

Nakon što je postigao pun pogodak na tržištu s modelom Z 650, Kawasaki je 1979. godine odlučio ponuditi kupcima motocikl veći za "jedan broj" - model Z 750



Zračno hlađeni pogonski agregat zapremine 739 ccm razvija 77 ks



Spremnik goriva oblika suze od 17 litara omogućuje umjerenu autonomiju



Pregledni instrumenti obogaćeni su voltmetrom

Svestrani klasičar

PIŠE I SLIKA: **DARKO KARALIĆ**

Kawasakijev novajlija se isticao dopadljivom linijom, na kojoj su se mogli prepoznati rodbinski elementi starijeg brata Z 1000 i prethodnika Z 650, malim dimenzijama i uskom siluetom vozila. Razlog ovom poslovnom potezu je pritisak ostalih proizvođača iz Zemlje izlazećeg sunca s konkurentnim modelima u ovoj kategoriji. Honda je na tržište uputila model CB 750 F, Suzuki GSX 750, a Yamaha XJ 650.

Povećanje snage zračno hlađenog četverocilindričnog motora obavljeno je po jednostavnom, oprobano receptu - povećanjem zapremine. Tako je promjer cilindra proširen sa 62 na 66 mm i uz isti hod klipa od 54 mm zapremina cilindra je narasla na 739 ccm. Da bi motor bolje "disao", morala je "narasti" i Keihinova baterija od četiri rasplinjača s podpritiskom povećanjem promjera difuzora sa 24 na 34 mm. Sve to je uvjetovalo i potrebu za obradom glave motora, koja je imala samo dva ventila po cilindru. Povećan je promjer usisnih ventila s 32 na 34 mm, a ispušnih s 28 na 30 mm. Ugrađena su i nova, "oštrija" bregasta vratila, koja su dublje potiskivala ventile u kompresijski prostor. Za snažnu iskru i pravodobno paljenje smjese goriva i zraka bilo je zaduženo Nippon Denso bezkontaktno tranzistoro paljenje. Petbr-

zinski mjenjač prethodnika doživio je samo manje prilagodbe većoj snazi i povećanom okretnom momentu. Rezultati ovakvog rada inženjera iz Akashija su bili osjetni: snaga motora je iznosila 77 KS pri 9500 okretaja u minuti, a okretni moment je dostizao 63 Nm kod 7500 okretaja.

Dvostruki okvir motocikla, izrađen od čeličnih cijevi, naprijed se oslanjao o teleskopsku vilicu hoda 160 mm, a straga o cjevastu viljušku oslonjenu na dva amortizera podešiva u četiri stupnja. Novost je bila mogućnost podešavanja tvrdoće prednjeg ovjesa promjenom pritiska zraka putem lako dos-

tapnog ventila na vrhu svakog teleskopa. Zahvaljujući gotovo nepromijenjenoj geometriji voznog postroja u odnosu na model Z 650, prvenstveno kratkom razmaku između osovina od 1420 mm, kutu nagiba glave volana 63° i zatoru 107 mm, ovaj motocikl je izuzetno upravljiv. Tome doprinosi i nisko težište, zahvaljujući visini sjedala od 790 mm, kao i povoljna ukupna težina motocikla od 226 kg s punim spremnikom goriva. Na lijevanim kotačima su diskovi promjera 260 mm, na prednjem dvostruki. Na kotačima su gume originalnih dimenzija - naprijed 3.25 H 19, a straga 4.00 H 18.

Sjedalo suviše glatke površine dovoljno je prostrano za dvije osobe, a spremnik goriva idealno je oblikovan za smještaj tank torbe





Što veći kalibar
- to veći domet!



Dvoklipne čeljusti
"zagrizaju" u diske
promjera 260 mm

Prekidačima
uobičajenog raspore-
da lako se rukuje



Položaj sjedenja vozača na Kawi Z 750 je uspravan, s položajem nogu blago pomaknutim unatrag. Upravljač je malo povišen, dovoljno širok i ugodno zakrivljen prema vozaču. Suvozač se ne osjeća udobno na dvostupanjskom sjedalu, jer sjedi visoko povijenih koljena. Ovakav osjećaj pojačava glatka presvlaka sjedišta, koja uzrokuje bliske susrete vozača i suvozača pri svakom oštrijem kočenju. Na klasičnoj instrument ploči dominiraju veliki brzinomjer i obrtomjer. Između njih je smješten voltmetar, što baš nije čest instrument na sličnim motociklima, a ispod njega kontrolne lampice. Uz

okr/min je postajao odlučan i nije posustajao u isporuci snage sve do 11.000 okretaja. Po performansama je bio u vrhu tadašnje kategorije 750 ccm, s maksimalnom brzinom od 201 km/h (po brzinomjeru 215 km/h) i ubrzanjem 0-100 km/h za 4,4 sekunde.

Jasno, kod nekih čitatelja ovih redaka spomenute performanse izazvati će podsmjeh. No, svakako ne treba smetnuti s uma da su to rezultati ostvareni prije 25 godina, te da su tada u ovoj kategoriji bili respektabilni.

Motor je u gradskim uvjetima vožnje dovoljno upravljiv, no tek na zavojitim cestama

lijevu ručku upravljača, među električnim prekidačima, nalazi se za ono vrijeme rijedak prekidač s oznakom "hazard" za uključivanje sva četiri žmigavca.

Autor ovih redaka je i sam prije 25 godina bio vlasnik ovakvog istog motocikla, pa će iskoristiti prigodu i pozvati iz sjećanja osobna iskustva o karakteristikama i ponašanju junaka današnjega retrovizora.

Kawa Z 750 E se uvijek rado odazivao na pritisak komande električnog pokretača. Pri nižim temperaturama bilo je potrebno kraće vrijeme koristiti pomoć uređaja za hladno paljenje, čija ručica je smještena na rasplinjaču s lijeve strane. Rad motora je nemirniji i grublji nego kod četiriventilskih konkurenata u kategoriji. Motor je već od 2000 okretaja imao dovoljno daha, a iznad 6000

Šta će baki Kawasaki?!

● Cijena modela Z 750 E 1980. godine u Njemačkoj iznosila je 7.460 DEM. U to vrijeme bivša država nije imala previše razumijevanja za uvoz vozila sa zapada, tako da nije bio moguć niti individualni uvoz motocikala. Iznimku su predstavljali samo oni sretnici koji su se trajno vraćali s rada u inozemstvu. Osnovna cijena bila bi uvećana za carinu i poreze (savezni, republički i općinski), tako da se praktično jedan motocikl kupovao sebi, a drugi državi. Motocikli su se usprkos materijalnim i administrativnim preprekama uvozili uz pomoć ustupljenih uvoznih dozvola, na kapaljku, ali ne zadugo, jer su se uskoro u novinama pojavili naslovi tipa: "Šta će baki Kawasaki?!", a carinska služba krenula u progon "domišljatih". Tako se u mreži carinika našao i Kawasaki Z 750 E Bojana Križaja, jednoga od najboljih svjetskih skijaša toga vremena i osvajača brojnih odličja, kojemu državni aparat, usprkos svim njegovim zaslugama u sportu, nije progledao kroz prste i vratio motocikl. Nekad bilo, ne ponovilo se!

je u svom elementu. U nagib ulazi kao od šale i precizno slijedi odabranu putanju, tako da brza vožnja predstavlja pravo zadovoljstvo. Određeni oprez potreban je prilikom kočenja, jer prednje kočnice zahtijevaju snažan pritisak na ručicu, dok stražnja kočnica pokazuje suprotne karakteristike, tako da zna iznenaditi vozača oštrom reakcijom usprkos umjerenom pritisku na papučicu. Rezultat opisanih značajki je nešto duži zaustavni put kočenja (od 100 km/h do zaustavljanja 45 m).

Potrošnja goriva ovog agilnog motocikla kretala se, ovisno o načinu vožnje, između 5,0 litara pri umjerenom vožnji lokalnim cestama sve do 8,5 litara goriva na 100 km pri brzom vožnji auto cestom. Potrošnja ulja između dvije izmjene (6.000 km) kretala se oko 0,5 litara, što je bilo u okvirima tvornički dopuštenoga.

Na motociklu, kojim sam za godinu dana prevezao 12.000 km, nije bilo kvarova, osim kvara automatskog zatezača lanca bregastog vratila. Ovaj kvar je uzrokovao neugodnu resku buku i nemiran rad motora, te je zamijenjen u ovlaštenom servisu u garantnom roku (naravno-najbliži serviser bio je u Austriji!).

Motocikl koji vam je predstavljen u ovom retrovizoru proizveden je 1980. godine i prevezao je 43.200 kilometara. Njegov sadašnji vlasnik Goran ugradio je, umjesto progorjelog originalnog ispušnog sustava 4 u 2, Marvingov ispuh 4 u 1. Kako zadovoljni vlasnik svojim 25-godišnjim youngsterom uz svakodnevni odlazak na posao odlazi i na putovanja, ugradio je na stražnjem dijelu nosač tipa "do it yourself", te postavio "top case" i bočne kofere.

Kao zaključak možemo sažeti da je ovaj model, uz izdržljiv i snažan motor, odličnu upravljivost i nisku težinu, primjerenu potrošnju goriva, te najnižu cijenu u kategoriji, a bez značajnijih nedostataka, bio pravi odabir početkom 80-tih godina prošlog stoljeća. ■

I nakon četvrt
stoljeća, uvijek
spreman za
putovanja!

