

Kawasaki Z 650**Instant hit iz polovice 70-tih**

Uspjeh Kawasaki Z 900 ohrabrio je najmanjeg japanskog proizvođača motocikala da na tržište 1976. godine izbací još nešto što će polučiti uspjeh



PIŠE: ŽELJKO KARALIĆ

U natoč uobičajenoj zapremini od 750 cm³ Kawasaki se još jednom usudio biti hrabar i drugačiji, te je 1976. godine na svjetsko tržište uveo svoje novo "dijete" - Z 650. U trenutku je postao hit-motocikl, a posebno je dobro prihvaćen na britanskom tržištu. Izgleda vrlo modernog za tadašnje vrijeme, novi model se isticao među novitetima 1976. godine. Prednji kraj, instrumenti, spremnik goriva i sjedalo bili su vrlo slični starijem bratu, ali stražnji kraj (tzv. fastback) je bio načinjen maštovitije i ljepše. Sa snagom od 64 KS, težinom od 211 kg i maksimalnom brzinom od 192 km/h slovio je kao jak, kompaktan i trajan motocikl. Ali najvažnije je što je njegova upravljivost bila kao ni na jednom Kawasakiju do tada. To je bila zasluga njegova tvor-

TEHNIČKI PODACI

Motor: Zrakom hlađen, četiri cilindra, četiri takta, dva bregasta vratila u glavi, osam ventila, zapremina 652 cm³, mjenjač pet stupnjeva prijenosa, kontaktno paljenje, karburator Mikuni VM 24 SS, višelamelarna spojka u ulju

Okvir i kočnice: Dvostruki okvir od čeličnih cijevi, teleskopska vilica hoda 140 mm, straga klasična vilica od okruglih cijevi s podesivim amortizerima hoda 80 mm, međuosovinski razmak 1420 mm, dvostruka disk kočnica naprijed promjera 245 mm i čeljusti s jednim klipom, jednostruki disk straga, aluminijski kotači s gumama 3,25-19 naprijed, 4,00-18 straga

Performanse: snaga 64 KS pri 8500 okr/min, okretni moment 57 Nm pri 7000 okr/min, spremnik goriva 16,8 l, težina 211 kg, visina sjedala 810 mm od tla, najveća brzina 192 km/h

ca Gyoichija "Bena" Inamura, koji je dobio prigodu da stvori još jedan brzi i agilni motocikl iz Akashija. Z 650 je imao agilnost malog "petstotinjaka", a performanse su odgovarale motociklima od 750 cm³, jer je specifična snaga motora iznosila 98 KS, što je bilo nedostižno za tadašnje 4T motocikle iznad 500 cm³. Osim odlične upravljivosti, Z 650 je krasila još jedna vrлина: trajnost. I dan danas je jasno, a konkurencija to kiselozna priznaje, da je to jedan od najizdržljivijih pogonskih agregata koji je izašao iz japanskih tvornica dvokotača. O tome svjedoči činjenica da je taj stroj bio osnova za modele koji su se proizvodili do 2002. godine (Z 750, GPz 750, GPz 750 Turbo, GT 750 s pogonom na kardan, Zephyr 750) i brojne duge klasične modele. Zahvaljujući radilici kovanoj iz jednog dijela, elementima u primarnom prijenosnu i razvodu koji su bili relativno mali i u kombinaciji s dva bregasta vratila u glavi omogućavali su zavidne performanse. Paljenje je imalo klasične namotaje i prekidače kontakta, a električna oprema se oslanjala na Nippon Denso proizvo-

Instrumenti sadrže najvažnije podatke, a kopija su sa starijeg brata Z900





Pogonski agregat pokazao se tijekom vremena kao jedan od najtrajnijih uopće

de. Dvostruki okvir je napravljen od čeličnih cijevi, a razmak između osovina iznosi 1420 mm, što je u to vrijeme bilo neuobičajeno kratko. To je omogućilo da promjer okretanja motocikla bude svega 5,6 metara. Prednje ogibljenje se oslanja na teleskopsku vilicu (preporučena je ugradnja tvrdih opruga iz izbora "aftermarketa"), dok je straga ovjes povjeren cjevas-tom njihajućem polužju oslonjenom na dva amortizera. Iskusni vlasnici ovakvom motocikla preporučuju promjenu stražnjeg ogibljenja amortizerima Koni tip 76K1348, čime se dobivaju još bolja vozna svojstva. Osim toga, niže smješteno sjedalo i geometrija upravljača (39,5° glava upravljača, kut nagiba volana 63°, zatur 108 mm) osiguravalo je neutralno ponašanje kod upravljanja i stabilnost pri visokoj brzini. Na kotačima su montirane gume dimenzija

Standardni amortizeri zamjenjeni su onima marke Marzocchi



Novija verzija opremljena je dvostrukim diskovima sprijeda

3,25-19 naprijed i 4,00-18 straga, a kako je model evoluirao, kotači su zamijenjeni onima od lakog lijeva. Prvi model je izašao sa jednostrukim diskom (245 mm) na prednjem kotaču i bubanj kočnicom (180 mm) na stražnjem i tada je imao zastavni put (od 50 do 0 km/h) za 12 metara. Već 1978. godine na modelu C2 poznatom kao Z 650 Custom ugrađen je dvostruki disk naprijed i disk straga, što je išlo uz aluminijske kotače. Kad govorimo o kočnicama moramo spomenuti da je Z 650 prvi Kawasaki model koji je serijski imao ugrađene sinter kočnice

(1979. model C3), koje su poboljšale kočenje u vlažnim atmosferskim uvjetima. Motocikl koji smo vam predstavili u ovom Retrovizoru je 1978. godište, a sadašnji vlasnik je obojio motocikl kako bi istaknuo njegovu unikatnost. Opremljen je OZ aluminijskim kotači-

Osvrt novinara

● Godina u kojoj je Z 650 ugledao svjetlo tržišta bila je i prva godina za Suzuki GS 750, a to nije bilo lako uz Hondu i Yamahu koje su već bile dobro prihvaćene na tržištu. Kako bismo čitateljima pokazali da su i tada bili testirani motocikli, evo jednog zapisa talijanskog novinara Nica Cereghinija: "Iako sam na početku poželio da ima tvrdi ovjes, nakon vožnje po lokalnim putovima moram priznati da je Z 650 vrlo dobro balansirani motocikl za svakodnevnu sportsku uporabu."

Bilješke napravljene tijekom cestovnog testa daju zaključiti sljedeće: "S njim možete vijugati kroz zavoje sa znatno više povjerenja nego sa Z 900 ili Z 1000. Čak je i ponašanje na ravnoj cesti pri punoj brzini bez ljuljanja."

Novinar na kraju zaključuje: "Najveći napredak na Z 650 su izvrsni okvir i geometrija upravljača koja dozvoljava više senzibiliteta i preciznosti. Motocikl je vrlo stabilan u brzim zavojima, dok pri nižim brzinama sam pada prema centru zavoja. Suprotno od Z 900, neće vas izravnati ako usporite ili djelujete na kočnicu."

Ovakav motocikl diljem svijeta ima mnoštvo ljubitelja koji svoje ljubimce slikaju i postavljaju na web stranice. Za one koji imaju Kawasaki Z 650 evo jedne stranice gdje će naći potpune tehničke podatke, te tablicu s podacima o sili kojom valja pritezati određene vijke: <http://home1.stofanet.dk/mfo/kawatek.htm>.

ma, stražnjom vilicom iz "Bimotine radionice", stražnjim Marzocchi amortizerima te ispušnim sustavom tipa Marving. Navedena oprema predstavljala je vrh tadašnje ponude. Ostali dijelovi su originalni, što je pravi rari-tet za tako star motocikl. ■

Z650 imao je agilnost "petstotnjaka", a performanse su odgovarale motociklima od 750 cm³, što ga je vrlo brzo lansiralo u hit motocikle toga doba

