

**Vozili smo:**

**Kawasaki ZXR 750R**

# DRUGI OBRAZ

*Kawasaki ZXR 750 R je stroj, namenjen odločnemu možaku. Torej, če ste takrat, ko je Kawasaki svojo dirkalno repliko poslal v prodajalne, predolgo premišljali, ste zamudili vlak: ta motocikel se je povsod v svetu prodajal za med, v zelo omejenih količinah, in danes morate imeti presneto srečo, da še kje najdete R/R brez lastnika.*

*Odločen pa mora biti tudi lastnik. Motocikel je sicer povsem opremljen za vožnjo v vsakdanjem prometu. Toda v prvi vrsti je namenjen dirkam superbikov. Cestni rabi je primernejši njegov šibkejši dvojček – ZXR 750.*

Motocikla sta si močno podobna. Skorajda enaka sta na pogled in le drobni detajli razkrivajo, da sta ZXR 750 in ZXR 750 R sicer brata, toda zelo različnih nravi.

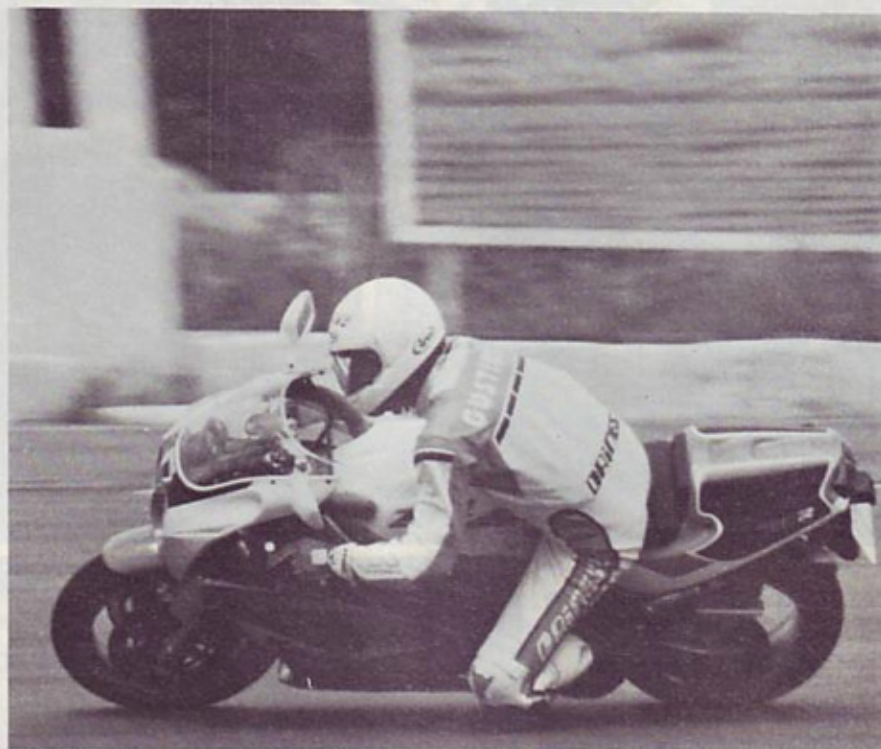
ZXR 750 R je precej bogatejši motocikel, že v mnogočem pripravljen za dirkaško rabo, zato tudi dražji in izdelan v omejenih količinah. To je tudi vzrok, da so bili ti motocikli dobesedno razgrabljeni. Ali se je Kawasaki uštel ali je namenoma izdelal manj dirkalnih replik – to so še vedno uganjanja brez pravega odgovora.

Pozoren opazovalec zazna, da se replika loči od šibkejšega modela po zajetnejšem sedežu za enega brez spojlerja nad zavorno lučjo. Tudi izpuh je preprosteje obešen. Ni nožnih opor za sovznika. Toliko o zunanosti.

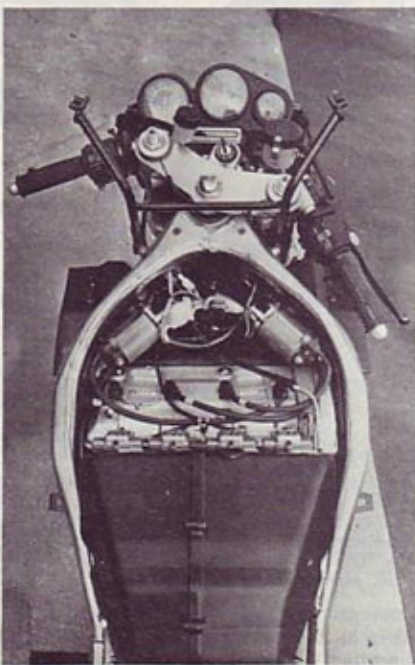
Tehtnica pokaže, da je replika za 5 kg lažja. Prihranek pri teži gre pripisati aluminijastemu rezervoarju (šibkejši model ima jeklen rezervoar) in aluminijastemu podpornemu paličju, ki nosi sedež motocikla. Pri obeh motociklih je zadnji del okvira, ki podpira sedež, na osnovo privijačen.

Okvir sam je za oba motocikla enak. Ukrojen iz aluminijske pločevine, zajeten, glede na izkušnje s tovarniškimi dirkalnim motociklom F-1 se v zasnovi močno približuje Yamahinemu sistemu »delta box«. Za zaščito pred korozijo je okvir lakiran. Precej razlik pa najdemo v vzmetenju, ki je v osnovi na obeh motociklih ZXR enako. Le da ima vzmetenje model R popolnejše. Tako je mogoče prednjo vilico izvedbe upside-down s kraki  $\varnothing$  41 mm (na šibkejšem modelu merijo kraki 43 mm) v celoti nastavljati: trdoto vzmeti, 7 stopenj komprimacije in 12 stopenj raztega. Pika na i je os prednjega kolesa s premerom 25 mm.

Zelo izpopolnjen je tudi zadek: zajetna aluminijasta nihajna vilica je prek sistema uni-trak oprta na mono blažilnik s plinskim rezervoarjem, obešenim levo pod sedežem. Blažilniku je možno nastavljati trdoto vzmeti, 20 stopenj komprimacije in 4 stopnje raztega.



Kolesi in zavorni komplet, sestavljen iz dveh prednjih 320-mm kolutov in zadnjega 230-mm koluta, so pri obeh motociklih enaki. Le da je replika bogatejša za bolj dirkaško obutev iz Michelinovega programa.



Pomembne razlike med šibkejšim modelom in repliko so opazne v motorju. Šibkejši model (proizvodna oznaka zanj je ZX 750-J1) ima sicer konstrukcijsko enak motor, le da so tehniški iskali več prožnosti ter zavestno omejili največjo moč in tako nakazali pripravljenost na napovedane zakonske omejitve največje moči. Replika pa ponuja polno moč, ocenjeno na 121-125 konjev, ki pa jo je mogoče s kitom za frizuro povečati na spoštovanja vrednih 140-145 konjev.

Motor modela R je v številnih detajlih izpopolnjen: bati motorja, odmične gredi s podaljšanimi časi odpiranja in večjim odpiranjem ventilov, uplinjači merijo 39 mm, zajetnejši je izpušni sistem. Tako obdelan motor daje od sebe največ v razponu med 9000 in 11500 vrtljaji v minuti.

V rokah sta motocikla enaka. Toda že po prvih metrih vožnje se model R izkaže z dirkaško trdoto vzmetenja in motorjem, ki zahteva odločno roko na ročici plina. Motor se vrti precej bolj nervozno, neodločno v spodnjem in srednjem območju vrtljajev in eksplozivno vse do rdečega polja. Šibkejši motor s svojo prožnostjo odpušča voznike pomanjkljivosti, pri motorju R pomenijo velike izgube časa – na stezi.

Motocikel kot celota je popoln dirkaški stroj, ki ponuja na asfaltu dirkališča vse, kar se od takega motocikla pričakuje: brezhibno vodenje, zelo dobro zaviranje, omogoča popolno izkoriščanje motorja. Čeprav je dirkaško ukrojen, je v rokah dovolj lahkoten, da ne utruja voznika. Toda Kawasaki poudarja: ta motocikel pokaže svoje odlike šele, ko je dopolnjen s frizuro: več konjev, manj kilogramov...





## Tehnični podatki

**Motor** štirivaljni – štirivaljni – vrstni – vodno hlajen – po štiri ventili na valj – dve odmični gredi v glavi – vrtna in gib 71 x 47,3 mm – prostornina 749 kubičkov – kompresijsko razmerje 11,5:1 – uplinjači 4 x Keihin FVKD 39 – digitalni vžig – večploščna sklopka v oljni kopeli z blažilcem sunkov – šeststopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolo.

**Okvir** dvojna konstrukcija box iz hladno oblikovane in varjene aluminijске pločevine – kot glave okvira 24,5° – predtek 95 mm – medosna razdalja 1420 mm – spredaj vilica upside down ø 41 mm s hodom 120 mm – zadaj mono plinski blažilec uni-trak s hodom kolesa 135 mm – kolo spredaj 3,5 x 17 z gumo 120/70-17 – kolo zadaj 5,5 x 17 z gumo 180/55-17 – zavore spredaj 2 x 320 mm delno plavajoči kolot s štiribatno čeljustjo – zavora zadaj kolot ø 230 mm z dvobatno čeljustjo.

**Dimenzije** (v mm) dolžina 2085 – širina 730 – višina 1120 – višina sedeža 780 – suha teža motocikla 190 kg/111 kg na prednjem kolesu in 109 kg na zadnjem kolesu / – rezervoar goriva 18 litrov

