

Tajfun s otoka

Najnovija Ninja za 2009. godinu predstavljena je tamo gdje je nastala, u Zemlji izlazećeg sunca, na stazi Autopolis, koja je u sto postotnom vlasništvu Kawasaki. Krcat tehničkim poslasticama, novi ZX-6R je bacio rukavicu konkurentima. Iz temelja je nov, kako dizajnom, tako i tehnički, a nas je oduševio na pisti.

Sve ono što smo zamjerali prošlom modelu sada je iz korijena izmjenjeno. Teško mu je naći ikakvu manu

PIŠE: ŽELJKO PUŠČENIK

AUTOPOLIS: Kyushu je najjužniji od četri velika japanska otoka kojeg u ovo doba godine često poharaju tajfuni. Jedan takav, zelene boje, razorio je prošli tjedan Kawasakievu stazu Autopolis na spomenutom otoku, a mi smo jedini iz Hrvatske nazočili tome i uhvatili vraga za rogove. Iako tajfuni u ovim krajevima bilježe udare od 180 kilometara na sat, ovaj posljednji, zvani Ninja, juri preko 260 km/h i ruši sve pred sobom.

Otkako je otkriven u Kölnu prošlog mjeseca, podigao je mnogo prašine. Najjače je udarila vijest o njegovoj maksimalnoj snazi od 134 KS i podatu da je čak 10 kilograma lakši od svih dosadašnjih razornih Ninja. No stručnjake za tajfune najviše je zaintegrirala najnovija Showina prednja vilica sa dvostrukom većim promjerom unutrašnjeg klipa od dosadašnjih, istu kakvu za 2009. godinu koristi i Suzukijev GSX-R 1000. Mnogo je tu još novosti koje otkrivaju zašto je najnovija Ninja toliko ubrzala ovom najnovijom verzijom.

Crno zeleni dizajn sa ZX-10R

Mala Ninja ničime ne skriva da je uzor našla u svom većem bratu, ZX10R. Tako od njega preuzima kompletne dizajn. Baš kao i na većem bratu svi aluminijski djelovi osim plastičnih oplata obojeni su u crnu boju, što mu daje jedinstven izgled. Kawasaki i s najnovijim modelom ZX6R ni po



Kyushu



Testna flota namijenjena novinarima iz cijelog svijeta servirana na pisti Autopolis u Zemlji izlazećeg sunca.



Naš novinar mogao je birati između Kung-fua i Harakirija. Odabroa je ono prvo



Vjetrobran je vrlo nizak, pa se vrlo teško sakriti od vjetra

čemu ne slijedi dizajn koji su zacrtali konkurenti, već njeguje svoj poseban smisao za racing DNA.

Nakon dizajnerskog izleta s prošlim modelom i ispušnih topova postavljenih ispod sjedala, za 2009. ih ponovo vraćaju na njihovo standardno mjesto, a nov dizajn - kojeg radi sve strožih eko

normi uvjetuje veličina ispuha - pokazuje da je došlo neko novo vrijeme u dizajnu ispušnih sustava. Stražnja vilica je «banana» tipa, kako bi se ostavili

lo mesta za ispušnu cijev. Taj bočni ispušni sustav - niži nego onaj dosadašnji, ispod sjedala - pridonosi sniženju težišta.

Instrumenti imaju izražen stupanj prijenosa u kojem se nalazite, isto kao što je imao i stari model, dok su dizajnom obrtomjera vrlo slični onima na ZX-10R. Dakle, s bijelom pozadinom i izraženim zelenim radnim područjem agregata. Kraj njega se nalazi veliki digitalni displej s

mnoštvom podataka, od kojih moramo spomenuti i štopericu.

S prednje strane, trokutasti otvor usisa zraka smješten između svjetala sada je znatno veći i djeliće kao da je izravno prenesen s jačega modela. Rep motocikla je doslovno precrtan s 'desetke' s umetnutim malim spojerima.

Kraci, ostriji i lakši

Osim velike vijesti o smanjenju težine, Kawasaki je tehničari su se usredotočili i na centralizaciju mase, kako bi svladavanje zavoja bilo još lakše. Iako je struktura okvira u osnovi ostala ista, pojačani su prednji prihvati, koji ukrućuju agregat i stražnji prihvati, koji povezuju glavne bočne aluminijske grede. Cilindri agregata su sada postavljeni pod strmijim kutom, što znači da

je težište agregata sada 16 mm više, omogućavajući tako lakše ulaske u zavoje. A to je upravo suprotno onome što su se trudili do sada: zakositi cilindre čim više prema dolje, objašnjavajući to potrebom kako ispušne cijevi ne bi bile preoštro savinute odmah iza samih ispušnih ventila.

Kut vilice smanjen je s dosadašnjih 25° na 24°, a i pred-



Instrumenti imaju radno područje označeno zelenom bojom, a sadrže i podatak o trenutnom stupnju prijenosa

Amortizer upravljača renomirane marke Ohlins nudi se u serijskoj opremi, baš kao i na modelu ZX10R



Prednji usisnik zraka je sada veći i sličan onome na ZX10R. Na svom prvom dijelu plastika je iznutra obložena spužvom, kako bi se smanjila buka koja dopire iz usisnih kanala



Stražnja vilica je vrlo masivna, kao i na većem ZX10R



Stražnji amortizer kao i na prošlom modelu sadrži regulaciju hidrauličke kompresije zasebno za velike i male brzine



Svi vidljivi dijelovi napravljeni su u crnoj boji, pa čak i stražnji zupčanik

S bočne strane jedino srednji dio oplata daje naslutiti da se radi o manje kapacitetnom modelu. Sličnost s velikim bratom je više nego ocita



trag je sa 110 mm smanjen na 103 mm. Dodajmo tome i međuosovinski razmak, koji je također smanjen za pet milimetara i sada iznosi 1400 mm. Već iz tih nekih osnovnih parametara možemo naslutiti kako je nova 'šestica' po agilnosti mali vrag u odnosu na dosadašnji model. No,

da te «kraće» i «oštije» kote ciklistike ne bi previše narušavale stabilnost motocikla, nova Kawasaki je 'šestica' opremljena je podešivim amortizerom upravljača s dvostrukim cijevima renomirane marke Ohlins, što je još jedno rješenje preuzeto s modela, pogodate, ZX-10R.

Stražnji amortizer ima mogućnost podešavanja za dvostruku regulaciju brzine kompresije, brze i spore udare kompresije, pa dopušta filigranki precizno podešavanje i za naizbirljivije vozače i vikend-trkače.

Iako je okvir gotovo identičan starom, promjene je doživio dio koji ga spaja s stražnjom vilicom. Uži stražnji dio okvira, koji drži

sjedalo, omogućio je nižim vozačima lakši oslonac o tlo, jer je i sam sjedalo uže. Osim toga, sjedalo je i oko 5 mm niže nego do sada. Novo sjedalo je i kraće, pa se sada prilikom ubrzavanja možete osloniti na rep.

Veća snaga na srednjim okretajima

Znatno veći napredak, osim na geometriji novog Ninja, postignut je na samom agregatu. Inženjeri iz Akashija su se ovaj puta potrudili razviti iskoristiviji pogonski agregat u svim režimima rada. Iako



JAPANSKA DIJETA

Lakši čak 10 kilograma

Veliki doprinos performansama zasigurno daje smanjenje ukupne mase novog Ninja za cijelih 10 kilograma. Voda projekta, Yoshuha Okabe, kaže da su njihovi tehničari uložili velike napore kako bi izbacili svaki dodatni gram. Dobar dio uštede na ukupnoj težini postignut je olakšanjem nekih dijelova samoga agregata. Tako su, primjerice, bregaste osovine izrađene od SCM materijala i olakšane za punih 400 grama, dok se na magnezijskim poklopциma motora uštědilo 610 grama. Za natjecateljsku primjenu poklopci motora nude i dodatnu mogućnost uštede težine, budući da se njihove unutarnje obloge - kojima je namjena smanjenje buke - također mogu odstraniti, smanjujući tako ukupnu težinu motocikla za dodatnih 340 grama. Daljnje uštede postignute su na menjajući kutiji, koja je uža, pa štedi daljnjih 170 g. Injektori na vrhu također su doživjeli redizajn, štedeći daljnjih 80 grama. Sada je smanjen broj O2 senzora sa 2 na 1. Uljna pumpa i elektropokretnica štede daljnjih 70 grama. Nove cijevi i spremnik rashladne tekućine štede još 150 g. Stražnji okvir napravljen je iz dva dijela, od aluminijuma tehnologijom, "die-cast" a stražnji držać tablice isti je kao na modelu ZX-10R, te štedi još 150 g. U Kawasaki nisu objavili 'suhu' težinu novoga modela, no masa sa svim tekućinama bi trebala biti 191 kg. ■



Na poklopцу motora se s unutrašnje strane nalazi prigušnica buke, koja se može skinuti, čime se štedi 350 grama

Stražnji dio okvira
napravljen je iz dva dijela,
kako bi se za potrebe
utrka suvišan dio
lako mogao
odstraniti



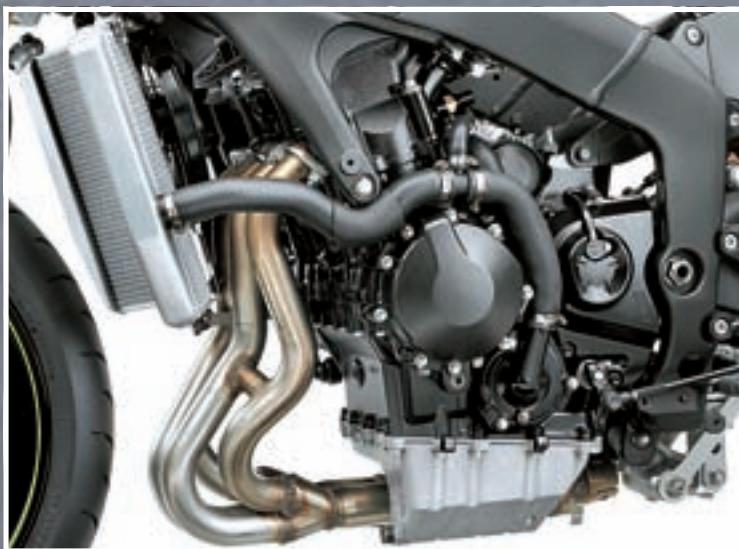
Spremnik goriva daje odličan oslonac, a nova prednja vilica sigurnost prednjem kraju



▼ Na presjeku usisa vide se nove usisne plastike s novim dvostrukim usmjerivačima na ulazu. Po rječima tehničara na pisti upravo su oni zaslužni za najveće povećanje u srednjim režimima rada motora



Uvisni tuneli s dvostrukim usmjerivačima zraka, dužim i kraćim, ali fiksni



Izmijenjen je profil klipa i njegova završna obrada, a nove su i karike





Iako podsjeća na veći model, nova Ninja je mnogo ljepša. Ima nove usisnike na sredini oplata i pokazivače smjera u oplatama

krajnja snaga ovog modela nikada nije bila upitna, ona je na ovom nasljedniku još veća i sada iznosi 128 KS (prije 125 KS) pri 14.000 okr/min bez prisilnog upuhivanja zraka, a s Ram-Airom je ona porasla na 134 KS, što novog Ninja stavlja rame uz rame s Yamahom R6. Vrijednost maksimalnog okretnog momenta ostala je manje-više ista s 66,7 Nm pri 11.800 okr/min, no znatan je napredak postignut na povećanju okretnog momenta u srednjim okretnajima, što će novom Ninja omogućiti bolja ubrzanja i vrlo linearan i izravan odziv na ručicu gasa. Promjene na agregatu uključuju poboljšanja na ubrizgavanju goriva, kanalima cilindara i paljenju.

Osim toga, novi usisi zraka sada su dvostruko duži, dok su u odnosu na dosadašnji model klijovima izmijenjeni profil i završna obrada. Nove karike dizajnirane su

s ciljem smanjenja mehaničkih gubica snage, baš kao i vodilice lanca bregaste osovine. Sve to u kombinaciji s novim kolektorom ispuha doprinosi poboljšanju performansi u niskim i srednjim okretnajima, uz blagi porast krajnje vrijednosti snage.

Kako je po našem mjerenu na usporednom testu od prošlog modela jača bila jedino Yamaha, tako će i sljedeće godine Kawasaki biti itekako konkurentan po pitanju snage. Mali nedostatak modela 2008. - nesigurnost na

KONFIGURACIJA PISTE AUTOPOLIS



Roller coaster

Svaki detalj oko staze djeluje besprekorno i sigurno

Ova japanska pista vrlo je zabavna i po svojim velikim usponima i nizbrdicama predstavlja rijetkost među pistama, a podsjeća nas na pistu Barber u Americi ili Phillip Island u Australiji. Visinska razlika između najvišeg i najnižeg zavoja iznosi 52 m (Phillip Island 57 m, a Grobnik 22 m) što najbolje pokazuje koliko ona ima strmina. Maksimalni uspon je 7,2% a maksimalna nizbrdica iznosi čak 10%, nakon koje slijedi naglo kočenje. Pista je dugačka 4.674 m (usporedbe radi, Grobnik je dugačak 4.168 m), široka između 12 i 15 m, a najduža ravnica iznosi 902 m. Dakle, prava i vrlo svestrana pista. Autopolis ima 3 puta po dva zavoja koja se vežu u jedan (tipa Zagrebačkog zavoja na Grobniku), što je tehnički zahtjevne i vrlo interesantno za voziti. Čak 3 zavoja su toliko oštra da se mora ubaciti u 2. brzinu. Izlasku na ciljnu ravnicu predhodi izuzetno brz i dugačak zavoj (tipa onog "Parabolica" u Monzi), cijem je cijelom dužinom postavljena tribina za gledatelje. Asfalt je vrlo dobar, a neki od zavoja su valoviti, što predstavlja kušnju za ovjes. Tri vrlo oštrega kočenja stavlju na kušnju kočnice, prednju vilicu i protukliznu spojku. ■

Sam na tribini zadnjeg zavoja ima 20.000 sjedećih mesta



Veličine ostakljene zgrade unutar kruga piste dozvoljavaju VIP članovima pogled na čak 70% staze

Tribina na ciljnoj ravni za "samo" 10.000 sjedalica. Eh, da nam ih je prebaciti na Grobnik! One u ovim brdima zjape prazne



POVIJEST PISTE AUTOPOLIS - JAPAN

Zavoji peru lovju

Povijest Kawasaki je testne staze Autopolis vrlo je burna i zanimljiva. Autopolis je relativno mlađa japanska staza, otvorena 1990. godine, a nalazi se na najjužnijem od četiri velika Japanska otoka, otoku Kyushu. Danas je u stopostotnom vlasništvu Kawasaki.

Napravljena je na udaljenosti sat i pol vožnje od prvog većeg mesta, u brdima na sredini otoka, na nadmorskoj visini od čak 1.200 m. Kyushu je vrlo brdovit otok a u njegovom samom srcu nalazi se Aso (1.592 m), najaktivniji vulkan u Japanu. Staza je napravljena unutar nacionalnog parka Kujyu, a u izradu staze je bio uključen arhitekt Yoshitoshi Sakurai, koji je bio voditelj projekta u Honda F1 timu tijekom 1960-tih. No, iako je staza od prvog dana zadovoljavala visoke standarde u pogledu svojih objekata, nikada nije ugostila utrke Formule 1. Njena udaljenost i nedostatak smještaja u blizini glavnih razlozi zašto ona do sada nije ugostila veće međunarodne priredbe. A napravljena je vrlo bogato i luskuzno, sa čak 30.000 sjedališta na tribinama, u što nisu uračunate brojne ostakljene zgrade za VIP goste i mesta duž piste.

Jedina veća međunarodna utrka održana na stazi Autopolis bila je 1991., kada se održalo Svjetsko prvenstvo sportskih automobila "430 km Autopolisa", koje su osvojili Michael Schumacher i Karl Wendlinger u Mercedes-Benz C291 Sauber. Staza trenutno drži utrke D1 Grand Prix, kao i Super GT te japansko Superbike prvenstvo.

Zaprepašćujući je podatak da ona većinom godine zjapi prazna, a da su zgrade uglavnom zapuštene i prljave. Financijska isplativost staze je vrlo upitna, a govor se da je napravljena s ciljem pranja novca japanske mafije. Cijena gradnje bila je 500 milijuna dolara, a investitor je bio kontroverzni bankar Tomonori Tsurumaki, koji je kasnije upao u financijsku krizu. Uložio je mnogo novaca na trkače konje i slike poznatih umjetnika kao što su Picasso, Monet, Van Gogh, Chagall, Renoir i Magritte. Njegova kompanija, Japan Trust Sakrie, završila je u stečaju 1993. godine.

S obzirom na svoje finansijske poteškoće tijekom povijesti, pista Autopolis je nekoliko puta promijenila vlasnike. Godine 2005. stazu Autopolis kupio je Kawasaki za 300 milijuna dolara. Zanimljiv je podatak da je upravo ove godine srušen jedini hotel izgrađen na samoj stazi, i to zato što ga je bilo preskupo održavati i čistiti. ■

Autopolis je izgrađen "Bogu iza nogu", u brdima, na nadmorskoj visini od 1.200 m. Iako tehnički bespriječorna, zbog pre malo hotelskih smještaja nikada nije ugostila Formulu 1. Zanimljiv je podatak da su na otoku Kyushu, gdje je staza izgrađena, živjeli do svoje smrti Kamato Hongo i Yukichi Chunganji, do sada najdugovjećnije zabilježene osobe na svijetu



Stržnji ispušni top ima izlaz vrlo izduženog i nepravilnog oblika, a ispred njega se nalazi katalizator u loncu pokrivenom crnim limom



Novi ispušni top sadrži brojne kanale za smanjenje buke, te ispušni ventil pogonjen elektronikom

nižim okretajima - sada je riješen s ovim izmjenama.

Usmjeren prema vozaču

I ergonomija je, baš kao i geometrija, izmijenjena u odnosu na ovogodišnji model: prije svega, ručice upravljača su sada približene vozaču, te dodatno okrenute prema motociklu, što bi trebalo omogućiti intuitivniji položaj u vožnji. Spremnik goriva sada je zaobljeniji i tanji, pa tako vozaču omogućava bolji oslonac u zavojima i više povratnih informacija, dok je njegova zapremina ostala 17 litara. Nadalje, novo vozačko sjedalo sada je, kako smo već spomenuli, uže i niže za otprilike 5 milimetara, a nešto je i kraće. Kada sjedamo na novi ZX6R, jednostavno je sve na svome mjestu, nema se tu puno šta niti dodati niti oduzeti, a mi se osjećamo kao da smo ga već godinama vozili. Ergonomija je nadasve vrlo intuitivna, omogućavajući vozaču da se vrlo lako kreće na ledima ovog tajfuna, olakšavajući munjevit napad zavoja tijelom.

Munjevit na pisti

Ninja u 2009. ulazi još beskompromisnija, gotovo u potpunosti orijentirana na vožnju trka-

SHOWA BPF PREDNJA VILICA

Vilica sa velikim klipom

Velika novost je i potpuno nova Showina prednja BPF (Big Piston Fork) vilica, a prevedeno na hrvatski to znači da se radi o vilici s velikim klipom. U usporedbi s konvencionalnim vilicama kakve smo dosad imali prilike vidjeti na Kawasaki-jevim motociklima, glavna razlika je u puno većem promjeru glavnoga

klipa (ø37 mm za razliku od ø20 mm). Ovakva konceptacija omogućava ulju unutar vilice da djeluje na četiri puta veću površinu, smanjujući tako pritisak i omogućavajući ugleđenje rad prilikom amortiziranja neravnina te veću kontrolu i stabilnost motocikla. Druga velika prednost je smanjenje

ukupne težine vilice, budući da BPF vilica sadrži puno manje unutarnjih elemenata od one konvencionalne.

Novost je i podešavanje vilice. Sada na gornjoj strani regulirate obje hidrauličke komponente (povrat i kompresiju), dok s donje strane regulirate predopterećenje opruge. ■

USPOREDBA UNUTRAŠNJOSTI VILICA

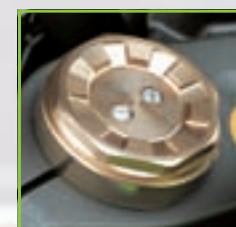
USIDE-DOWN KLASIČNA VILICA

VODILICA
GLAVNI KLIP
CILINDAR
UNUTARNJA CIJEV
DONJI KLIP

* dijelovi označeni narandžasto su nepotrebni kod "Big piston" vilice

"BIG PISTON" VILICA

VODILICA
GLAVNI KLIP
UNUTARNJA CIJEV



Prednja vilica sada ima podešavanje kompresije i povrata s gornje strane. S donje strane prednje vilice sada se nalazi podešavanje na opruzi



lištimu širom svijeta, dok cestovna upotreba sve više pada u drugi plan. Smanjenje težine, centralizacija masa i promjena kota ciklistike rezultiralo je lakšim upravljanjem. Jednostavno, novi ZX6R ne umara niti nakon cijelodnevнog jurcanja natjecateljskom pistom. To više nije onaj veliki i teški Kawasaki na kakvog smo navikli – danas se nova Ninja vozi kao bicikl. Motocikl daje vrlo puno povratnih informacija vozaču, zahvaljujući kojima je motocikl precizan u zavoju, kako na ulasku, tako i na izlasku.

Osobito nam se svidio novi prednji kraj, kako na kočenju, tako i pri prolasku preko valovitih neravnina u nekim zavojima. Mnogo smo razmisljali o novoj prednjoj vilici dok smo kružili zavojima i uvidjeli kako najveću korist od nje dobivamo upravo na kočenju. Iako je prednje ogibljenje relativno mekano podešeno za cestovnu upotrebu

BRIDGESTONE BT003 TYPE 4



Trkača kao žvakača

Naši Kawasaki bili su opremljeni najnovijim gumama Bridgestone BT003 Type 4. Type 4 je najmekša mješavina ove gume i koristi se za glatke staze i za nedužinske utrke. Sručnjaci Bridgestonea mijenjali su nam ih svaka 3 sessiona i to s punim pravom, jer je tada već bila pri kraju. Dakle, ova trkača guma izdrži svega 110 km ali drži kao žvakača guma u kosi. Ne možemo niti pretpostaviti koliko bi izdržala na našem abrazivnom Grobniku. No, pole position je vaš! ■



Zbog malih gabarita vrlo je lako skakati po novoj Ninji, pa se šikane mogu vrlo brzo proći, a strelovit je i ulazak u zavoj



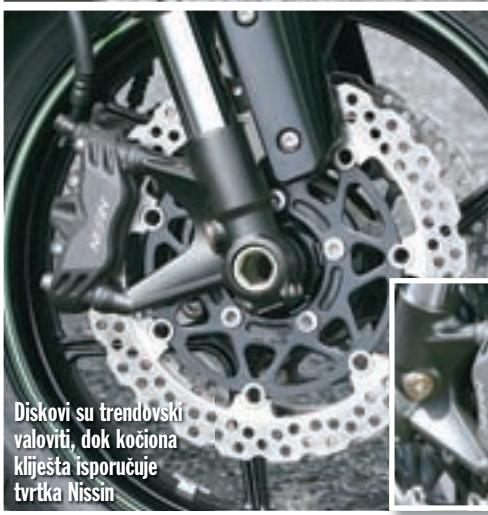
Oba prednja svjetla rade samo kada je uključeno dugo svjetlo



Stražnji kraj s bočne strane je isti kao na ZX10R, dok je s gornje više profiliran spojlerima



Oslonci nogu su isti kao i na većem bratu, elosirani u crnu boju



Diskovi su trendovski valoviti, dok kočiona klješta isporučuje tvrtka Nissin

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES LTD



Izvorna Kawasaki'ska djelatnost je proizvodnja brodova



Najveći tankeri specijalnost su Kawasaki



Novinari iz cijelog svijeta u Kawasaki'skom brodogradilištu. Iz Hrvatske je prisustvovao, kao i uvijek, samo jedan novinar

Kawasaki nije Kawasaki



Kawasaki'ski robot koji se koristi u industrijske svrhe

Kawasaki Heavy Industries Ltd je međunarodna korporacija sa sjedištem u Japanu. Ima sjedište u Kobeju i Tokiju, a motocikle proizvode u Akashiju. Tvrta se zove po svom osnivaču - Shozo Kawasaki - i nema nikakve veze s istoimenim gradom Kawasaki.

Osim motocikala i četverocikala ostale Kawasaki'seve podružnice proizvode brodove, industrijska postrojenja, traktore, vlakove, svemirsku opremu i vojne zrakoplove.

Mi smo posjetili dvije tvornice u centru Kobeja, brodogradnju i proizvodnju ultrabrzih vlakova i tramvaja. Naravno, u brodogradilištu nam je pažnju privukao 12-cilindrični dvotaktni dizel agregat sa klijovima promjera metar, u čiji blok čovjek ulazi radi servisa. Ali svakako su najdomljiviji vlakovi čija maksimalna brzina može biti do 285 km/h. Svi se oni proizvode ručno i u malim serijama. ■



Mlazni motor iz Kawasaki'se tvornice



Malo kome je poznato da Kawasaki radi i bagere



Vlak iz serije 700 često se koristi u Japanu i Koreji



Jedan od najbržih vlakova na svijetu "Hikari rail star" proizvodi Kawasaki, a on može razviti maksimalnu brzinu od čak 285 km/h

bu, nova Ninja se ne propinje na prednji kotač, pa stoga niti ne destabilizira i olakšava stražnji dio. U kombinaciji sa odličnom protukliznom spojkom stražnji kraj je uvijek prikovan za asfalt.

Zanimljiva su tri oštra zavoja na pisti Autopolis, na koja dolazimo sa poduzih ravnica, posebice kada iz šeste prebacujemo u drugu brzinu na ciljnoj ravni, ili iz četvre u drugu na preostale dvije, a da stražnji kotač niti jednom ne zavili ili ne poskoči. To vam daje sigurnost da u niže brzine možete ubaciti i prije vremena, kako biste si ostavili više vremena za pripremu za ulazak u zavoju.

U samom zavoju Ninja se ne razlikuje od stare, dok na izlasku ima mnogo više potiska u ledu. Uz to, geometrija mu dopušta mnogo lakše zatvaranje zavoja na izlascima, tako da

kod ranijeg otvaranja gasa nema negativnog osjećaja širenja putanje. Upravo to i jest prednost najnovijeg modela, jer bitka se dobiva na ulasku i izlasku iz zavoja, a ne u samom zavoju ili na pravcima.

No, iako je agregat rađen za staze, ovaj model ima mnogo jači okretni moment u srednjim okretajima motora nego prije i sada vrlo fluidno nabire okretaje. Čak i kada vam okretaji padnu ispod radnih 8.000 okr/min, novi Ninja još uvijek snažno vuče, neprimjereno ovoj klasi. Itekako su primjetna poboljšanja na novom modelu i neprestani naporci koje ulažu stručnjaci iz Akashija.

Pohod na titulu SS600 2009.

Ne bismo se usudili tvrditi kako agregat ZX6R ima više vršne snage od dosadašnje trostrukre pobjednice naših usporednih testova u klasi 600 Yamahe R6, ali smo sigurni da je ima više na sred-



S onima koje nismo pretekli na stazi obračunali smo se kasnije, kako dolikuje tradiciju

Staza je vrlo tehnička, s mnogim povezanim zavojima. I asfalt drži gumu više nego guma njega

njim i nižim okretajuma. No, tu ćemo tvrdnju provjeriti već u veljači na tradicionalnom uporednom testu klase 600, koji ćemo organizirati na domaćem terenu, na grobničkoj pisti. Yamaha, Suzuki i Honda nam dolaze tehnički neizmjenjene, pa nas zanima koliko je nova Ninja napredovala u očima svih naših testnih vozača.

Kao da su nas tehničari iz Akashija poslušali kada smo na posljednjem usporednom testu klase 600 napisali da Kawasakievom modelu nedostaje amortizer upravljača, da je slab u niskim okretajima i da ima pretvrđ ovjes. Upravo su to tri točke na kojima je nova Ninja najviše napredovala.

Nevjerojatno je koliko jedan stupanj okomicice prednje vilice, kraći međuosovinski razmak za 5 mm i 10 kilograma manjka znače u praksi! Novi ZX6R definitivno se mnogo brže obrušava

u zavoj i mnogo je ugodniji za voziti. Ovjes je čak mekši nego na prošlom modelu i doprinosi osjećaju lakoće u vožnji.

Kawasakijeva 'šestica' u ove godine vrlo rano dolazi u prodaju - već u siječnju, a nudit će se u tri raspoložive boje: tradicionalnoj zelenoj, plavoj i crnoj. Poželjeli smo je vidjeti i u bijelom odijelu, u kakvom će to biti ZX10R sljedeće godine, ali nešto mora ostati i za osvještenje 2010. Cijenu uvoznika nije još odredio, ali se govori o neznatom poskupljenju, kao i svake godine, zbog godišnje inflacije.

Još jedna novost koju je Kawasaki obznanio novinarima prilikom prezentacije u Japanu: Kawasaki od sljedeće godine s jednim tvorničkim timom ulazi direktno u klasu 600 Supersport svjetskog prvenstva. Nazdravimo u to ime!



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocihindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 67 x 42,5 mm
Obujam: 599 ccm
Odnos kompresije: 13,3:1
Razvod: 2 bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje Keihin s leptirastim tijelima promjera 38 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: aluminijski
Ovjes: preokrenuta vilica s cijevima promjera 41 mm, hoda 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hoda 134 mm
Gume: prednja 120/70ZR17M/C (58W), stražnja 180/55ZR17M/C (73W)
Kočnice: naprijed (plivajući) disk promjera 300 mm i kočione čeljusti Nissin sa 4 klipi, 4 pločice, straga disk od 220mm i čeljust Tokico
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.090, širina 705, visina sjedala 815, osovinski razmak 1.400, težina 191 kg sa tekućinama
Deklarirano: max. snaga - 128 ks (94,1 kW) - 14.000 okr/min, max snaga sa upuhivanjem zraka - 134 KS (98,5 kW), max. okr. moment - 6,8 kgm (66,7 Nm) pri 11.800 okr/min
Spremnik goriva: 17 l.

+ kočnice, amortizer upravljača, snaga, moment, ovjes, položaj tijela, cijena, protuklizna spojka, ciklistika

- zaštita od vjetra, izbor boja