



**Vozili smo:
»KAWASAKI ZZR
1100«**

ONSTRAN ZNANEGA

Pohiite, dokler je še čas!

V svetu vse glasneje govorijo o omejitvi največje moči motociklov na znosnejše meje (v ZRN je to 100 konjev), češ da so motocikli prehitri, težko obvladljivi, prenevarni.

No ja, ni šala imeti v pesti 150 konjev. Je pa predvsem od voznikove treznosti in sposobnosti odvisno, kako jih bo vodil.

Neodvisni so kawasakiju ZZR 1100 namenili na zadnjem kolesu moč 137,4 konja, z vsemi tekočinami in 5 litri goriva težo 250,9 kilograma, pospešek z mesta do 100 km na uro v 2,64 sekunde, do 200 km na uro v 8,3 sekunde in največjo hitrost 285 km na uro.

Za hipec se umirite in si skušajte nanizane podatke živo predstavljati. Težko? Rad verjamem.

Toda vse skupaj je, ko imate enkrat motocikel zanesljivo v rokah, dokaj preprosto. Voznikov položaj je vanj vsajen, z rezervoarjem goriva ob trebuhu, z ugodno nazaj pomaknjenima stopalkama, z ne pretirano priostrenim dvodelnim krmilom in aerodinamičnim oklepom, ki dobro rabi svojemu namenu. Ročice, stikala, števcji in vzvratni ogledali so tam, kjer morajo biti, se pravi pregledni, tekoče

obvladljivi, vozniku v pomoč.

Vozniku močno pomaga motor. No, tudi varljiv zna biti v svoji uglajenosti. Kajti deluje tako mehko, tekoče, lahkotno, da voznik šele z merilnika hitrosti zve, kako hitro se pravzaprav pelje: prestaviš v tretjo, pa je tu že 200 km na uro. Še bolj impresionira elastičnost motorja. To pomeni, da se v šesti prestavi tekoče pelješ z utripom prometa, priviješ ročico plina – in temu sledi samo rast kazalca v merilniku hitrosti, brez konca. Kazalec zdrsne prek 250 km na uro, motor še vedno pospešuje, jih pokaže 280, in motor se še vedno odziva na ročico plina... Vse skupaj je težko opisati. To je treba doživeti.

Zoprnja pri doživljanju zmogljivosti tega motocikla je pomanjkanje pravega prostora, kjer bi bilo

mogoče z mirnim srcem preskočiti mejo znanega. Takole na cesti, povsem prazni seveda, je pasti, ki pospešijo utrip srca, preveč. Ne glede na to, da motocikel mehko pobira gube v asfaltu, brez nenormalnih reakcij, kajti vzmetenje je za cestno rabo pravšnje. Zavore so vrtoglavih zmogljivostim povsem kos in tudi vozne lastnosti motocikla so, gledano v celoti, dobre. To pomeni, da motocikel brezhibno uboga voznikove želje, brez nenavadnih presenečenj ali trmoglavosti. Pa je tako vožnja povsem naravna, nenaporna, prijetna – ne glede na to, da motocikel zmore več, kot si je sploh mogoče želeli.

Gran turismo

Pri Kawasakiju so lani, ko je bil motocikel prvič predstavljen, mar-



Tehnični podatki

MOTOR: štirivaljni-vrstni-vodno hlajen – dve odmični gredi v glavi-po štirje ventili na valj – vrtna x gib 76 x 58 mm – prostornina 1052,4 kubika – kompresijsko razmerje 11:1 – uplinjači x Keihin Q 40 mm – večploščna sklopka v oljni kopeli – šeststopenjski menjalnik – primarni zobniški prenos moči na kolo z verigo

OKVIR: aluminijast sistema E-box s privitimi spodnjim delom iz aluminijastih cevi – spredaj teleskopska vilica Q 43 mm s hodom 125 mm – zadaj aluminijasta nihajna E-box s sistemom mono vzmetenja Uni-Trak – hod 120 mm – kolo spredaj 3,5 x 17 z guma 120/70-17 – kolo zadaj 5,5 x 17 z guma 170/60-17 – zavore spredaj 2x kolot Q 310 mm s štiribatno čeljustjo – zadaj kolot Q 250 mm

DIMENZIJE: dolžina 2175 mm – širina 720 mm – višina 1210 mm medosna razdalja 1480 mm – višina sedeža od tal 780 mm – suha teža 228 kg – rezervoar 21% litra

ZMOGLJIVOSTI: moč motorja na kolesu 101,01 kW (137,4 KM) pri 9900/min – navor 106,9 Nm pri 8500/min – največja hitrost 285 km na uro



privaditi. Ko pa so bile znane prve ocene s ceste, je ZZR 1100 postal prodajna uspešnica sezone. Torej ne preseneča, da bo v letu 91 prihajal na trg nespremenjen.

Kawasakiju je namreč uspelo združiti eleganco s športno agresivnostjo, vse skupaj podprto z kvalitetno in visoko zmogljivo tehniko. Res je, da povsem praznih rok na začetku niso bili, kajti predhodnik ZX 10 je veliko železnega že ponujal, s hitrostnimi primati vred. Zato velika harmoničnost motocikla ZZR 1100 ne preseneča.

Oblikovno je motocikel zanimiv. Zaokrožene linije, testni primerki je bil črno-modre barve, učinkujejo umirjeno, dovolj skladno, toda močno obešeno na prednje kolo. Odgovor na to se skriva

sikoga presenetili. Po uspešnici športnega duha, modelu ZXR 750, so mnogi pričakovali motocikel dirkaških karakteristik, recimo v stilu suzukija GSX R 1100. Zato je ZZR 1100 s svojimi umirjenimi turistično-športno začrtanimi linijami sprva učinkoval preveč vsakdanje. Motocikla se je bilo treba

nih kilometrov, skrajno desno pa so termometer hladilne tekočine in serija kontrolnih lučk – zgornji par rdeče barve opozarja na rezervo goriva v rezervoarju. V sredini, pod armaturno ploščo, je vdelana kontaktna ključavnica, ki hkrati zaklepa tudi krmilo.

Krmilo je dvodelno, privito na gornji mostiček teleskopske vilice. Dovolj je priroten za športne želje in hkrati dovolj visoko, da je vožnja udobna – tudi po nekaj sto prevoženih kilometrih. Znana stikala dopolnjujeta ročica sklopke in prednje zavore, ki jima je mogoče štiristopenjsko nastavljati odklik od krmila.

Votlino v oklepju okoli armaturne plošče in ob rezervoarju zapira malce neugledna plastična školjka.

Zajeten rezervoar goriva se podaljšuje v udoben, ne premahak sedež, podaljšan v štrleč ročaj, namenjen sovozniku. Pod sedežem, z leve, je ročica za lažje parkiranje motocikla (enostavno in lahkotno), na obeh straneh sedeža pa so v plastiko ugreznjene štiri zapejalne točke za pripenjanje večje prtljage.

Plastični deli motocikla zakrivajo pogledu aluminijast okvir E-box znane zasnove, podoben kot na modelu ZX 10, le stene so za 0,8 mm debelejšje. Nova pa je tudi zadnja aluminijasta nihajna vilica, opremljena s parom lepih ekscetrov za nastavljanje napetosti pogonske verige. Tudi vilica sama je zasnovana po receptu E-box.

Vzmetenje je klasično, toda turistično-športni rabi ustrezno. Zadek je oprt na mono plinski blažilnik v sistemu Uni-Trak. Blažilniku je mogoče nastavljati tako trdoto vzmeti kot delovanje. Prednji del pa je opremljen s teleskopsko vilico s kraki premera 43 mm (za 2 mm močnejša kot na modelu ZX 10) in hodom 125 mm. Tudi vilici je mogoče nastavljati trdoto in blažilnik.

Novi sta tudi kolesi, po obliki in po dimenzijah, prilagojeni vdelavi širokih, nizkopresečnih radialk Dunlop Sportmax. Komplet dopolnjuje zelo spodoben zavorni sistem z dvema kolotoma ø310 mm na prednjem kolesu in enim ø250 mm na zadnjem kolesu.

Motor je v okvir vpet, saj gornji par nosilnih profilov dopolnjujeta previta cevna kraka. Znan je že iz

modela ZX 10, ki je imel prostornino 997 kubikov. S spremembo vrtnine s 74 na 76 mm se je okrepil na 1052 kubikov. To je vrstni štirivaljni z vodnim hlajenjem in s po štirimi ventili na valj z verigo, ki krmili par odmičnih gredi, vdelano na skrajni levi strani motorja.

Deležen je bil raznovrstnih popravkov. Tako so ojnice lažje kot pri motorju ZX 10 in hkrati vzdolživejše. Večji so sesalni in izpušni ventili, večji so tudi sesalni in izpušni kanali, lažji so bati motorja. Za učinkovitejšo napajanje z gorivom so uporabili uplinjače Keihin ø40 mm, ki so povezani z zajetnim, 15-litrskim zračnim zbiralnikom, opremljenim s sesalno cevjo, potegneno v sam nos oklepa, tik pod prednjim žarometom.

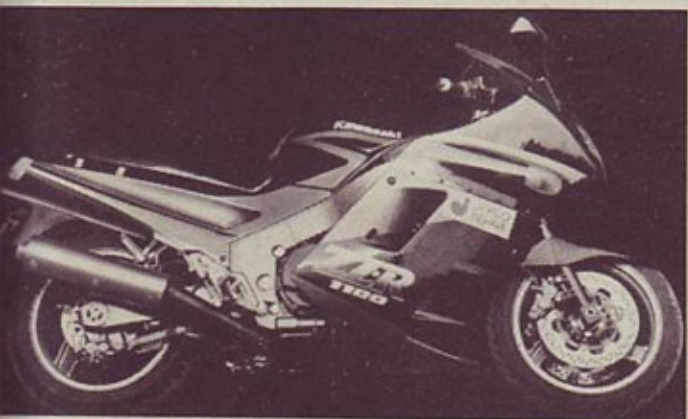
Motor je opremljen z zelo natančnim šeststopenjskim menjalnikom in večploščno sklopko v oljni kopeli. Sklopka je hidravlično krmiljena.

Motor velja za zelo dober primerki, ki sodi po zmogljivostih v sam vrh. Lahko bi se reklo, da je to odlični izdelek. Kajti ob zelo spoštljivih 151 konjih na gredi je hkrati zelo elastičen, vse od 3500 vrtljajev naprej. Brez težav preseže območje največje moči pri 10.000 vrtljajih. Kljub temu pa ni nevarnosti za življenjsko dobo agregata, saj je srednja hitrost bata 19,1 m/s, kar je še vedno v varnih mejah.

ZZR 1100 je pozornosti vreden motocikel, ki briljira kot turistično-športen izdelek. Po zmogljivostih ima vsekakor primat. Čeprav se poraja vprašanje o smiselnosti superlativov.

Toda kljub ekstremnim zmogljivostim je motocikel lahko obvladljiv. Namenjen tistim, ki radi hitro, pa tudi dolgo živijo.

*Samo Gustinčič
foto: Srđan Živulović*



Zmogljive zavore, širša kolesa



v zakonih aerodinamike. Tudi udobje ni zapostavljeno, saj aerodinamični oklep voznika dobro ščiti pred vetrom in mrazom, hkrati pa je notranost oklepa oblikovana tako, da odvaja vroč zrak od motorja in voznika – kar je močno zaželeno v vročih dneh.

Oblikovalci so v okrep vtisnili tudi smernike, lepo je vključen v oklep podolgovat prednji žaromet in skladno se prilegata vzvratni ogledali.

Oprema motocikla je standardna, torej znana. Tu so, v sredini armaturne plošče, velik merilnik vrtljajev z dnevnim števcem prevoženih kilometrov in rdečim polje pri 11.500 vrtljajih, na levi strani je merilnik hitrosti, izpisan do 320 km na uro, števec prevoženih kilometrov in dnevni števec prevože-