

KRA



Vozili smo v Arizoni, ZDA:

KAWASAKI ZZ-R 1100/NINJA ZX-11

Phoenix, konec oktobra: v daljavo izginjajoča cesta vodi proti Grand Canyonu, levo roko tiščim v oklep novega kawasakija, da mi jo poživlja topel zrak od motorja, desnica mi je otrpnila na ročici plina, ko se krotim obdržati hitrost 55 milj na uro – ušivih 89 km na uro. ZZ-R 1100 pa se zmore stegniti do 290 km na uro!

V spomin so se mi prikradli tisti rosnno mladi časi, ko smo mulci postajali pri bližnjem sosedu slaščičarju, kjer je neponovljivo omamno dišalo po kremnih rezinah in drugih dobrotah. Če je bil dan pravi, si lahko obliznil košček peciva s tisto mamljivo kremo na vrhu.

Tako sem na predstavitvi v ZDA doživiljal novi kawasaki. Na srečo nisem bil prvi na vrsti za vožnjo. Iz celega sveta prispelih novinarjev je bilo več kot motociklov, pa so Kawasakijevi možje sestavili karavano, spisali radar cestnega izleta, pritaknili servisne tovarnjačke in reševalni avtomobil. Zamišljeno karavano



Pregledna in popolna armaturna plošča



Prednji del: močnejše vilice, večji delno plavajoči koloti, nova oblika blatnika

so sestavljali testni motocikli in kombiji, v katerih smo potovali in čakali svoj trenutek motoristi. Karavana se je raztepla tisti hip, ko so zabrneli motorji novih kawasakjev. Kombiji so imeli radijske postaje, v omrežje pa nas je povezoval v zraku leno se premikajoči helikopter. Tu in tam je zahreščalo iz radijske postaje: poli-

Cilj testne vožnje – Grand Canyon

LJ SUPERŠPORTA

cisti so aretirali prvega novinarja, naivnega Evropejca, 130 milj na uro so mu namerili: z radarsko pištolo, kasneje se je na hitrostne limanice ujel še drugi, za njim tretji. Konec zabave. Policisti so zvedeli, da smo na cesti.

V prometu so Američani dajali vtis redoljubnosti, kajti prometnovzgojni policijski ukrepi ne poznajo odpuščanja. Pa smo tako vozili motocikle z le 3500 motornimi vrtljaji in poželjivo opazovali merilnik hitrosti, ki je izpisan do

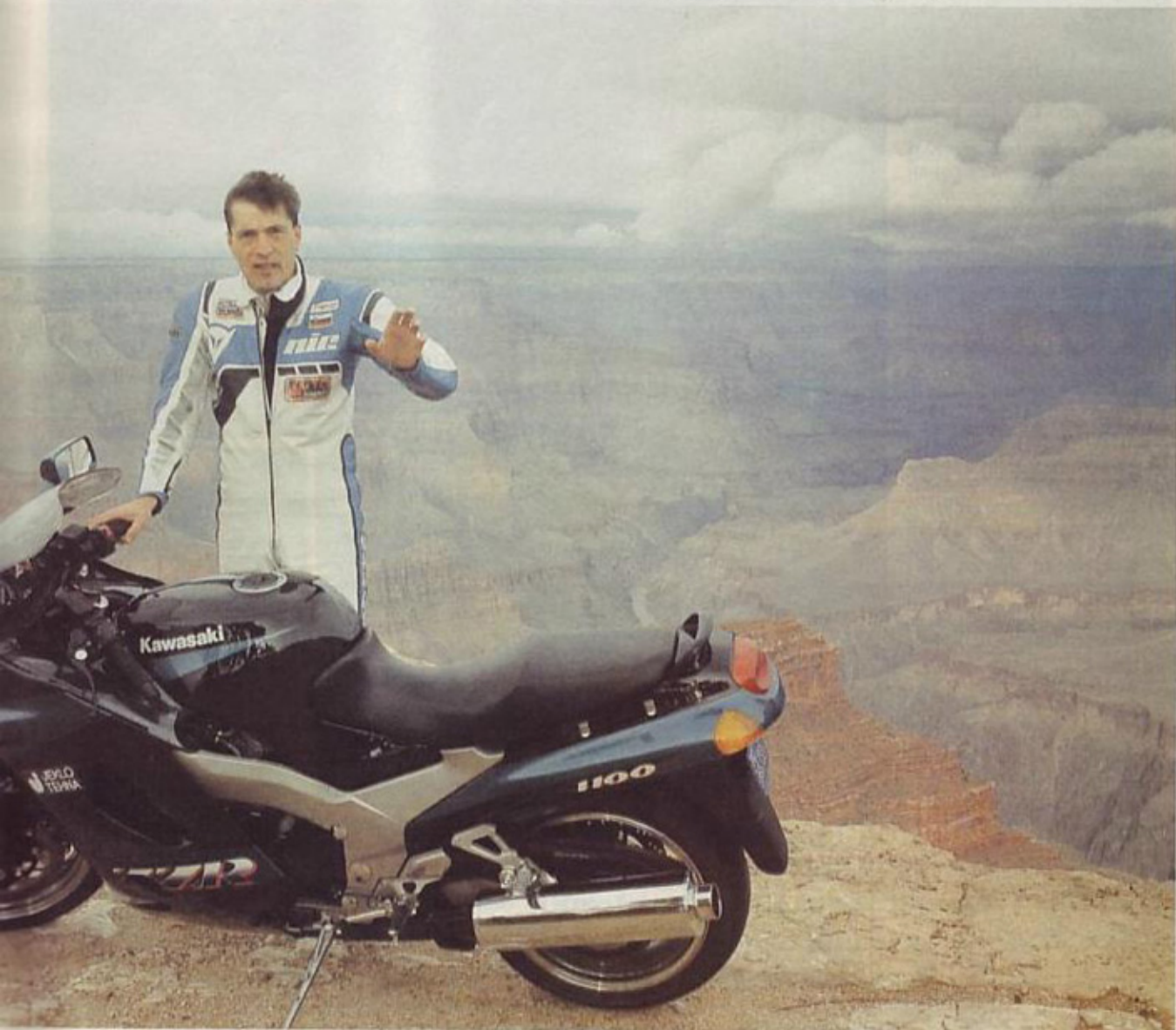
stratosferičnih 320 km na uro. Le za hip sem si dovolil: v prvi prestavi je elektronika izključila motor pri 115 km na uro, v drugi pri 160 km na uro. Za ZDA bi lahko tehniki preostale štiri prestave vzeli ven iz menjalnika!

ZZ-R 1100, v ZDA bolj zveneče imenovaninja ZX-11, je že iz triletnih preteklosti znan kot dober motocikel. Vrhunski turistično-sportni primerek, ki je po vzornih lastnostih boljši od večine voznikov. To je dejstvo, ki ga ka-

že upoštevati. Še tako popoln okvir, briljantno vzmetenje, pravilno učinkovite zavore in blizu 150 KM moči v motorju je pač treba znati obvladati. Pa ne da motocikel zahteva dirkaško izšolanega voznika, le pamet mora kraljevati in nežno čuteče roke. Spraševali smo se, ali je sploh mogoče ZZ-R 1100 preoblikovati tako, da bo boljši od predhodnika, ki si je prislužil najvišje ocene in držal hitrostni rekord.

Kaže, da je bil v škripcih tudi

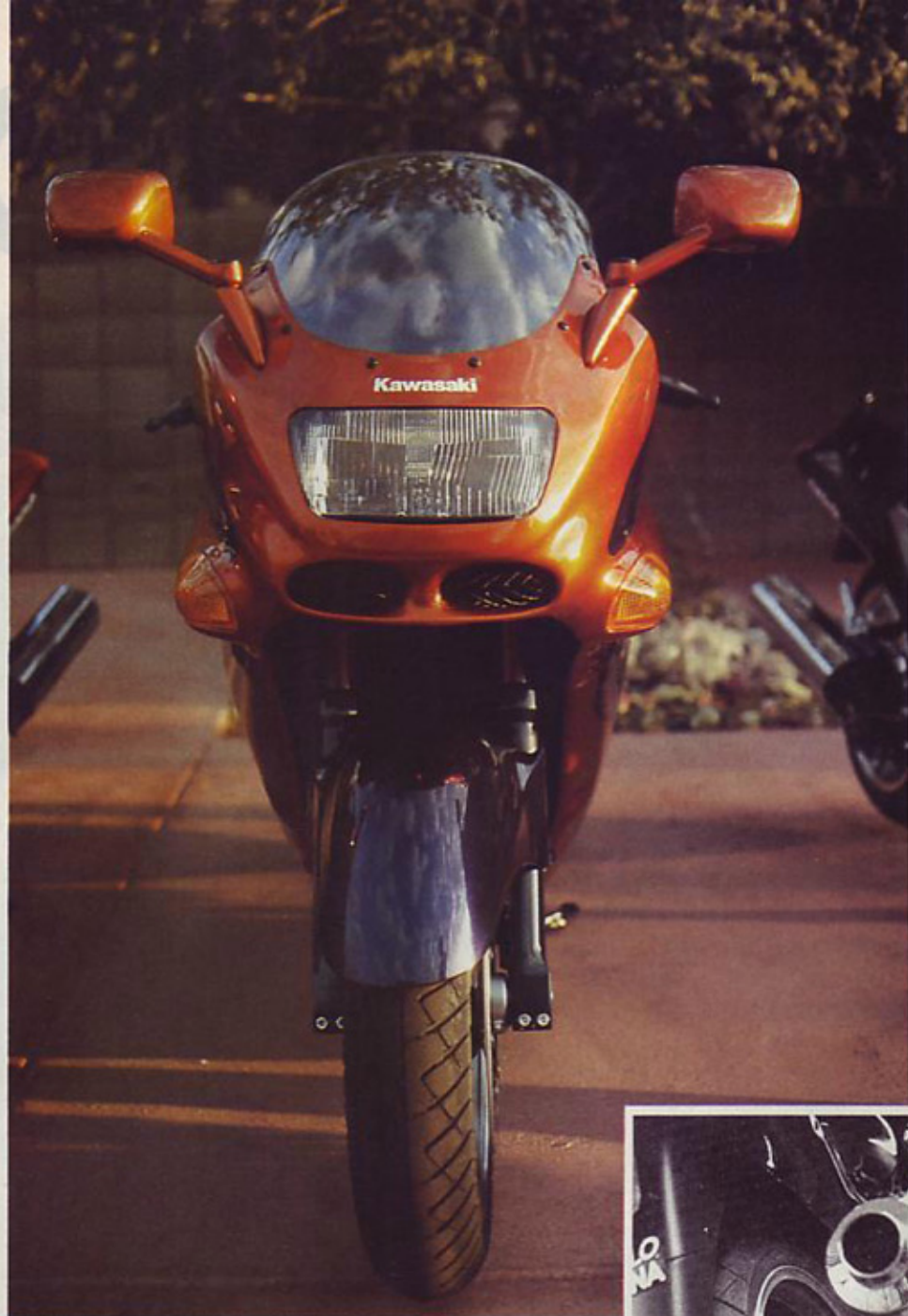
Kawasaki. Kajti motocikel je zastavonoša pri Kawasaki. Dokaz sposobnosti razvoja in proizvodnje. Gospod Gyoichi Inamura iz Kawasaki je direktorskega vrha je omenil, da so se mnenja ob projektu predelave motocikla ZZ-R 1100 križala. Nekateri so bili za več športnosti v slogu modelov ZX-R. Drugi so bili prepričani, da je treba vpeljati »inovativno tehnologijo« in razviti povsem nov motocikel. Obveljala pa je odločitev, da ohranijo vse naj-



boljše od predhodnika in ga še bolj približajo popolnosti. Novi ZZ-R 1100 je ostal zelo uporaben motocikel, pri Kawasaki imenovan »King of Supersport«. Združuje absolutno visoke zmogljivosti, vozniško udobje, brezhibno lahkotnost upravljanja. Uživa voznik. In lepo se godi tudi sopotniku. Krepak možak iz Finske je s svojo dolgonogo svetlo-laso družico glasno razlagal, kako je s svojim dve leti starim ZZ-R v Nemčiji, s kovčki ob bokih, odčital z merilnika hitrosti 290 km na uro, pa je bil motocikel miren kot skala. Mu kar verjamem. In damici so se iskriale oči od podoživljanja ugodja.

ZZ-R 110 letnika '93 je lepši od predhodnika. Barve najbolj žarijo na vijoličasto-oranžnem motociklu. Detajli so brezhibni, skrbno obdelani. Precej lepši je aerodinamičen oklep, ki ima pod žarometom simetrično vtisnjeni odprtini za dovod svežega zraka v zračni filter (Ram Air Intake System). Oklep je, v notranjosti, okoli armaturne plošče pa do posode za gorivo lično zaprt s sijoče oblikovano plastično masko z vtisnjenima dvema zaklenjenima predaloma za drobnarije. Armaturna plošča daje celovito informacijo: merilnik hitrosti je čitljivo izpisan do 320 km na uro, vključuje skupni števec prevoženih kilometrov in prvi dnevni števec prevoženih kilometrov. Na desni je večji in opaznejši merilnik vrtljajev z rdečim poljem pri 11.500 vrtljajih v minuti in drugim dnevnim števcem prevožene poti. Levo povsem ob strani je merilnik količine goriva v posodi, zrcalno na desni pa je vtisnjen termometer za temperaturo v motorju. Zgoraj ob straneh so nanizane kontrolne lučke. Vse skupaj deluje lično, čitljivo in s športnim priokusom. Na krake vilic privijačeno krmilo lepo sede v roke. Povsem nova so priložna in mehko delujoča električna stikala. Ročicama hidravlično krmiljene sklopke in prednjega para zavornih kolutov je mogoče štiristopenjsko nastaviti odmik od krmila. Vzvrtni ogledali sta lahkotno nastavljivi, k oklepu nad žarometom pritaknjena na elegantnih pecljih. Ogledali sta pregledni, pa še roke varujeta pred pretiranim vetrom.

Hitremu turističnemu užitkarjenju so namenili večjo posodo za gorivo s prostornino 24 litrov. Večja je, kot se zdi na pogled. Tudi za pripenjanje nujne prtijaže je poskrbljeno s štirimi ključkami, vtisnjenimi ob straneh udobnega sedeža. In varnemu parkiranju skoraj 250 kg težkega motocikla (skupaj z gorivom) služi ob bočni še centralna parkirna opora. Levo pod sedež skrito



ZZ-R 1100: nove barve, več skladnosti, več popolnosti

vtisnjen ročaj omogoča enostavno parkiranje motocikla.

Letnik '93 ne prinaša le kozmetike detajlov. Povsem nov je okvir motocikla. Opustili so glavne nosilce iz ekstrudiranih aluminijevih profilov. Zgledovali so se po dirkaških izkušnjah z modelom ZXR (program superbike racing). Okvir je zasnovan box. Celoto sestavljajo aluminijevi odlički za glavo okvirja in ležišče vpetja zadnje nihajne vilice. Obe točki vpetja pa povezuje par škatlastih nosilcev iz hladno

oblikovane aluminijeve pločevine, ki so zvarjeni v celoto. Sedež podpira vitko aluminijasto paličje. Od glave okvirja se pod motorjem vijeta cevni opori, vijake in h glavnima nosilcema, kar omogoča dovolj preprosto snemanje agregata iz okvirja. Močnejše in zaradi kombinacije z aluminijevimi odlički tudi bolj toge so zadnje nihajne vilice, oprte na centralni blažilnik, ki ima nastavljivo vzmet in štiristopenjsko nastavitev povratnega hoda. Prednji del motocikla se opira na močnejše teleskopske vilice klasične zasnove. Kraki merijo v premeru 43 mm. Na vili-



Zadnji del: širša radialna guma nove konstrukcije, obešena zavorna čeljust, močne nihajne vilice

cah je mogoče odkriti vzmet ter štiristopenjsko nastaviti povratni hod hidravličnega elementa. Os prednjega kolesa meri spoštijih 25 mm. Trikraki kolesi sta uliti iz aluminija, sta širokokanalni, obuti v na novo razvite nizko-presečne radialke tovarne Bridgestone, ki so se izkazale z zelo dobrim oprijemom tudi v mokroti.

Visokim zmogljivostim so v vsem kos že kar dirkaško dimenzionirane zavore. Na prednjem kolesu sta privijačena dva delno plavajoča koluta premera 320 mm s po eno fiksno štiribatno zavorno čeljustjo, zadnje kolo pa zavira fiksni kolot premera 250 mm z dvobatno zavorno čeljustjo.

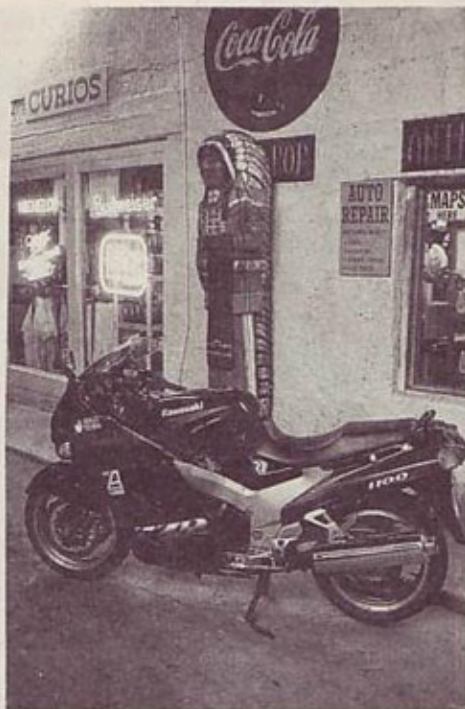
Tehniki so pozornost namenili tudi motorju, ki po moči in prožnosti sodi v vrh svetovne ponudbe. Povečan dovod svežega zraka k uplinjačem, za 20 odstotkov večja zračna komora in za 8 odstotkov večja površina zračnega filtra skupaj z novo nastavitvijo uplinjačev omogoča popolnejše odzivanje motorja. V šesti prestavi se tekoče gladko in izrazito



odzove od slabih dva tisoč vrtljajev navzgor. Čudovito!

Ekologija: motor je opremljen tudi z dovodom svežega zraka k vročim izpušnim plinom. Sekundarno izgorovanje omogoča čistejši izpuh, kar je uporabna in cenejša alternativa katalizatorju. Katalizatorja za izpuh Kawasaki še ne uporablja. Menijo namreč, da so mogoče tudi druge poti. Morda so se tako izognili uporabi elektronskega vbrizga, pa čeprav so se zanj odločili že pred nekako desetletjem, v istem motornem razredu. Motor je sicer že dobro preskušen in dokazan

Novi okvir: iz pločevine oblikovani nosilci so kombinirani z aluminijevimi odlički glave okvirja in ležišča zadnjih vilic



ZZ-R 1100

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirintaktni – vrstni – dve odmični gredi v glavi, gnani z verigo – gred za dušenje vibracij – po štirje ventili na valj – vrtna in gib 76 x 58 mm – prostornina 1052 kubikov – kompresijsko razmerje 11:1 – štirje uplinjači keihin CVKD 40 – digitalni elektronski vžig – električni zaganjač – vodno hlajenje – izpušni sistem 4-1-2 z večjima dušilcema.

Prenos moči: zobniški primarni prenos – večploščna sklopka v aljni kopeli – šeststopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolo.

Okvir: iz aluminijaste pločevine oblikovan in zvarjen v sistemu box – kat glave okvirja 26,5° – predtek 107 mm – medosna razdalja 1495 mm.

Vzmetenje: spredaj teleskopske vilice s kraki premera 43 mm z nastavitvijo

vzmetljo in 4-stopenjsko nastavljljivim povratkom – hod 120 mm – zadaj nihajne vilice z mono blažilnikom v sistemu unitrač z nastavitvijo vzmeti in 4-stopenjsko nastavitvijo povratka – hod 112 mm.

Kolesa in gume: kolo spredaj 3,50 x 17 z gumo 120/70-17 – kolo zadaj 5,50 x 17 z gumo 180/55-17.

Zavore: spredaj dvakrat delno plavajoči kolot premera 320 mm s fiksno štiribatno zavorno čeljustjo (premer batov 30 mm) – zadaj kolot premera 250 mm z dvobatno zavorno čeljustjo.

Mere in teže: dolžina 2165 mm – širina 730 mm – višina 1205 mm – najmanjša razdalja od tal 110 mm – višina sedeža od tal 780 mm – suha teža 230 kg – posada za gorivo 24 litrov.

Cena: JPY 1.632.441,00 (plačljivo v SIT, dajatve so vključene v ceno) Zastopnik: Jeklotehna ZT, 62000 Maribor, Strossmayerjeva 30

vodno hlajeni vrstni štirivaljni, ki ima dve odmični gredi, po štiri ventile na valj, štiri uplinjače keihin CVKD 40 mm in zobniško gnano gred za dušenje vibracij. Pritaknili pa so mu izpopolnjen šeststopenjski menjalnik, ki deluje zelo tiho in točno kot ura.

Kawasakijevi tehniki niso bili zgovorni, ko je pogovor nanesele na zmogljivosti. Moči je dovolj, pravijo, in med vrsticami govore o 147 KM in več elastičnosti motorja. Tudi najvišje hitrosti ne na-

vajajo več – zadovoljuje, pravijo. Jasnó je: motor je po moči in hitrosti v svetovnem vrhu. Tej pa zakonodaja, trdim da krivično, ni naklonjena. V večini držav menijo, da je 100 KM zgornja sprejemljiva meja za motorno moč. Pa ne vem najbolj natančno, čemu so se obesili na sto konjev, ko pa je že 10 KM preveč v rokah slabega ali neizkušenega motociklista: pamet in znanje sta pravi odgovor, če se sklicujemo na nevarnosti v prometu.

Kawasaki ZZ-R 1100 dokazuje, da je za vožnjo zelo prijazen, zmogljiv (ne le v absolutnih vrednostih) in v vsem obvladljiv motocikel. Zelo naraven in lahkoten. Dobre. Razvoj gre naprej in kaj bomo čez desetletje rekli o tem motociklu, ne vem. Danes je v športno turističnem razredu nekaj najboljšega, kar ponuja industrija.

Mitja Gustinčič

VIVA

Autoviva



Zastopstvo
za Videm

POSEBNE PONUDBE NA NASLEDNJIH AVTOMOBILIH FORD

FIESTA 1,1 - 1,3 CLX CAT. 3 vrata	10.390.000 LIR
FIESTA 1,1 - 1,3 CLX CAT. 5 vrat	11.190.000 LIR
FIESTA 1,1 - 1,3 SX CAT. 3 vrata	10.890.000 LIR
FIESTA 1,1 - 1,3 SX CAT. 5 vrat	11.590.000 LIR

IZREDNO UGODNE CENE TUDI NA VSEH MODELJIH ESCORT IN SIERRA

VIDEM/UDINE
(Italija)

ul. Nazionale, 75
tel. (99-39) 432
570677-570825
Fax (99-39) 432
570572