

Kawasaki ZXR 750: brez kompromisov snovan motocikel, namenjen tudi dirkaški rabi. Prodaja ga Jeklo-tehna Maribor

Kawasakijev novinec, imenovan ZXR 750, je športnik skozi in skozi.

Če ljubite turistične vožnje s kovčki ob strani, potem ta motocikel ni za vas. Pozabite nanj.

To je vroč motocikel. Zeleno pri Kawasakiju pomeni šport. Pomeni ekstremne zmogljivosti.

Vžeš motor. Ob utišnem zvoku sikajočega izpuha konji zalepijo gume ob asfalt.

Peti ovinek že odpelješ po kolenu.

Za tri avtobuse novinarjev, testnih voznikov in fotografov so Kawasakijevi možje popeljali korakoma po portugalskem dirkališču Estoril.

Glasni vzdih obupa. V boksih je stalo poravnano v vrsto 15 še ne voženih kawasakijev ZXR 750. Proga pa povsem avtomobilska: jeklene ograje z leve in desne, le v dveh ovinkih peščenipina za varnejše padce.

Toda tiste dni je bil Estoril edino dirkališče, za katerega so meteorologi napovedali pozno pomladansko sončno toploto.

Kawasakijevi možje so bili realisti: »Gospodje, prosimo, bodite previdni.«

Hkrati pa so poskrbeli zares za vse. Na izhodih iz ovinkov so bile bale slame. Na ovinkih redarji z radijskimi oddajniki, dirkaškimi opozorilnimi zastavicami. Tu in tam rešilec. V boksih kombiji za »čiščenje« steze. Ekipa mehanikov je imela na voljo za tovarnjak gum in rezervnih delov: oklepe, sedeže, krmila, nožne opore, rezervoarje...

Premiera – vozili smo : Kawasaki ZXR 750

## Brez kompromisov

Je lahko cestni motocikel sploh še boljši?

Novinarske testne vožnje, ki so se prelevile pravzaprav v dvodnevno vztrajnostjo dirko, so bile ostre od prvega hipa. Večini voznikov je bilo videti, da ob svojem novinarskem poslu tudi aktivno dirkajo.

Hočem reči, vozniki obvladajo svoj posel. Vedo, kakšen naj bi bil dober motocikel.

Kawasaki ZXR 750 se je pokazal v najlepši luči. Povsem novi motocikli so še neutrujeni odpeljali v povprečju dveh dni do 1200 kilometrov vsak. Brez okvar. In zbita sta bila le dva motocikla, ker sta se voznika oplazila.

### ZA CESTO IN DIRKALIŠČE

Motocikel ZXR 750 je Kawasakijev odgovor na tržna gibanja in odsev športnih dogajanj v svetu. To pomeni, da so se za sprva v Ameriki popularne dirke serijskih motociklov navdušili tudi drugod po svetu. Proizvajalci motociklov so ta razred cestno hitrostnega športa prepustili skorajda povsem zasebni iniciativi. Politika je rodila sadove, kajti tovrstno dirkanje je sorazmerno cenejše, motocikli s stez in s cest pa so si sorodni. Kupci so z motocikli, ki so v osnovi dirkalniki, silno zadovoljni.

Kawasakijev ZXR 750 je nastal

iz tovarniškega dirkalnega motocikla ZXR-7, s katerimi je Kawasaki vozil v prvenstvu F-1 in endurance. Trgu ponujeni motocikel je skorajda že dirkalnik. Manjka mu le toliko, kolikor prometni predpisi po svetu omejuje emisije izpušnih plinov, hrup izpuhov in kolikor je potrebno, da lahko vozilo vozi v rednem prometu. Skratka, to je civiliziran dirkalnik, uglajen stroj. Do dirkaške rabe pa je le korak, po v svetu priljubljenem receptu »dokončaj si sam svoj

dirkalnik«. Kawasaki je ob motociklu pripravil tudi kit za dirkaško predelavo, ki zajema bate, ventile, vzmeti ventilov, ostrejšje odmične gredi, odprt izpuh, drug vžigalni sistem, lažje hladilnike, menjalnik za prilagoditev glede na dirkališča in komplet veržnikov. Takole, vsega je le za manjšo torbo.

Tudi to govori, da je osnova motocikla zdrava.

Hrbtenica motocikla je iz aluminija ukrojen okvir. Verjetno je res najboljši, kar jih je Kawasaki kdaj postavil na cesto. Konstrukcijo tvorita iz aluminija ulita glava okvira in vpetje zadnje nihajne vilice, ki ju povezuje zajetna aluminijata nosilca. Vse skupaj je izdatno povarjeno, ojačano s pločevinastimi vložki. Nosilca, ki povezuje glavo okvira in ležišče zadnje nihajke sta v notranjosti predeljena s prečko – od tu izhaja tudi Kawasaki-jeva oznaka »E box frame«. Spodnji cevi, ki zapirata okvir in paličje, ki podpira sedež so tudi aluminijasti, v celoto pa so vijakčeni. To pomeni enostavnejše posege pri servisiranju in enostavnejša ter seveda cenejša popravila okvira zaradi poškodb ob padcih.

Tudi zadnja nihajka, izdatno ojačana z mostom in pločevinasto povezavo, je v celoti iz aluminija. Zanimiv je detalj levega kraka ojačitvenega mostu nihajke, ki je na vilico vijakčen – za enostavnejše snemanje in vgradnjo verige.

Zadnje vzmetenje je še vedno sistema Uni-Trak. To pomeni centralni blažilec, nastavljen v obeh smereh, v gornji točki vpet v okvir, spodaj pa preko ročičevja vezan na vilico. Tudi

**Predstavitel in prve vožnje na progi Estoril na Portugalskem. Zahtevna proga je potrdila dobro konstrukcijo motocikla**



tu najdemo pomemben detalj, ki razkriva pozornost konstruktorjev. Ročičevje je namreč opremljeno z ekscentričnim vložkom, s katerim je mogoče željam ali dirkalni rabi primerno prilagoditi višino zadnjega dela motocikla.

Sprednjemu vzmetenju služi močna teleskopska vilica s kraki premera kar  $\varnothing$  43 mm, dvanajststopenjsko nastavljiva. Nov sistem blažilnih elementov teleskopske vilice je zasnovan tako, da se olje in zrak v vilici ne mešata. Pozornosti vredna pa je tudi prednja os kolesa, ki meri spodobnih 20 mm v premeru in je v vilico učvrščena s štirimi vijaki premera 8 mm.

Da je okvir z vzmetenjem že v serijski izvedbi pripravljen za dirkaško rabo, pričajo drobni detalji: nad motorjem sta dve ušesi za dodatno fiksiranje stroja, privarjeni s spodnje strani Alu nosilcev. Pripravljeno je že ležišče za blažilnik krmila, zadnja nihajka ima ležišča za uporabo dirkaškega stojala za parkiranje motocikla.

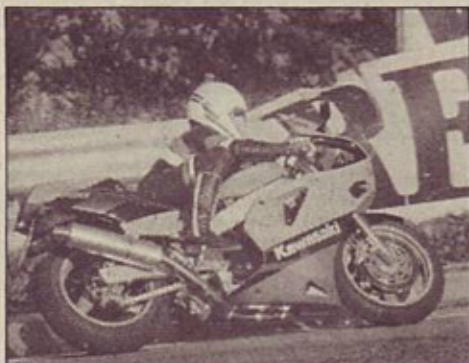
Celotna aluminijasta konstrukcija pa je lakirana – za zaščito pred korozijo.

Motocikel je obut v ekstra široki aluminijasti kolesi, ki omogočata uporabo dirkalnih gum. Obe kolesi sta 17 colski, kanal prednjega meri 3,5 cole, zadnjega pa 5,5 cole. Trije kolesni kraki in pesto so votli, tako da so nevzmetene mase zmanjšane na minimum. Kolesi sta obuti v nizkopresečne radialne gume, prave valjarje, ki so se na ne najbolj idealnem asfaltu Estorila dobro izkazale. Je pa res, da na dirkaških limitih niso bile kos zahtevam in si je marsikdo želel, da bi bili motocikli obuti v dirkalno obutev.

Zelo spodoben je tudi zavorni sistem: spredaj dva plavajoča



*Na oko športnik. Aerodinamični oklep ob ugodni aerodinamiki tudi povsem štiti voznika pred vetrom. Reže ob žarometih vodijo svež zrak do uplinjačev*



*Motocikel nudi več, kot je mogoče izkoristiti v prometu. To pomeni, da je vgrajena varnost velika, enako tudi športni potencial*



Na premierno vožnjo kawasakija ZXR 750 nas je povabil zastopnik za Jugoslavijo – Jeklotehna iz Maribora. Nove motocikle smo vozili štirje vozniki. Trojica je takole komentirala:

**Darko Špari**, Jeklotehna, vodja poslovne enote vseh zastopstev: «Odličan motocikel. Pravi za tiste, ki športno diha. Estoril je težka proga, toda motocikel je bil lahketen za vožnjo. Rekel bi, da v vseh pogojih zmore precej več, kot pa je večina motoristov sposobna izkoristiti. V primerjavi s tujimi trgi bo cena pri nas ugodnejša.»

**Alojz Plazovnik**, Maribor, pooblaščen serviser firme Kawasaki: «To je pravi športnik za športne solo vožnje. Daje vtis večje moči, kot pravijo tehnik. Lahko bi ob bočnem stojalu imel tudi centralno oporo. Kot serviser lahko poudarim, da je tako zmogljiv motocikel zahteven za vzdrževanje in da je za to potreben resnično kvalificiran strokovnjak.»

**Dragan Stanković**, Beograd, pooblaščen serviser firme Kawasaki in hitrostni dirkač: «Zelo sem zadovoljen. Le gume niso za dirkalno rabo, kar pa ne pomeni, da za normalne zahteve ne ustrezajo. So na nivoju. V Estorilu sem bil med hitrejšimi vozniki in zamer za ta motocikel nimam. Če bi ga kupil? Kako ne, celo računam na to. Za dirke, že v tej sezoni. Upam pa na športno sodelovanje z Jeklotehno.»

jeklena koluta (na aluminijastem prstanu)  $\varnothing$  310 mm in debela 5 mm, zadaj jeklen kolot  $\varnothing$  230 mm in debel 6 mm. Spredaj sta vgrajeni zavorni čeljusti s po štirimi zavornimi valji, zadnja čeljust pa ima dva nasproti si stoječa zavorna valja.

Zavore so se na zahtevni progi Estorila odlično izkazale. Brez pripomb na zavorne poti ali pregrevanje. Osebo sem si želel le manj «elastično» in tršo prednjo zavorno ročico. Tu so bila mnenja deljena, naklonjena zavornemu sistemu, kakršen je.

Tudi pri zavorah najdemo posebnost, ki zna biti dobrodošla pri eventualnih padcih. Rezervoar zavorne tekočine prednjega para kolotov je z ročice pomaknjen na gornji most teleskopske vilice, obešen na pločevinasti pentlji: ob padcu so poškodbe manjše in popravilo cenejše.

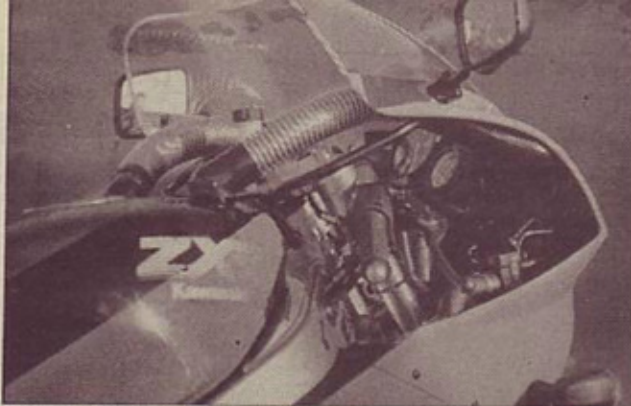
## ZNAN MOTOR, NOVA GLAVA

Agregat je v osnovi in konstrukciji znan že iz modela GPZ 750, kjer se je tako v civilni kot dirkaški rabi zelo dobro izkazal, le v spodnjem območju je imel

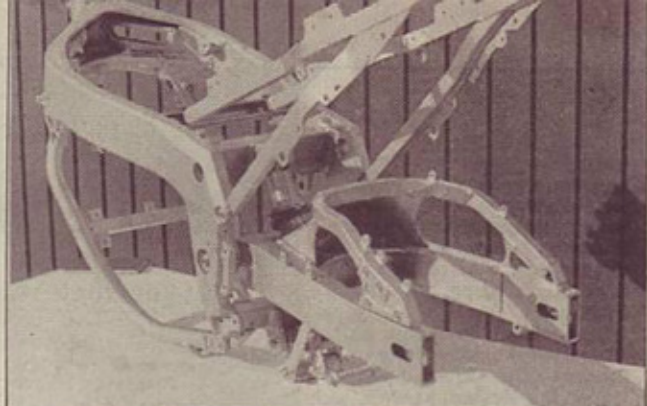
«lujno» v moči. Za vgradnjo v model ZXR 750 je bil motor deležen olajšanja motorne gredi. S tem je motor postal živahnejše vrteč.

Povsem nova je glava. Ostali so štirje ventili na valj in sredinska svečka ter dve odmični gredi. Strmeje naklonjeni so sesalni kanali za direktnejše polnjenje valjev. Tu kaže omeniti, da so kanali ročno polirani! Spremenjeno je tudi krmiljenje ventilov, ki je sedaj direktno: odmični gredi preko lončastih dvočnikov in ploščic za nastavljanje zračnosti delujeta na ventile. Sistem je na moč zanesljiv, kontrole zračnosti so manj pogoste, so





Rebrasti cevi skozi rezervoar vodita zrak k uplinjačem. Za oklepom je nekaj nereda, ki ga športni namen opravičuje



Povsem aluminijast okvir z vijačnim zadnjim in spodnjim delom je primerek kvalitetno opravljenega dela

pa potrebne izkušene roke mehanika.

V motorju je ostal nespremenjen menjalnik, ki je bil deležen posebne obdelave zobnikov za bolj prefinjeno prestavljanje. Hidravlična sklopka, večploščna v oljni kopeli, je opremljena z blažilnim sistemom, ki blaži grobosti ob hitrih prestavljanjih navzdol s sočasnim zaviranjem. Na koncu ravnine Estorila tudi najbolj hitrim in ostrim voznikom zadnje kolo ni poskakovalo v zaviralnem manevru. Sistem deluje zelo evidentno.

Motor napaja baterija štirih podtlacnih, membranskih uplinjačev Keihin  $\varnothing$  36 mm, ki jim pomaga električna bencinska črpalka. Uplinjači dobivajo sveže, neogret zrak preko rebrastih cevi, speljanih iz prednjega dela oklepa skozi rezervoar goriva do zajetnega 6,4 litrskega zračnega filtra. Zasnova uplinjačev je taka, da so ekvivalentni klasičnim uplinjačem  $\varnothing$  38 mm s tem, da v celotnem območju zagotavljajo polno delovanje motorja.

Sesalno izpušni sistem dopolnjuje nova izpušna cev sistema 4 v 2 v 1 z zajetnim dušilcem hrupa. Zadnji del izpuha z dušilcem vred je izdelan iz nerjavečega jekla, v prid večji korozijski odpornosti.

## ZELENO – JE PRAVO

Motocikel je na oko prijeten, lep. Navdušuje Kawasaki zelena v kombinaciji z belo in modro. Ob tej kombinaciji je na voljo tudi rdeča z grafitno črnino, ki optično precej »umiri« motocikel.

Linije so čiste, športne. Izdelava brezhibna. Rezervoar goriva je pločevinast. Vsa ostala nadgradnja je iz ABS plastike. Dobro je rešen sedež, ki je zasnovan za vožnjo dveh potnikov, je pa opremljen z okrovom, ki v osnovi nudi le eno sedišče. Za vožnjo dveh je potrebno okrov odviti in odstraniti. In to doma. Morda celo neprirodno, toda za oko in občutek zelo dirkaško.



Prednji del: vilica  $\varnothing$  43 mm, koloti  $\varnothing$  310 mm, trikrako širokokanalno aluminijasto kolo

## Tehnični podatki

**MOTOR:** vrstni – štirivaljni – štiritaktni – oljno, vodno hlajen – vrtna x gib 68 x 51,5 mm – gibna prostornina 748 kubikov – dve odmični gredi – 16 ventilov – kompresijsko razmerje 11,3:1 – 4 uplinjači Keihin CVKD 36 – digitalni vžigalni sistem – šeststopenjski menjalnik – večploščna sklopka v oljni kopeli – prenos moči na zadnje kolo z verigo.

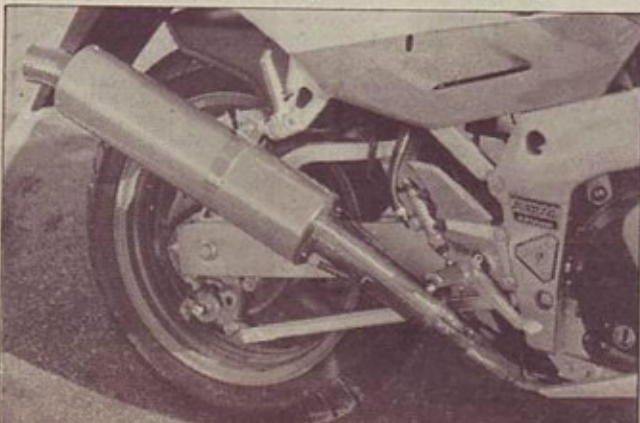
**OKVIR:** aluminijast – dvojni – zaprta konstrukcija E box – spredaj nastavljiva teleskopska vilica s kraki  $\varnothing$  43 mm – zadaj mono blažilnik – nastavljiv – kolesa spredaj 3,5x17, zadaj 5,5x17 – gume spredaj 120/70x17, zadaj 170/60x17, obe radialni tubeless

**ZAVORE:** semi plavajoči koloti, spredaj 2x310 mm, zadaj 230 mm, spredaj čeljusti s po štirimi valji, zadaj s po dvema valjema – ojačane sintetične zavorne cevi

**DIMENZIJE:** medosna razdalja 1455 mm – dolžina 2090 mm – širina 755 mm – višina 1170 mm – višina sedeža 770 mm – rezervoar 18 litrov – teža praznega motocikla 205 kg

**ZMOGLJIVOSTI:** moč 78,6 kW (107 KM) pri 10500 o/min – navor 78 Nm pri 9500 o/min – hitrost 245 km na uro

## Zadek: bogastvo prefinjenih detajlov



Oprema in končna izdelava so brezhibni. Morda bi se dalo najti zamerilo le v notranosti gornjega dela aerodinamičnega oklepa, ki je navnotraj odprt in tako razkazuje vodnike instalacije, nosilce in ostalo skrito opremo.

## ZELO VARNO

Zahtevna proga Estoril, višinsko razgibana, s kopico ostrih počasnih in nepreglednih hitrih ovinkov je bila, če odmislimo zoprni jeklenih ograj, kot nalašč za vožnjo, spoznavanje in do limita priganjanje motocikla.

Že prvi občutek, ko sedeš in poženeš motocikel, je tisti pravi, varen. Stroj vliva zaupanje. Voznikov položaj je vgreznjen v sedež, z rezervoarjem, na katerega se je mogoče opreti. Dvodelnno krmilo ni utrudljivo, stopalke so športno pomaknjene nazaj. Ročice krmila so štiristopenjsko nastavljive kot pri modelu ZX 10.

Motor zmore moč 107 konjev, na 400 metrov pospeši v 10,9 sekunde, doseže hitrost 245 km na uro. V okviru konkurence in preveč za vsakdanjo rabo, bi lahko pomislili. Toda stroj je uglajen, elastičen, tudi iz nizkih vrtljajev vleče brez upiranja, tekoče.

Stabilnost motocikla pri polni hitrosti in pri ekstremnih nagibih je odlični. Motocikel odpušča napake velikodušno. Tudi zaviranje v zadnjih metrih pri polni hitrosti s prestavljanjem navzdol hkrati ne spravi motocikla iz ravnovesja.

To je stroj za uživanje. Na naš trg bo v omejeni količini (tudi tuji trgi bodo dobili teh strojev manj, kot so jih naročili) prišel v kratkem. Cena bo – tako so povedali možje od Jeklotehne iz Maribora, ki pri nas za stopa Kawasaki – zelo ugodna. Za zgolj dirkaško rabo celo ugodnejša.

Razmišljam, da bi kazalo obrniti nogavico in prešteti prihranke. Boljši motocikel? Ne vem, kakšen bi lahko bil, kawa ZXR 750 je kar pravi.

**Text in foto:**  
**MITJA GUSTINČIČ**