno, lahkoten. Tudi pripraven. In neutrjujajoče udoben. Voznikov položaj je naravno dvignjen, nogi malce pomaknjeni nazaj. In veliko prostora za sopotnika, ki je pri športnikih žrtvovan višim ciljem.

Kawasakijev štirivaljnik s po dvema ventiloma na valj je znana konstrukcija. Streže z močjo 70 konjev, ki je na voljo v širokem območju vrtljajev. Tako je motocikel lahkotno vozen vse od nizkih vrtljajev navzgor. Malce moti kratka peta prestava, pa tako voznik venomer tipa še za šesto.

Motocikel je sicer klasičnih oblik, toda prinaša veliko sodobne tehnike. Vzmetenje je tako spredaj kot zadaj kakovostno, skupaj z dobrim okvirjem zagotavlja zelo spodobno vozne lastnosti. Zelo prepričljive pa so tudi zavore: spre-



Zephyr 750 – vračanje h klasiki.

daj dva delno plavajoča kolata $\varnothing 300$ mm, ki brezhibno ustavljata. Za več igrivosti pri vijuganju je motocikel opremljen s spredaj 3,00 zadaj pa 4,00 cole širokim kolesoma višine 17 col in gumama preseka 70. Dunlopova obutev se je tudi v tropskem dežju lepo izkazala.

Priročna je tudi (že malce pozabljena) oprema motocikla. Recimo, stabilna centralna opora za parkiranje, pa ročaj za sedežem. Po odmiku nastavljive ročice na krmilu poznamo. Vzvrtni ogledali in (sijoče kromana) merilnika so mirni, pregledni. No, morda bi se kazalo pritožiti nad le 17-litrskim rezervoarjem za gorivo.

Velja pa: motocikel je prijetna igračka, za mestno rabo in sproščujoče izlete v dvojce – pravi. Le navaditi se je spet treba, da je motor zračno hlajen, malce štrleč izpod rezervoarja in, če se vozite v kratkih hlačah, prevroč za kožo na kolnih.





¹ Brez plastike: razlike med ZXR in ZXR/R so minimalne, razen v motorju.

paj s trikrakimi aluminijastimi širokokanalnimi kolesi. In prav impozantno je prednji par delno plavajočih zavornih kolutov premera

320 mm s štiribatnimi zavornimi kleščami.

Eno z drugim, Kawasaki je izdelal na moč privlačen motocikel, ki

pospeši srčni utrip in spodbudi k razmišljanju na temo: to bi pa kazalo imeti doma.

Kajti občutki s steze Shah Alam

Tehnični podatki

Kawasaki	ZXR 750	ZXR 750 R	ZEPHYR 750
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni, dohc	4-valjni, vrstni, dohc	4-valjni, vrstni, dohc
vrtna in gib (mm)	71,0x47,3	71,0x47,3	66,0x54,0
gibna prostornina (kubiki)	749	749	738
kompresijsko razmerje	10,8:1	11,5:1	9,5:1
največ. moč (kW/KM pri 1/min)	73,5/100 pri -	88,9/121 pri -	53,0/72 pri 9500
največji navor (Nm pri 1/min)	-	-	58,8 pri -
odmična gred (pogon)	veriga ob desni strani	veriga ob desni strani	veriga med paroma valjev
število ventilov na valj	4	4	2
polnjenje z gorivom	4xkeihin CVKD 38	4xkeihin FVKD 39	4xkeihin CVK 32
vžig	digitalni	digitalni	digitalni
hlajenje	vodno, oljni hladilnik	vodno, oljni hladilnik	zračno, oljni hladilnik
sklopka	večploščna v oljni kopeli	večploščna v oljni kopeli	večploščna v oljni kopeli
menjalnik (število prestav)	6	6	5
prenos moči na kolo	veriga	veriga	veriga
okvir (kot glave) predtek	aluminijev, dvojni box (24,5") 95 mm	aluminijev, dvojni box (24,5") 95 mm	dvojen, jeklen, cevni, (28") 107 mm
prednje vzmetenje, hod (mm)	teleskopska upside-down vilica, 120	teleskopska upside-down vilica, 120	teleskopska vilica, ø41 mm/140
zadnje vzmetenje, hod (mm)	uni-trak, plinski blažil., 120	uni-trak, plinski blažil., 135	2x blažilnik, 115
zavora spredaj (ø v mm)	2xø320, štiribatni čeljusti	2xø320, štiribatni čeljusti	2xø300, dvobatni čeljusti
zavora zadaj (ø v mm)	1xø230, dvobatna čeljust	1xø230, dvobatna čeljust	1xø240, dvobatna čeljust
kolo spredaj, z gumo	3.50x17, 120/70-VR17 Dunlop sportmax	3.50x17, 120/70-ZR17 Michelin TX	3.00x17, 120/70x17 Dunlop
kolo zadaj, z gumo	5.50x17, 180/55-VR17 Dunlop sportmax	5.50x17, 180/55-ZR17 Michelin TX	4.00x17, 150/70x17 Dunlop
teža (suha, kg)	195	190	201
dolžina x širina x višina (mm)	2085x730x1120	2085x730x1120	2105x770x1095
medosna razdalja (mm)	1420	1420	1455
višina sedeža od tal (mm)	780	780	780
posoda za gorivo (litri)	18,0	18,0	17,0

so zelo dobri. Takšna je tudi ob hladnem pivu izkristalizirana oca naša skupine, ki se je trudila na dirkališču: gospod Šparl iz Jeklo-tehne, pa dirkaški duši gospoda Dimitrijević iz Zagreba in Stanković iz Beograda, v tehniki popoln gospod Plazovnik iz Maribora in podpisani.

Umirjeni ZXR 750 (kako napačen izraz za izredno živahen motocikel!) sploh ne kaže, da ima »le« 100 konjev v motorju. Kajti na asfaltu deluje zelo usklajeno in za vožnjo povsem nezahtevno. To je tudi prednost položne krivulje moči, kar v praksi pomeni, da ni treba biti izredno natančen in vrteti motorja vseskozi blizu rdečega polja.

Čprav je bilo vzmetenje nastavljenost na »japonskih« 65 kg, se je ZXR obnašal mirno, tako v počasnih ovinkih (druga prestava) kot v navzdol spuščajočih se dolgih (šesta prestava, poln plin – če si si le upal!) in brez pripomb tudi na grobih zaviranjih. Tu sta prednja koluta pokazala nesporno kakovost, dovolj je bilo zaviranje z dvema prstoma, brez znakov pregrevanja. Zadnja zavora? Te ni nihče uporabljal.

ZXR 750 R je pokazal povsem drugačen obraz. Tistih 21 konjev več je znal lepo izkoristiti Daren Dimitrijević, naš prvak v razredu superbike, ki si je s pomočjo Roba Phillisa izgovoril pri mehanikih ustrežnejšo nastavitve vzmetenja, besedo ali dve sta rekla tudi o posebnostih Shah Alama in za tem se je peljal tako hitro, da bi se lansko leto brez težav uvrstil na temu dirkališču na dirko svetovnega prvenstva superbike. In to s serijskim motociklom, izpod katerega se je lepo iskral drsajoči izpušni lonec in stopalki. Motocikel, obut v Michelinove radialke TX, se je povsem izkazal. In Dimitrijevića je kar po prstih nosilo, ko je razglabljal, kako hiter bi motocikel z vgrajenim tekmovalnim kitom.

Mitja Gustinčič



PIROČNIK ZA FRIZIRANJE

mopedov TOMOS (v slovenščini)
– po povzetju 59 din + PTT
in KAWASAKI RAM AIR SYSTEM
za dovod zraka za TOMOS
AUTOMATIC
– 27" visija hitrost
– po povzetju 179 din + PTT
Naslov: MF, p.p. 69, MARIBOR