

*Tko se ne sjeća prvog dijela Mad Maxa u kojem glavnu sporednu ulogu igraju Toecutter i legendarni Kawasaki. Zahvaljujući karizmi najvećeg i najsnažnijeg motocikla iz sredine 70-tih Z 900 još uvijek privlači pozornost*



## Tridesetogodišnjak, atraktivan, dobrog izgleda...

PIŠE: ŽELJKO KARALIĆ  
FOTO: MIRKO VUKOTIĆ

Sredinom sedamdesetih godina prošlog stoljeća gradnja motocikala počinje se naglo razvijati. Kawasaki Z 900 je prvi među njima prekoračio granicu od 750 ccm i čini nam se da je od tada sve krenulo. Najmanji japanski proizvođač je napravio motor zapremine 903 ccm i za tadašnje vrijeme ogromne snage 82 KS pri 8500 o/min. U dvo-

struki cjevasti okvir ugrađen je agregat za čije disanje su zadužena dva bregasta vratila, osam ventila i četiri Mikunija promjera 26 mm, dok mjenjač ima pet stupnjeva prijenosa. Najveća brzina od 214 km/h u to je vrijeme bila respektabilna. Zdenko Gospić nam je ustupio model koji je proizveden 1975. godine i bio je namijenjen američkom tržištu odakle je i uvezen

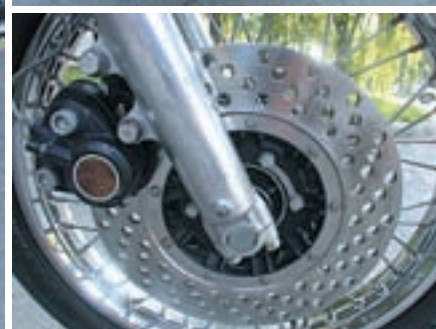
1995. godine s prijednih 25 000 milja. Od tada je motocikl preveo dodatnih 15 000 milja. Vrlo dobro očuvan, ostao je gotovo identičan svojem izvornom obliku. Godine su učinile svoje, te je bilo potrebno presvući sjedalo i stradao je ispušni sustav koji je zamijenjen drugim, odgovarajućim. Vlasnik kaže da se originalni može nabaviti u inozemstvu, ali cijena od





gotovo 1000 EUR ekonomski nije opravdana. Zanimljivo je da na motociklu nije bilo nikakvih većih popravaka i zahvata, već samo redovito servisiranje. Ostali dijelovi i sklopovi su izuzetno očuvani, pa je tako na žbicama još uvijek originalan krom visoke kvalitete i to bez zrnca korozije. Ipak, pozornost zaslužuju originalna boja i dizajn na spremniku, koji su u vrlo dobrom stanju čak i na mjestima koja su najviše izložena habanju. U skladu s tadašnjom modom, motocikl ima kromiranih detalja poput prednjeg blatobrana, rukohvata za suvozača, naplataka i opruga amortizera. Položaj na motoru je za današnje pojmove vrlo čudan. Upravljač je uzak i relativno visok, dok su nogostupi pomaknuti prema naprijed, pa imate osjećaj slabije upravljivosti. Položaj u sjedalu je vrlo udoban i ne opterećuje ruke i kralježnicu. Kawom nije lako upravljati u gradskoj vožnji zbog amortizera upravljača i uskih i visokih guma koje su bile razlog proklizavanju na uglućanom asfaltu. Izlaskom na otvorenu cestu Z 900 dolazi do daha i tada je u "svojem elementu". Prednji kotač zaustavlja dvostruki bušeni disk promjera 245 mm s dvoklipnim kliještima. Straga je bubanj promjera 200 mm koji blokira kotač bez obzira na pokušaje doziranja. U to doba to su bile "mrak" kočnice koje su se brinule za učinkovito zaustavljanje 241 kg teškog motocikla. Okvir je dvostruki, napravljen od okruglih čeličnih cijevi, isto kao i stražnja viljuška na kojoj se na stražnja dva amortizera može ugađati prednapon opruge. Na prednjem kraju je teleskopska viljuška s nešto tvrdim hodom.

Tehnika je tijekom trideset godina strahovito napredovala, što je očito u svim sferama života. Tako se razvijao i Z 900 koji je kasnije dobio stotinu prostornih centimetara više, pa su uslijedili modeli s oznakom "J" i sve tako do današnjih dana. Upravo u čast legendarnom Z 900 i sveopćoj retromaniji Kawasaki je preprošle godine predstavio model Z 1000. Vjerojatno će biti zanimljivo pročitati što će se za trideset godina napisati o tom modelu na kojem su danas ugrađena napredna tehnička rješenja i spada u sam vrh ponude. ■



■ Pošto se na internetu može naći pregršt foruma i site-ova na kojem se fanovi ovog motora dopisuju, izmjenjuju iskustva i fotografije, održavanje motocikla nije problem i vlasnik to obavlja sam, a nabavio je i literaturu. Gdje god dođe, motocikl pobuđuje zanimanje, a vlasnik rado odgovara na sva pitanja. Do sada je dobio nekoliko vrlo ozbiljnih ponuda za prodaju, ali takva mogućnost je isključena.