



Vozili smo: KAWASAKI ZZ-R 600

Razred motociklov do 600 kubikov je tržna uspešnica.

Med seboj tekmujejo za čim večji tržni delež predvsem japonski "štirje": Honda je najuspešnejša, saj je model CBR 600 najbolj prodajani motocikel tega razreda; Suzukijev RF 600 R je novinec in tako najbolj svež; Yamaha FZR 600 malce čuti leta, vendar je odličen kompromis med zmogljivostmi, kakovostjo in ceno in je zato pri motociklistih v časteh; Kawasaki – ta je nekje vmes.

Kawasaki ZZ-R 600 je precej kontroverzen motocikel. Razred "600" je pač že od prvega dne močno športno naravnani, podprti tudi z dogajanjem na športni sceni. Kawasaki ZZ-R 600 pa po videzu nekako ne sodi v to formulo. Je dvovlečni. Po eni strani deluje na pogled kot maneken v večerni obleki, z metuljčkom. Po drugi strani pa večerna livreja skriva športno dušo. Tako krepko, da je Miguel Duhamel marca v Daytoni odnesel pokal za zmagovalca.

Četrto leto že ima ZZ-R na grbi. Iz leta v leto je bil motocikel deležen številnih sprememb, ki so mu vlivale novih moči in dvigale kakovost motocikla. Toda kljub temu je motocikel ostal na pogled stari znanec. Skorajda enak prvemu modelu s proizvodno oznako D1.

ročno gred, olajšane bate, olajšane ventile, krajše srajce valjev. Tudi glavni ležaji so manjšega premera. Manjše vrteče mase in manj trenja v motorju, za spoznanje dvignjeno kompresijsko razmerje (na 12:1) in skozi aerodinamični oklep dovajani svež zrak (Twin Ram Air Intake System) – s hitrostjo motocikla raste tudi nadtlak dovajanega zraka, ki vstopa pod prednjim žarometom – so motorju vdahnili živahnost in nove moči. No, nekaj so prispevali tudi uplinjači premera 36 mm, podprti z električno črpalko za gorivo. Seveda so popolnoma digitalni vžigalni sistem tudi na novo preračunali. Kawasaki že nekaj let ne objavlja podatkov o navoru in moči motorjev. Tudi če tehnike iz razvoja povprašaj,

ČETRTO

Toda videz vara. Motocikel resda daje vtis, da je ostal nespremenjen, da skozi štiri sezone tehniki niso spreminjali projekta. Toda podrobna primerjava med motocikli pokaže, da je razvoj tekkel s krepko zavihanimi rokavi. Iz lanskega leta v letošnje je motocikel bogatejši za 8 listov formata A4, gosto popisanih s spremembami.

Štirivaljni vrstni motor s 599 kubiki in po štirimi ventili na valj je bil deležen shušjevalne kure. Namenili so mu olajšano

se najprej prav debelo gledajo med seboj, potlej pa skomignejo z rameni ali pa izdaviyo kakšno smešnico. No ja, že vedo, zakaj. Nekako pa velja podatek, da zmore motor na gredi 104 KM pri 11.500 vrtljajih v minuti. V tem razredu je, tako kaže, najkrepkejši.

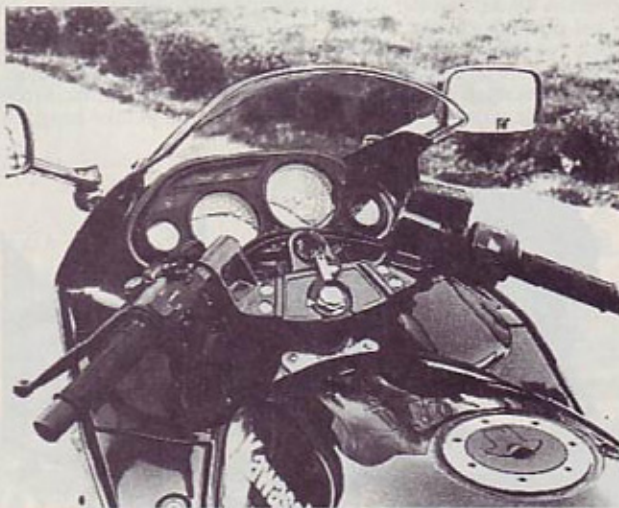
Znane meritve moči na zadnjem kolesu pa kažejo, da zmore ZZ-R 600 lepih 92,7 KM pri 11.400 vrtljajih v minuti. V istih razmerah merjeni konkurenčni motocikli zmorejo



LETO

med 2 KM in 4,5 KM – manj.

Motor je vpet v malce nena-
vaden dvojen okvir box siste-
ma, ki je sestavljen iz dveh
glavnih nosilcev ukrojenih iz
hladno oblikovane aluminijeve
pločevine, zvarjenih skupaj z
odlitki za glavo in vpetje zadnje
nihajke v solidno celoto. Do
polovice višine agregata je okvir
okrepjen s pomožnima nosilce-
ma, ki sta, tako kot opora
sedeža, iz aluminija. Aluminijaste
so tudi zadnje nihajne vilice,
oprte na mono blažilnik v že



Notranjost oklepa: lepi stiki, veliko opreme

tradicionalnem sistemu roči-
čevja uni – trak.

Okvir je malce lažji od
prejšnjega. Lažji pa so tudi
zavorni koluti delno plavajočega
tipa, ki so za 0,5 mm tanjši (s
4,5 mm na 4,0 mm) in vpeti v
aluminijast venec. Lažji par ko-
lutov, lažja so tudi trikraka kole-
sa, predstavlja manjše nevzme-
tene mase, kar govori v prid
popolnejšemu delovanju pred-
njega vzmetenja. Zadnji kolut,
prav tako kot prednji par,
izdelan iz jekla, pa je za 10 mm
večji – premer 240 mm.

Dodelano je tudi vzmetenje.
Motocikel se spredaj opira na
klasične teleskopske vilice s
kraki premera 41 mm s spre-
menjeno hidravliko in za 10 mm
skrajšanim gibom. Zadnji plinski
blažilnik daje možnost tri-
stopenjske nastavitve v povratni
smeri. Čeprav so si Kawasaki-



TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni vrstni – štirintaktni – vodno hlajen – dve odlični gredi v glavi – pa štiri ventili na volj – vrtna in gib 64 x 46,6 mm – prostornina 599 kubicov – kompresija 12:1 – širje uplinjači keših CVD 36 – električna črpalka za gorivo – elektronski vžig

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

Okvir in vzmetenje: dvojen aluminijast box okvir – kot glave 24,5 stopinje – predelk 96 mm – medosna razdalja 1430 mm – spredaj teleskopske vilice s kraki premera 41 mm in hodom 120 mm – zadaj mono plinski blažnik v uni-trak vpetju s hodom kolesa 130 mm

Zavore: spredaj 2x delna plavajoči kolot premera 300 mm s štirilobno čeljustjo – zadaj fiksni kolot premera 240 mm

Kolesa in gume: kolo spredaj 3,50-17 z gumo 120/60-ZR17 – kolo zadaj 4,50-17 z gumo 160/60-ZR17

Mere in teža: dolžina 2070 mm – širina 695 mm – višina 1175 mm – najmanjša razdalja od tal 120 mm – višina sedeža od tal 780 mm – suha teža motocikla 195 kg – posoda za gorivo 18 litrov

Cena (maloprodajna): 1.134.070,00 JPY
Zastopnik: Jeklotehna Z.T.
62000 Maribor, Strossmayerjeva 30

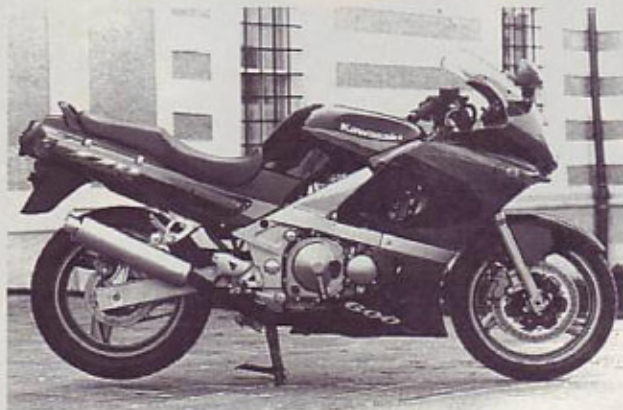


Novo: trikraka kolesa, Michelinove gume A/M 59, lažji zavorni koloti, vilice premera 41 mm, močnejša os prednjega kolesa, reže za zajem svežega zraka pod žarometom.

jevi tehniki prizadevali zmanjšati težo motocikla, pa je ZZ-R v svojem razredu z 216 kg (vse tekočine in 5 litrov goriva) najtežji. Honda in Yamaha sta za blizu 15 kilogramov lažja motocikla. Vzrok kaže iskati predvsem v bolj turistično športni zasnovi motocikla, ki ob visokih zmogljivostih daje tudi primerno udobje in bogato opremo. To je "gran turismo" motocikel, ki omogoča tudi izletniško križarjenje v dvoje, ne da bi se sopotnica pretirano pritoževala. Pa čeprav so njej namenjene stopalke sorazmerno visoko in je sedež stopničasto urezan.

Uporaben je, z linijo motocikla skladen, ročaj za sedežen. Uporabni so tudi v bočna panele vgreznjeni kavli za pripenjanje najnujnejše prtljage. Uporabna je centralna parkirna opora – dviganje motocikla je preprosto opravilo. Zelo uporaben je tudi zaklenjen predal za drobnarije, vtisnjen z leve strani v masko, ki z notranje strani zapira rezo med aerodinamičnim oklepom in okvirjem motocikla. Ta maska ovija tudi armaturno ploščo, ki je v tem razredu najbogateje opremljena: v plastiko so (gledano z leve) vtisnjeni merilniki za količino goriva v posodi, za hitrost motocikla in prevožene kilometre, za motorne vrtljaje in za temperaturo motorja. Nad merilnikom hitrosti so združene tudi osnovne signalne lučke. Vse skupaj je lepo pregledno in deluje lično.

Tudi motocikel kot celota je lično izdelan, čeprav bo kdo visoko zavihal nos nad obliko-



valskimi prijemi. Stvar okusa pač. Je pa treba priznati, da so pri Kawasaki pokazali veliko posluha za detajle, kar motocikel postavlja v višji razred. Lakranje je brezhibno. Tudi stiki elementov so lepo izvedeni, z veliko točnosti in reda. Všeč so v plastiko oklepa in sedežnih

panelov vtisnjeni smerniki, pa mehko prehajajoča forma zadnje luči, bogati in v vožnji mirni vzvratni ogledali.

Vožnja tega motocikla je ignivo početje. Vozniku daje že v prvem hipu zanesljiv občutek. To je zelo prijazna lastnost motocikla, ki ga je tako mogoče

že v prvem hipu pognati. Največje zadovoljstvo daje vozniku v živahni turistični vožnji. Na grobost pa se odziva z živčnostjo, izgublja harmonijo.

Motocikel ponuja veliko. Motor je kljub visoki moči in relativno majhni prostornini sposoben zmogljivosti 750-kubičnih motociklov. Z velikim veseljem se zavrti do 14.000 vrtljajev v minuti, pa tudi brez upiranja pogoltno vztrajanje pod šestimi tisočaki. Lepo delujoč primerek motorne tehnike. In zanesljiv, saj okvare tega agregata niso poznane. Šeststopenjski menjalnik je tekoče stopnjevan, primerno hiter in deluje tiho.

Motocikel je hiter – nekaj malega prek 245 km na uro zmore. Temu primerne so tudi zavore, ki dajejo dober občutek in se ponajajo z odličnimi pojemki. Pri grobem zaviranju se prednje vilice izkažejo mehke, saj motocikel spredaj močno počepne.



Minula leta so pokazala, da Kawasaki ZZ-R 600 nima dirkaških ambicij. Tu ima konkurenčna Honda CBR 600 izrazito prednosti. Toda v vsakdanjem življenju, v mestni gneči ali med serpentinami, v dvoje, je to vse pozornosti vredno in uporaben motocikel.

Tekst: MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK