

Vozili smo: Kawasaki ZXR 750



Dvakrat, na kratko sicer, smo se s kawasakijem ZXR 750 letos že srečali — na dirkališkem asfaltu. V naravnem okolju, bi se reklo, kajti motocikel je dirkalna replika z bogato športno noto.

Obakrat je bilo srečanje svojevrsten užitek. Kajti res bi bil neodpušljiv greh ne občutiti vseh čarov, ki jih je prvoklasni stroj sposoben pričarati nad z zakonom začrtano hitrostno mejo.

Tako potešen voznik se mirneje prepusti vsakdanji cesti, zakonitostim prometa, ne podleže izzivu, ki veje iz stroja.

S testnim motociklom se zato v tretje, na stezo, nismo vračali.

SEDEM IN POL

Najekonomičnejši v svojem razredu

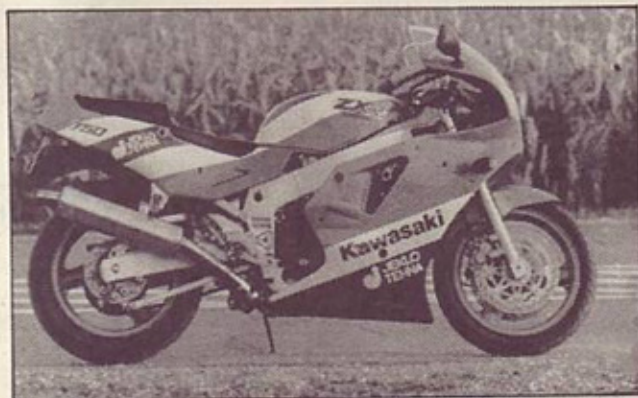
Kawasaki ZXR 750 je bil upštevanja vreden izzivalec letošnjega leta. Kot zadnji se je predstavil v 750 kubičnem razredu, razredu presežnikov, kjer je konkurenca že žela uspeh, dosežen s svojimi odličnimi replikami, razvitimi iz čistokrvnih dirkalnih strojev, replikami, ki so se tudi v rokah množice neznanih voznikov na športnem področju dobro izkazale.

Priti zadnji na sceno, pred hudo kritično publiko, ki je že imela čas in priložnost izostriti okus, zna biti sila zoprna zadeva: svet pričakuje boljše, več, hitreje.

Kawasaki se je predstavil zelo suvereno, igral je še neizigrane karte, česar prvi hip, ob uradni predstavitvi kritičnim očem minulega januarja v Estorilu, sprva ni bilo opaziti.



Izrazito športna nota



ZXR 750 — prepričljiv in ekonomičen motocikel





Ko so po končanih prvih vožnjah, ob večerji, Kawasakijevi možje s kozarčkom v roki zvedavo zaokrožili, nazdravljajoč, med mizami, se je marsikatere mu novinarju utrnilo vprašanje: »Čemu ne več moči, še nekaj več hitrosti?«

Direktnega odgovora ni bilo. Le pokimavajoči nasmehi. Ob dejstvu, seveda, da ZXR 750 ponuja približno toliko kot konkurenca.

Neizigrane karte? Cena motocikla! Kawasaki je namreč s ceno svojega novince odprl dokaj polemično vprašanje, kajti dokazal je, da je kupcu mogoče ponuditi visoke zmogljivosti, kvalitetne komponente, profesionalni videz za še »človeško« ceno: za pol manj denarja, kot velja najdražji konkurent na trgu...

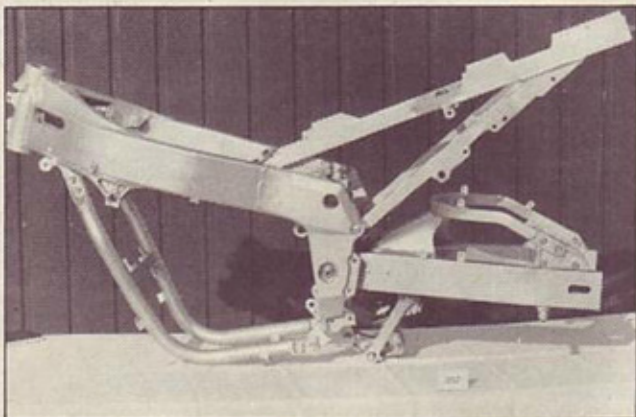
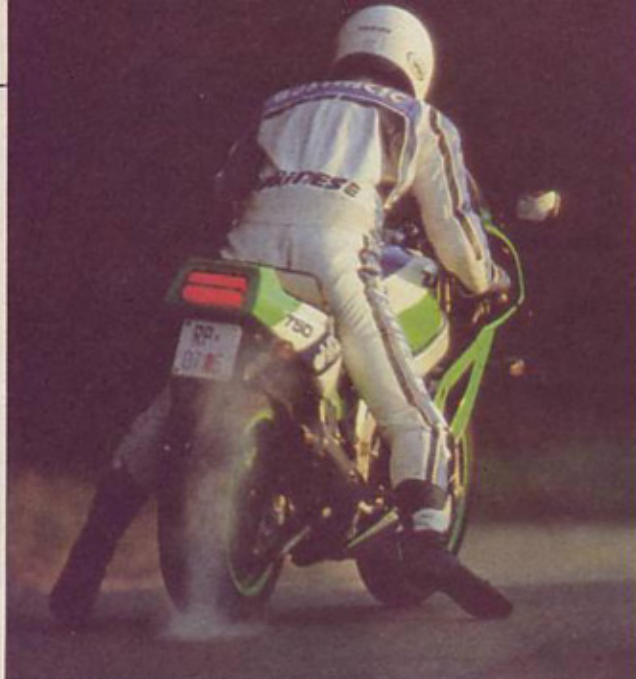
RACER REPLICA

Kawasaki ZXR 750 je pravi primerek aktualnih modnih tokov, ki narekujejo dirkaške linije, dirkaške zmogljivosti (marsikomu, po pravici povedano, neobvladljive v pričakovani in zahtevni meri) prvovrstno opremo in natančnost v detajlih. Če si je na dirkališču mogoče privoščiti predvsem strogo funkcionalnost, je treba kupcu ponuditi več, popolnost, ki zadovolji tudi oko. V vsem so se Japonci doobra izpilili.

Zadovoljiti oko: ZXR 750 je lep motocikel, neposiljenih linij, v Kawasakijevi dirkaško sočni zeleni barvi umirjeni z biserno belo in globoko modro celo zelo všečen. Ne glede na to, da je cenejši od konkurence, je motocikel kvalitetno obdelan, kar izpričujejo tako zgladna ličerska obdelava kot detajli ročic, krmilnih vzvodov...

Očem razkrit je tudi okvir motocikla, lep primerek dobrega in uveljavljenega »deltabo« sistema, dveh zajetnih aluminijastih nosilcev, spodaj kombiniranih z dvojno cevno konstrukcijo, ki je tako kot trikotna nosilca sedeža privijačena na osnovo. Le to dopolnjuje prav tako aluminijasta, zajetno dimenzionirana in z gornje strani z mostom ter pločevinastim vložkom ojačana zadnja nihajna vilica. Celoten okvir je obarvan, za popolnejšo korozijsko zaščito. Tehniki so s kotom glave okvira 24,5°C, predtekom 100 mm v kombinaciji s 17 colskimi kolesi ujeli harmonijo, ki se kaže v okretnosti, dobrem vodenju in stabilnosti motocikla.

Vzmetenje: nič revolucionar-nega, spredaj teleskopska vilica s kraki Ø 43 mm, hodom 120



Okvir sistema E box je izdatno dimenzioniran

mm, in možnostjo nastavitve trdote vzmeti ter 12-stopenjsko nastavitvijo blažilnika. Zadaj znani UniTrak oprt na ročičevje, ki omogoča nastavitve višine motocikla. Plinski blažilnik omogoča nastavitve trdote vzmeti, štiristopenjsko nastavitve blažilnega efekta (z gumbom na dnu telesa blažilnika), z gibom 75 mm pa dovoljuje 140 mm hod zadnjega kolesa.

Motocikel je obut v trikraki, širokokanalni aluminijasti kolesi (spredaj širine 3,5, zadaj 5,5 colle) in nizkoprofilne gume Bridgestone Cyrox, radialne konstrukcije, ki so se za običajno rabo dokaj dobro pokazale in so bile na meji iztrošenosti po 7700 dokaj hitrih prevoženih kilometrih. Je pa praksa pokazala, da je za agresivno vožnjo priporočljivo motocikel preobuti.

V skladu z naravo motocikla so tudi zavore, spredaj dva plavajoča 310 mm koluta s po štiribatnimi čeljustmi (dva bata večjega in dva manjšega premera), zadaj kolut Ø 230 mm z navzdol obešeno čeljustjo (dvoobatna) povezano z natezno palico na okvir motocikla. Zavore so na ravni, ki ga nudi 750 kubični razred: pri 100 km na uro se je mogoče zaustaviti po 37 metrih, od hitrosti 140 km na uro pa je mogoče na 40 km na uro zavreti v 3,1 sekunde. Konkurenca tu nudi malce boljše rezultate, kar gre pripisati dejstvu, da je ZXR pripravljen za vožnjo dobrih 20 kilogramov težji od konkurenčnih motociklov.

V okvir je v šestih točkah vpet





Brez plastike

poznan linijski štirivaljni štiriktaktni vodno hlajeni motor s po štirimi ventili na valj, razvit iz predhodnega stroja GPX 750. Motor, pripravljen za model ZXR, ima lažjo motorno gred, povsem novo glavo z direktnjšimi sesalnimi kanali in z odmičnimi gredama, ki delujeta direktno na ventile, poganja pa ju enojna veriga. Glava pušča frizerjem več manevrskega prostora pri iskanju novih konjev. Motor je opremljen z baterijo Keihin s 36 uplinjačev, ki dihajo preko 6,4 litrskega zračnega filtra z dovodom svežega zraka preko para rebastih cevi speljanih iz oklepa preko rezervoarja goriva. Celoto zaključijo 4 v 1 izpušna cev, ki ima zadnji del z zajetnim dušilcem izdelan iz nerjaveče pločevine – za daljšo življenjsko dobo.

Motor je opremljen z elektronskim brezkontaktnim vžigalnim sistemom z enojnim dajalcem impulzov, vgrajenim na desni strani motorne gredi. Vžigalni sistem ne zahteva vzdrževalnih posegov, opremljen pa je tudi z omejevalnikom previsokih vrtljajev, ki dovoljuje vrtenje do 12.200 vrtljajev v minuti.

Za prenos moči na zadnje kolo skrbi večlamelna sklopka, nastavljiva, hidravlično vodena. Šeststopenjski menjalnik pa ima ozobljenost od 3 do 6 prestave na novo obdelano, tako da je večja točnost vkapljanja in zmanjšana hrupnost – tej temi je Kawasaki posvetil obilo pozornosti, kajti hrup postaja vse večja nadloga.

Motocikel s svojo športno zasnovno, dvodelnim nizkim krmilom in nazaj pomaknjenimi stopalkami zahteva na roke obe-

šeno držo voznika, dovolj neutrudljivo, da je tudi na daljših relacijah še mogoče govoriti o sprejemljivem udobju.

NA CESTI

Čeprav motocikel pripravljen za vožnjo pokaže na tehtnici 226 kilogramov, je v rokah lahkoten in pušča zanesljiv občutek. Manjka le primerna ročna opora, ki bi prišla prav ob ročnem prestavljanju motocikla in skrčenem prostoru. Tudi bočno stojalo zagotavlja zanesljivo parkiranje, je pa motocikel opremljen tudi s čepi na zadnji nihajni vilici za uporabo dirkaškega parkirnega stojala, kar pride navsezadnje prav v domači garaži.

Motor iztisne moč 107 konjev pri 10.500 vrtljajih v minuti, kar na podlagi znanih meritev pomeni 92,8 konja na zadnjem kolesu. Ta podatek motocikel ZXR uvršča v sredino v konkurenčni

ponudbi in je blizu limitom, ki jih pripravlja zakonodaja dobrega dela sveta. Na cesti je moči dovolj in nekaj grobosti na ročici plina se kaj kmalu izrazi v vrtenju zadnjega kolesa v prazno ob pospeševanju. Se pa pri lagodni, umirjeni vožnji pokaže, da navor 76,5 Nm pri 9500 vrtljajih v minuti le ne dopušča lenarjenja z menjalnikom. Toda, to je športno uravnan motocikel.

Tovarna obljublja hitrost 245 km na uro, kar so znane meritve povsem potrdile. ZXR je tako le za drobno spoznanje počasnejši od konkurence. Je pa res, da so tovrstni podatki za vsakdanjo rabo precej akademskega značaja. Uporabnejše meritve pokažejo, da motocikel na 100 metrov pospeši v 4,6 sekunde, na 400 m v 10,96 sekunde in do 1000 m v 20,77 sekunde – takrat pa doseže tudi hitrost 234,6 km na uro. O prožnosti motorja govori podatek, da s hitrosti 50 km na uro v šesti prestavi na razdaljo 400 metrov pospeši v 13,7 sekunde, kjer je povsem enakovreden s konkurenčnimi replica



Detalji razkrivajo razredu primerno opremo

motocikli.

Vožnja pokaže, da je imel testni motocikel ne najboljše nastavljen vzmetenje, kar se je izkazovalo v pretremu zadnjem delu in premeški prednji vilici – resnici na ljubo pa je treba zapisati, da časa za iskanje optimalne nastavitve ni bilo in tako ostaja vtis s steze, kjer je vzmetenje bilo povsem na ravni zahtev.

Na cesti, čeprav je narava motocikla dirkaška, se ZXR solidno izkaže, ne zavaja voznika in uliva občutek varnosti v vseh razmerah. To pa se od prvoklasnega razreda tudi pričakuje. Manj je navdušena sopotnica, ki sedi na visoko nasajeni pručki (za solo vožnje jo zakriva pokrov, ki ga kaže za uživanje v dvoje sneti že doma) in tako pobere obilo vetra, pa še k vozniku se mora prav goreče tiščati – kar je navsezadnje prijetno...

Preveč vetra v obraz moti pri hitri vožnji tudi voznika samega, saj je oklep ukrojen tako, da dobro štiti le pri ob rezervoar prilepljeni legi. Dobra plat oklepa pa je učinkovito odvajanje vročega zraka od motorja, tako da vročine ni čutiti.

Skratka, Kawasaki je izdelal športnika po kakršnih slovi že sila dolgo časa, pa čeprav se zaresnih dirkaških aktivnosti v zadnjem času ne lotevajo. Za svoj denar motocikel nudi veliko. To, da ga je mogoče kupiti pri nas doma, v mariborski Jeklotehni, je tudi ugodno dejstvo. Če vam je zeleno vseh in se hkrati radi tudi športno nosite – velja razmisliti. Le damo velja pustiti doma – ne v enem ne v drugem primeru prav navdušena ne bo...

MITJA GUSTINČIČ
foto: SRDAN ŽIVULOVIČ

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiriktaktni – vrstni – vodno hlajen – štirje ventili na valj – dve odmični gredi – vrtina in gib 68,0 x 51,5 mm – prostornina 748 kubikov – kompresija 11,3:1 – največja moč 78,7 kW (107 KM) pri 10.500/min – ročna gred v 5 ležajih – hidravlična sklopka – šeststopenjski menjalnik – veriga.

Okvir: dvojen E box – spredaj teleskopska vilica s hodom 120 mm – zadaj Uni-Trak mono vzmetenje s hodom 140 mm – gume dimenzij 120/70 VR-17 in 170/60 VR 17 – spredaj dva zavorna koluta Ø 310 mm – zdaj kolut Ø 230 mm

Dimenzije: dolžina 2090 mm – širina 755 mm – medosna razdalja 1455 mm – najnižja višina do tal 110 mm – višina sedeža 770 mm – suha teža 205 kg – prostornina rezervoarja 18 litrov