

Držite se gasa

Kawasaki u 2007. želi podije i tome je sve podređeno. Iako se cestovna vožnja ne spominje niti u prospektu, smatramo da će upravo ZX-6R ovdje voditi glavnu riječ. Nakon desetak godina Kawasaki je odustao od dotjerivanja agregata, te iz "nule" postavio smjernice, ponovno na zapremini 599, koje će unaprjeđivati sljedeće desetljeće

CIJENA
77.548 kn

PIŠE:
**BORIS
PUŠČENIK**

ALABAMA, SAD: Povratak u Barber motor-sport park dočekali smo s neobičnim oduševljenjem, i to iz dva razloga. Prvo, novi Kawasaki je nešto posve novo, najavljavano kao potpuno trkaći alat za profesionalce. Motocikl koji ne samo da nema kompromisa, već želi potpuno dominirati stazom u 2007. Naravno, konkurenti se ne slažu s tako tvrdoglavim izjavama, a nama ne preostaje drugo nego u hipu zajahati zelembača, odbaciti predrasude i pokušati pratiti Akiru Yanagawu, koji nam je bio mentor u Alabami, koliko god to

izgledalo kao borba Davida i Golijata. Drugi, nama itekako važan razlog za objektivno testiranje jest da se vraćamo na poznatu stazu u Birminghamu, na kojoj smo prije nepunih desetak dana isprobali CBR-a, njenog neposrednog rivala. Tako još užarene glave i puni dojmo-va sjedamo na protivnika koji igra na potpuno istu kartu: osvojiti staze širom svijeta.

Bio je to dobar znak da odmah nakon upoznavanja prijedemo s 'Vi' na 'ti'. I ne samo to: riječi Yanagawe, koje je izgovorio kao instruktor Kawasakija dok su nas "gurali" na stazu još su nam dugo odzvanjale u ušima: "Stay on the Gas!" Izjava ovakvog velikana kao da nam je dala novu snagu. Da je ključ za pobjedu mogućnost držanja gasa što je duže moguće poznato nam je otprije, ali za to treba imati i dobar alat. Stoga ćemo prvo vidjeti kakve su nam tehničke predispozicije za to ponudili Kawasakijevci.

Prvo i osnovno, agregat je nešto sasvim novo. Zadnjih desetak godina motor je samo pomlađivan i djelomično redizajniran, dok je sada učinjen potpuno novi razvoj. Nema više

ZX-6R se na Barber stazi isticao odličnim vremenima po krugu



dvije zapremine (599 i 636), već je odlučeno da se dosljedno prati referenca klase od 599 ccm. Moramo priznati da se i nama to sviđa: Poštena igra za sve. Onako, na nacio-

U Kawasakiju su uvjereni da će na utrkama u retrovizoru pisati imena konkurenata





Pravi sportski štih. Tu je i brojač uključenog prijenosa



Kao i kod Honde, svjetla su spremna za otpis



Mačkasta svjetla su zaštitni znak gotovo svih sportskih motocikala



Zar stražnja vilica može izgledati ljepše?



Dvostruka brzina hidraulične kompresije stražnjeg amortizera

Kawasaki je nešto duži od konkurenata, što mu donosi svojevrsni mir na ulascima u zavoje. Dakako, to omogućava i ovjesu da "popije" mnogo više neravnina na grbavom asfaltu

nalnim prvenstvima, ali i privatnim utrkama, mnogi trkači rekreativci nisu mogli nastupiti s povećanom zapreminom motocikla. S druge strane, razvoj dva (iako slična) motocikla previše je košato Kawasaki.

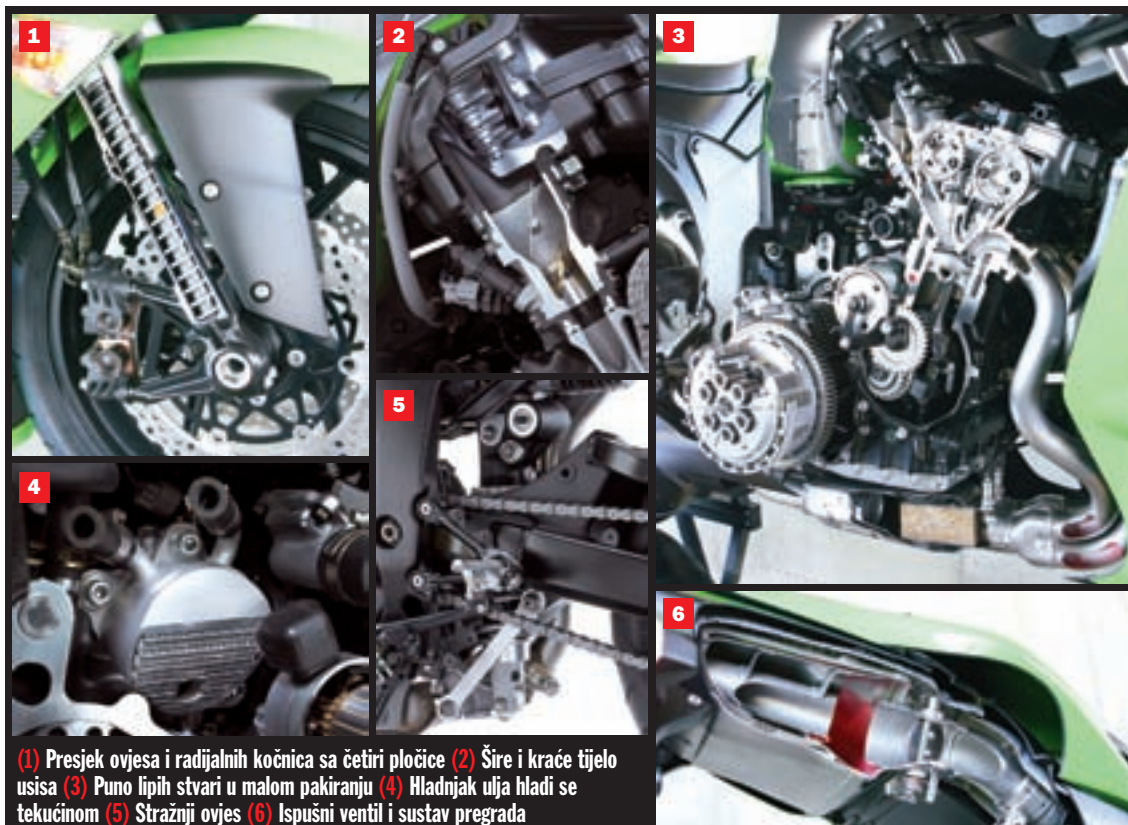
S obzirom da je na ovom agregatu od 599 ccm sve novo, spomenut ćemo samo ono važnije. Tijela usisa sa dva leptirasta tijela kraća su 8 mm, ali im je promjer porasao s 24 na 26,5 mm, pri čemu se uglavnom išlo na ruku povećanju momenta u srednjim režimima. Kako je smanjena zapremina, zelenom taboru je itekako bilo bitno da motor ima zraka i da ni u jednom pogledu ne zaostaje za prethodnikom, a još manje za konkurencijom. Uz to su svi usisni vodovi polirani, kako bi se ubrzalo punjenje. Što se ispuha tiče, katalizator s dijelom lonca je smješten ispod motora, te se na taj način taj teži dio ispuha spustio niže, a s druge strane je omogućen manji lonac ispod sjedala.

Dijelovi samog agregata pojedinačno su gotovo svi tanji, time i lakši, počevši od kraće radilice, kraćeg tijela klipa sve do manjeg promjera klina radilice, a sve to u svrhu povećavanja broja okretaja i bolje akceleracije. Sve te sitnice, milimetar po milimetar, a najviše tanje stjenke cilindara, omogućile su kraću radilicu i samim time znatno uži cjelokupni agregat. Kako nam se čini, povećan je jedino hladnjak ulja, koji se hladi vodom. Jasno, povećani su i protočni kanali među cilindrima kako bi se smanjili gubici koje klip "pumpa" svojim gibanjem.

Kad se sve zbroji dolazimo do 125 KS na radilici, ili 131 KS sa ramairom, što ZX-6R postavlja u razinu konkurenata. Dakle, snaga neće biti presudna u ovoj klasi, bez obzira na to što je Honda najslabija, a Yamaha jača za tek 2 KS, ali na 500 okretaja više. Najvažnije će biti tko će duže - kako bi Akira rekao - ostati na gasu.

Okvir je samo evoluirao, kako u pogledu fleksije, tako i u pogledu dizajna. Ovdje svakako treba pohvaliti dizajn stražnje vilice, koja ima vrlo visoko hvatište za okvir. Vidljive promjene okvira svode se na drugačija hvatišta motora.

Ovjes sprijeda je klasičan, vilica od 41 mm, dok je straga monoamortizer dobio dvostruku regulaciju kompresije, brzu i sporu, pa primjećujemo da ovo postaje tendencija klase sport i 600 i 1.000 već od samog početka. Do prije par godina klasa 600 je uvijek čekala 2-3 godine da dobre stvari postanu jeftine, te su se postupno standardi klase 1000 ugrađivali i u manje klase. Sjetimo se samo upside-down vilice, radijalnih kliješta, ublaživača momenta na spojci, dvostrukih ventila na usisu, pa i ispuhu itd. Danas za to jednostavno više nema vremena. Kočnice sadrže nazubljene diskove. Prednji poluplivajući



(1) Presjek ovjesa i radijalnih kočnica sa četiri pločice (2) Šire i kraće tijelo usisa (3) Puno lipih stvari u malom pakiranju (4) Hladnjak ulja hladi se tekućinom (5) Stražnji ovjes (6) Ispušni ventil i sustav pregrada

disk od 300 mm sada je nešto deblji od prethodnika, 6 mm umjesto 5,5 mm. Radijalna kliješta sprijeda su već otprije standard i ove klase. No, tu je i uređaj za sprječavanje povratnog momenta na spojci, kojeg još uvijek nemaju svi konkurenti. S obzirom da je to tako jednostavno rješenje, a motocikli su odavno probili izvjesne barijere snage, ovo bi morali imati svi. Još jedan detalj, vrlo koristan, koji bi trebali imati svi motocikli je broječani indikator stupnja prijenosa, koji je na ovom modelu integriran u okretomjer. Čak i trkači često u žaru borbe zaborave u kojem su stupnju prijenosa. Sustav je

također kompatibilan s poluautomatskim mjenjačem popularno zvanim quick-shifter, koji je inače zabranjen na AMA Supersport utrkama. Nadamo se da ćemo i ovakve detalje vrlo brzo naći i u serijskoj proizvodnji. Pitamo se samo što još čekaju.

Kawasaki ZX-6R, dakle, ima sve tehničke bisere današnjih supersportskih motocikala. Sam test u Barber parku trajao je puna dva

Razlika gabarita agregata modela '06. i '07.



dana, tako da smo mogli detaljno analizirati sve mogućnosti, ali i prilagoditi se dosta drugačijem položaju vozača u odnosu na CBR 600. Ovdje dolazimo do nekih bitnih pomaka. Upravljač Kawasaki je bitno širi i otvoreniji, pa samim time i ostavlja dojam 'konkretnijeg' motocikla. Ukupno gledajući, ZX-6R je vrlo uzak motocikl, ali nikako nije kratak, te predstavlja gornju granicu svoje kla-

Kawasaki djeluje malo krupnije i udobnije od konkurenata





Upravljač je širok i vrlo otvoren, što mu zahvaljujući sistemu poluge daje uzornu lakoću upravljanja. Izvrsno za više vozače

se. Jednostavno nemamo onaj osjećaj da sjedimo "na" upravljaču kao na CBR-u ili na Yamahi R6. Moramo priznati da nam se položaj itekako svidio, jer je i naša visina iznadprosječna, a širi upravljač po sistemu poluge olakšava manevre. S obzirom da su i oslonci nogu dosta niski, osjećaj udobnosti je izvanserijski. To je prvi znak kompromisa, jer smo zbog te udobnosti postrugali ne samo

oslonce, nego i kočnicu i mjenjač. Kako smo već napomenuli, čini nam se kako će upravo ZX-6R odigrati vodeću ulogu na cestovnoj vožnji, kada te sitnice postaju bespredmetne, dok s druge strane trkači ionako znaju što im je prvo činiti.

U vožnji natjecateljskom stazom ova sprava itekako može biti ubojita. Pojam 'upravljiv' je relativan, jer se Kawasaki doista vozi lako, prednji

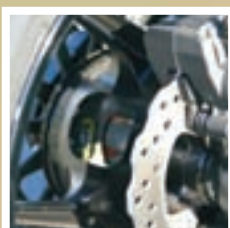
kraj je čvrst i vrlo precizno prati liniju. No, ona dva konkurenta koja smo spomenuli su još za nijansu okretnija, što je posljedica sjedenja, ali i geometrije motocikla. Naime, ZX-6R ima najveći kut upravljača (25 stupnjeva), najveći međuosovinski razmak (1.405 mm) i najveći predtrag od 110 mm. Povećanje međuosovinskog razmaka je punih 15 mm i jedino Kawasaki ide preko 1400 mm, a upravo to povećava-

nje polako postaje tendencija litarske klase. S povećanjem predtraga za 4 mm opet je daleko drugačiji od drugih, jer nitko nema predtrag veći od 100 mm. Očito je zeleni tabor krenuo drugim putem prema istom cilju, dajući prednost stabilnosti na dužim zavojima, te pokušavajući smiriti ciklistiku, da bi motocikl ostao što je duže miran kako na otvaranju gasa, tako i na kočenju.

Ovo su vrlo lagani i vrlo uski motocikli, pa se ove kote ne odražavaju toliko negativno na okretnosti, koliko se očito dobije na stabilnosti. A Kawasaki se niti jednom nije "zaljuljao" u zavoju. Upravo je fascinantno kako ga se ne može izbaciti iz takta. Samo razvijanje snage nas nije fasciniralo, barem ne prema osjećaju, no ostvarena vremena po krugu su bila znatno bolja nego prije desetak dana. Vjerojatno je to znak još jednog treninga. Ali ono što nas je oduševilo je mogućnost da na visokim okretajima točno znamo gdje je kraj, kad treba mjenjati brzine, bez da pogledavamo na okretomjer. Gas je vrlo osjećajan i intuitivan, a okretaji rastu ludom brzinom. Ako vas još k tome 'puca adrenalina', zvuk će vas zakucati u crvenu zonu. Kad jednom osjetite taj visoki tonalit, jednostavno vas vuče, dajete sve od sebe da se akordi ne spuste niti za decibel. Pritom vibracija nema, barem tako kažemo u odnosu na ono na što smo navikli kod Kawasakijskih.



Nismo niti sumnjali da ćemo zajašiti nešto drugo osim zelene Ninje. Narančasta: to bismo voljeli vidjeti



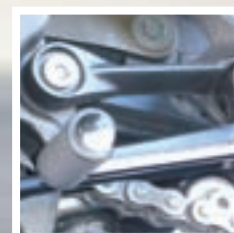
Bolje da ne gledamo na kakvoj se "rupi" vozimo



Prednja maska je najšira u klasi i vjerujemo da najbolje štiti vozača. Još samo da je malo viša i instrumenti bi se malo lakše čitali. Sa snagom Kawasaki nikad nije imao problema, pa nema niti sada. Zakucavanje u blokadu je brzo i odlučno

Serijske komande su postavljene malo prenisko za natjecateljske uvjete. Srećom, stražnja kočnica nije nužna, pa smo nepotrebno pobrusili

Bridgestone BT-002 u varijanti Type 3 nešto je čemu smo se klanjali u Alabami



Cijena je već poslovilni adut
Kawasaki i ovdje ćete za vaš
novac dobiti ipak nešto više



se zabije do kraja. Rezultat: stražnji kraj je savršeno miran čak i na kočenjima u nizbrdici, a ovdje ih ima mnogo. Čovjek i kad se malo preračuna, pa prenapli, kočnica neće destabilizirati niti prednji niti stražnji kraj. Honda tu malo reagira jače u prvom dijelu hoda, nabije vozača na upravljač, amortizer brže ponire i rezultat, uz kraći međuosovinski i nedostatak ublaživača momenta, je stražnji kotač u zraku. Zabavno, o da, ali može vas i preplašiti.

Jedina zamjerka koju bi Kawasaki stavili na dušu je mjenjač ali nam je teško objasniti zašto. Poluga ima vrlo kratki hod, prosječno je bučan ali nismo uvijek imali pravi osjećaj da smo dobro ubacili. Vjerojatno je to razlog drugačijeg kasetnog mjenjača ili samo stvar navike. Još jednu sitnicu rješava dodatna oprema: vjetrobran. Akira se sakrio, no mi nismo mogli. Dovoljno je širok, ali je dosta dugačak i položen tako da višim vozačima smeta pri pogledu na instrumente jer rub pleksi-glasa točno dolazi na pola satova. Oko 400 kn u dodatnoj opremi i stvar je riješena. Pohvalit ćemo, također, mekoću spojke koja nije umarala ruku niti nakon cijelog dana forsiranja.

Možemo rezimirati da nam se na Kawasaki najviše dopao ujednače-

TEHNIČKI PODACI

| |
|---|
| Motor: redni, četiri cilindra, četverotaktni |
| Promjer x hod: 67 x 42,5 mm |
| Obujam: 599 ccm |
| Odnos kompresije: 13,3:1 |
| Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru |
| Hlađenje: tekućinom |
| Paljenje: elektronsko |
| Napajanje: elektronsko ubrzavanje s leptirastim tijelima promjera 38 mm, Keihin |
| Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci |
| Mjenjač: 6 brzina |
| Okvir: Aluminijski |
| Ovjes: naprijed upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm, hoda 120 mm; straža oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 133 mm |
| Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17 |
| Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 300 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipčića, Nissin, straža disk od 210 mm i kočiona čeljust s 1 klipčićem, Tokico |
| Dimenzije (u mm) i težina: dužina 2.105, širina 720, međuosovinski razmak 1.405, visina sjedala od tla 820, težina 167 kg |
| Deklarirano: snaga - 125 KS (91,9 kW) - 14.000 okr/min, max. okr. moment - 6,7 kgm (66 Nm) pri 11.700 okr/min |
| Spremnik goriva: 17 l |

+ stabilnost u bržim zavojima i na kočenju, široki upravljač, senzibilnost snage na višim okretajima, zvuk u svim režimima, brojač stupnja prijenosa i lap timer

- neosjetljiv mjenjač, nizak vjetrobran, niske nožne komande

Prolasci kroz zavoje su čvrsti, ustvari kao da putujete kroz zavoje i ništa vas ne može izbaciti iz linije. Tu moramo pohvaliti Bridgestone gume BT-002 koje su itekako vruški dobro grizle. Probali smo forsirati, malo se zafrkavati ali gume zaista odlično drže. Ipak, umalo nas je zadnji izlazak, zadnji krug zezancija stajala strugotina ali...nećemo sad o tome. Moramo priznati da nama novinari- ma ovakva testiranja dođu kao zim- ske utrke: štoperica je tu, isti motoci- kli za sve, poznati dečki i zabava može početi. Uf, teško je biti razuman...i to pod ovakvim okolnostima. I kako da se čovjek obuzda kad taman kada pomisliš da malo usporiš, da si dobro procjenio motocikl, dolazi Yanagava sa onim širokim japanskim smješkom

i moli vas za ples. A s njim jednostav- no ne smiješ razočarati. I tako, malo po malo, opet zapinje kočnica, onda je pobrusimo na pola, pa isto tako i mjenjač. Zanimljivo je da tek kad smo podigli komande zastrugali su i oslonci. Akira se jasno smije i trza gla- vom da nismo još gotovi za danas. Prihvaćamo izazov i molimo boga da sve dobro završi.

I tek onda u žaru natjeravanja opažamo sitnice. Naime, u stanci smo dodatno "otvorili" upravljač i to nam se nebeski svadjelo. Prednji kraj je još laganiji i čvršći od konkuren- ta. Itekako važno za samopouzdanje. Drugi detalj koji nas je oduševio je kočenje. Kawasakijeva kočnica pos- tepeno grabi dopuštajući amortizeru da se progresivno pripremi i fluidno

ni balans gasa-ovjesa-kočnica. Da li je to dovoljno vidjet ćemo jer najbo- lji serijski motocikl nije uvijek naj- bolji i na utrkama. Isto tako može- mo predvidjeti da će Kawasaki lakše podnijeti agresivnije vozače jer će pri tome ostati mirniji. Čini se da će naš testni tim na Grobniku imati pune ruke posla jer iako su nam neki doj- movi vrlo oprečni među motocikli- ma u ovoj klasi vidjet ćemo što će reći jedini mjerodavni pokazatelj: štoperica. ■

Jednostavno, kada imate
ovakav alat vožnja postaje
zabavna, a granica se svodi
više na kočnicu u glavi nego
na mogućnosti motocikla



Prihvat zraka u
točki najvećeg
pritiska



Darko Šparl, direktor DKS-a, zastupnika Kawasakija za Hrvatsku i Sloveniju, živi za zelenu boju već dvadesetak godina, a sada je u ulozi vođe puta naše ekspedicije po Americi. Sa sjetom je gledao prvog Ninju GPZ 600R, kojeg je prodavao još na čelu Jeklotehne 1985.



YANAGAWINA ŠKOLA

Zelena ikona

● Kada vam lisac poput Yanagave pokaže finte na stazi, pitate se čime ste to baš vi zaslužili. A upravo se to nama dogodilo. Ova Kawasaki jeva ikona, koja nam je godinama upadala u oči preko malih ekrana zbog te napadno zelene boje, odjednom nam je na usluzi i kao u nekoj bajci predlaže nam da se jedno popodne vozimo zajedno. S obzirom da je drugog dana testa njegov zadatak bio rušenje vremena novinaru, znali smo kamo to sve vodi. No, mi nikako nismo smjeli razočarati. Nakon tri dana

iskustva sa oba testa strugalo je sa svih strana, a mi nismo znali gdje da se više sakrijemo ispod motocikla, no, Akira je tražio još. Njegov limit na 1,32 nam je, naravno, nedostižan, kao i Manaku na 1,33, ali mi smo od krvi i mesa i cilj nam je spasiti živu glavu. Njegovi savjeti da manje otvaramo putanju na izlasku iz zavoja čine nam se riskantnima, no ponekad razum nema ništa s tim. Slušamo savjet i stišćemo zube, dok iz kruga u krug uviđamo da na toliko mjesta možemo dobiti desetinku, ali uz koju cijenu! Možda još koji dan treninga i ruka bi sama bila još duže na gasu.

Ovako, iz Barber parka izlazimo kao pobjednici, ali ne zato što nas je Akira natjerao na novi hrvatski rekord 1.40,08, nego zato što nas nije natjerao da precijenimo same sebe. U svakom slučaju, bila nam je čast ludovati s Akirom na limitu, ali i letjeti s Lufthansom nazad u komadu.



Yanagawina dječaka želja da vozi Grobnikom ostala je neispunjena. Kako kaže, mnogo je gledao utrke u mladosti i zna da je Grobnik vrlo opasna i brza staza, ali to je točno po njegovom ukusu. Kao i njegovim mehaničarima prva riječ nakon našeg predstavljanja da dolazimo iz hrvatske bila je: Cro Cop. Mirko je zaista legenda u zemlji izlazećeg sunca

