

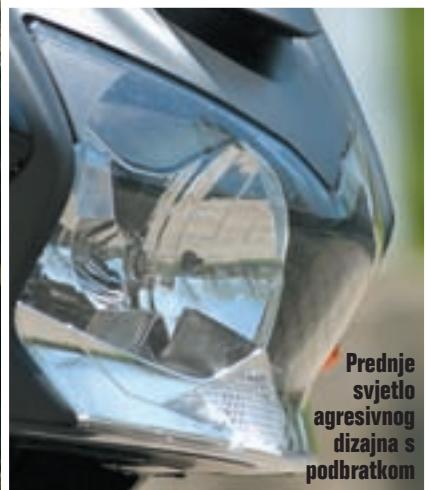
Neće snaša

Novost u 2005. godini za Kawasaki svakako je predstavljanje modela Z 750 s oznakom S, već prozvanog Zed po popularnom modelu iz sedamdesetih godina prošlog stoljeća. Svi koji su uzdisali za ZR7 S neka još dublje udahnu

PIŠE: DOMAGOJ KREŠO-LOVRIC

ako bi nam bilo najlakše nabrojati izmjene u odnosu na goli Z 750, novi model s oznakom S zaslužio je cijeloviti pristup. Gledano s tehničke strane, Z 750 S je gotovo identičan svojem golog bratu koji je predstavljen prošle godine. I dalje je agregat koji je do nedavno svojom zapreminom bio eksluziva za natjecateljske staze ugodno smješten u čelični okvir diamond konstrukcije, čineći tako skladnu cjelinu. Stručnjaci iz Akashija ovakav koncept okvira koriste i razvijaju već desetljećima, što i najnovijoj generaciji donosi respektabilnu čvrstoću.

Srce Zeda i kod S verzije kuca snagom 110 KS iz zapremeine od 748 ccm. Nepromijenjen je i kompresijski omjer od 11,3:1, kao i omjer pravrta i hoda od 68,4 x 50,9 mm. Za pripremu smjese goriva i zraka zadužen je Keihin sklop elektronskog ubrzavanja sa leptirastim tijelima promjera 34 mm. Cijeli sustav napajanja i digitalnog paljenja povezuje i nadgleda centralno računalo 32 bitne tehnologije. Ovaj dio posla Kawasaki je su stručnjaci odlično odrali, pa je odaziv na otvaranje gasa odličan,



Prednje svjetlo agresivnog dizajna s podbratkom



tamburaša 'oče bajkera'



**Velika maska kao znak raspoznavanja.
Dopadljiva i funkcionalna. Tijelo vozača i koljena biti će zahvalni**



Digitalni instrumenti su na S verziji ustupili mjesto klasičnim analognim



Pogonski agregat je jednak onom na goloj verziji. Jedino mjenjač ponekad ima loš dan

a razvijanje snage ugladeno i pravocrtno. Izvedba motora sa četiri cilindra i dvije bregaste osovine koje se poigravaju sa 16 ventila dobro je poznata. Gotovo da i nema proizvođača na svijetu koji ne nudi takav koncept. U potpunosti se radi o agregatu preveztom sa topless modela na kojem je glava izrađena naprednom "Die cast" tehnologijom.

Stjenke cilindara su presvućene posebno nanesenim slojem kroma koji osigurava dugotrajnost. Ispušni sustav 4 u 1 je načinjen od ovalnih cijevi koje propuštaju ravnometar protok plinova, a ugrađen je i KLEEN sustav katalizatora koji smanjuje emisiju štetnih plinova. Prilikom izrade nije se štedjelo na upotrebi kvalitetnih materijala, pa je cijeli ispuh od nehrđajućeg čelika. Ispušni lonac impozantnih dimenzija daje odlično pogoden zvuk. Na niskim okretajima to je ugodno brundanje, a na višim okretajima puni zvuk tipičan za Kawasaki.

Za 6 brzinskih mjenjač imamo uglavnom povhale. Promjene brzina su glatke i lagane, ali ne bi to bio Kawasaki kada bi mjenjač radio savršeno, pa bi manje iskusni vozači mogli imati poteškoća s pronalaženjem neutralnog položaja prilikom zaustavljanja. Ukupno mjenjač ostavlja vrlo pozitivan dojam jer odličan izbor prijenosnih omjera odgovara gotovo svim situacijama i načinima vožnje. Ručica spojke i ručica kočnice imaju mo-

gućnost podešavanja, što će svakako učiniti ovaj motocikl popularnim široj publici. Odvajanje spojke je riješeno tradicionalno pomoći čeličnog uzeta.

Oblik upravljača je osmišljen pomalo agresivno, sa širokim hvatom, a upravo to nam se posebno dopalo. U vožnji pruža osjećaj čvrstoće i pouzdanosti, dok udobnost

**Nazalost,
Z750 S
nema
središnji
oslonac**





nije narušena. Cijeli sklop upravljača je u crnoj boji, a jedino čime zaostaje za konkurenćijom je nemogućnost podešavanja po visini.

Zed stoji na sigurnim nogama. Prednja vilica sa štapovima promjera 41 mm klasične je konstrukcije, bez mogućnosti igranja s oprugama i hidraulikom u njoj. No, to nije ni potrebno, jer prednje ogibljene odlično grabi sve ispred sebe, predvidivo i sigurno.

Ime stražnje vilice spominje se prvi puta osamdesetih godina 20. stoljeća i zaštitni je znak Kawasakiovih sportskih motora. Riječ je o UNI TRACK aluminijskoj vilici o čijem se gibanju brine Kayaba, tradicionalni dobavljač Kawasaki kad je riječ o amortizerima. Plinski mono amortizer omogućava podešavanja u 11 položaja: 4 pozicije za povrat i 7 za kompresiju. Dovoljno i za Nakanove mehaničare. Tvornički podešen, duge brze zavoje prolazi čvrsto i sigurno, bez poznatog žvakanja stražnjeg kraja. Krstareći brzinama od 80 do 120 km/h motor doslovno klizi po cesti. Odlična ocjena za usklađenost prednjeg i stražnjeg ovjesa.

Kočnice također zaslužuju palac gore. Prednji dvostruki diskovi promjera 300 mm pružaju otpor četveroklipnim kočionim Tokico klijevima smještenim klasično, dok se na stražnjem kotaču nalazi disk veličine 220 mm s kočionim klijevima pričvršćenim direktno na zadnju vilicu, rješenje preuzeto od

Poznato? Zadnji kraj jednostavno vrši: Ninja, Ninja!



Zed nosi na sebi svega pomalo od veće braće



dinastije Ninja. Koristimo izraz »klasično« pričvršćenje prednjih klješta jer je samo pitanje vremena kada će radikalne kočnice postati standard i ove klase motocikala.

Zaključak za kočionu grupu je jednostavan: odlične kočnice, precizno i mekano doziranje i jednim prstom osiguravaju ono najvažnije: sigurnost i odlučnost. Za one malobrojne koji iskorištavaju potencijal kočnica do granica preporučujemo ugradnju opletenih crijeva za kočnice.

Što je dobro trkačima, dobro je i za onoga tko ih dolazi gledati. Lagane i tanke šesterokrake naplatke Zed je preuzeo od sportskih modela iste marke. Kao takvi samo dopunjaju pogoden ovjes, pa je upravljanje lako, a rotirajuće i neogibljene mase svedene

na najmanju moguću mjeru. Istu obuću možete kupovati za sve motocikle u klasi, pa tako i Zed ima gumu 120/70 ZR 17 sprijeđa i 180/55 ZR 17 straga. Nepromijenjeni međuosovinski razmak od 1.425 mm pruža dovoljno mirnoće za otvorenu cestu uz dovoljavajuću agilnost u gradu.

Najvažnija i najuočljivija promjena koja opravdava označku S je prednja zaštitna maska. Više nema govora o čistom naked motociklu, no, iako se možda neće svima svidjeti, maska udovoljava svojoj osnovnoj namjeni, zaštiti od vjetra. Za razliku od potpuno golog Zeda vožnja će biti udobna i kod brzina viših od 150 km/h. Tek pri brzinama većim od 180 km/h biti će potrebno malo nakloniti glavu iza vjetrobrana. Zaštita od neugod-

nih strujanja zraka osigurana je čak i za koljena, što nije uobičajeno kod drugih motocikala sa polouklopom. Vjerujemo da su tehničari s novim S modelom provedli podostava vremena u zračnom tunelu jer je obstruvanje zraka i kapljica kiše odlično riješeno. Proziran vjetrobran je postavljen visoko i nema mogućnosti dodatnog podešavanja. Cijela zaštitna maska napravljena je kvalitetno i ne pokazuje znakove popuštanja ni nakon dužeg korištenja na našim poznato kvalitetnim cestama. Jedino što se može zamjetiti jest zvuk koji se pojavljuje oko 7.000 o/min. Pri tom režimu vibracije motora prenesene kroz okvir oslobađaju roj cvrčaka iz polouklopa. Ne radi se ni o čemu drastičnom, pa nakon malo privikavanja zvuk više



Prednji diskovi
dobro grizu

Sjedalo suvozača je bitno
suženo, a rukohвати су
izuzetno atraktivni



Stražnja
kočnica je
osrednja

nismo ni primjećivali. Izgled zaštitne maske na prvim fotografijama nam je bio upitan. Kada smo Z-a dobili na test, osjećaji su se promjenili jer naglašene linije u potpunosti odgovaraju naravi ovog motocikla.

Inženjeri iz Akashija, poneseni valom promjena, odlučili su zamijeniti i instrumente. Jedna od asocijacije na sportski karakter prošlog modela bili su instrumenti posuđeni od Ninja, dok ovogodišnji govorile o novom, smirenom karakteru Zeda. Brzinomjer i brojač okretaja klasičnog su kružnog oblika, analogni i dopadljivi, a svaki je u podnožju upotpunjeno s po jednim malim LCD displejom. Na njima očitavamo podatke o stanju goriva u spremniku, satu i prijeđenoj dnevnoj i cijelokupnoj kilometraži. Instrumenti i displeji dovoljno su vidljivi po lošem vremenu ili pri noćnoj vožnji. Primjereni jednom toureru, vidljivi i bez zamjerkе su svjetlosni indikatori za pokazivače smjera, neutralni položaj mjenjača, indikator ulja i dugog svjetla. Novi retrovizori, smješteni na plastičnoj masci, mogli bi biti i pregledniji. Postavljeni su prilično usko, pa preglednost unatrag i nije zavidna. Ispod retrovizora nalaze se lijevo dizajnirani pokazivači smjera. Oni svojim izgledom ne narušavaju ukupni izgled motocikla, a napravljeni su tako da su bolje vidljivi sa boka. Taj detalj nalazi se i na novoj R seriji istog proizvođača. Prednje svjetlo, slično onome na golu Z-u, ima dva reflektora, a dodan je svojevrsni "podbradak" koji naglašava agresivnost. Osvjetljenje koje pruža je posve zadovoljavajuće za noćna putovanja otvorenom cestom.

Od detalja možemo spomenuti lijepo oblikovane oslonce za noge, koji su isti kao na prethodnim modelima. Osim lijepog izgleda možemo im pripisati i jedan nedostatak, a to je da neugodne vibracije prenose na noge vozača. Kako se taj problem javlja tek prilikom brzog putovanja autocestom, nema mu smisla pridavati previše važnosti.

Sjedalo vozača i suvozača sada je presvućeno novim materijalom koji smanjuje klizanje. Kako je stražnji kraj dizajniran u natjecateljskom stilu, ispod sjedala nema previše mjesta. Ako otkrijete gdje se nalazi bravica za otvaranje, te strpljivo poradite na skidanju sjedala, dočekat će vas prostor u koji stanicu samo sitnice. Slovenski zastupnik prilikom isporuke tu stavlja komplet za prvu pomoć, što je pohvalno i moglo bi biti dobar primjer našim zastupnicima.

Kako se radi o motociklu gotovo turističkih pretenzija, uskoro bismo mogli na tržištu očekivati izbor putnih torbi i kofera koji bi Z-a dobro nadopunili.

Običnom modelu Z-a bile su upućivane zamjericke zbog vozačkog sjedala. Ono je bilo nagnuto prema naprijed, u stilu pravog streetfighter-a, pa bi prilikom kočenja vozač nalijegao na spremnik goriva. Sjedalo na S modelu je 10 mm sniženo, a mi smo podijeljeni mišljenja je li to riješilo problem. Budući je konkurencija u ovoj klasi počela nuditi korisno podešavanje sjedala po visini, očekivali smo sličnu novotvariju i na Kawasaki-jevoj uzdanici. No, čak i bez podešavanja po visini položaj vozača je dobar i ne ostavlja puno prostora za poboljšanja.



Kawasaki Z750 S voli Grobničke zavoje, no serijske gume se na gruboj podlozi brzo pregrijavaju

Suvozači više ne moraju gristi nokte jer je njihovo mjesto takoder dorađeno. Pohvale zaslužuju odlično oblikovani rukohvat i ukupan položaj suvozača, koji se sada može prepustiti užitcima vožnje.

Prema instrumentima maksimalna brzina je iznosila preko 260 km/h, a sa suvozačem točnih 240 km/h. Najveća zasluga za ostvarivanje tako velikih brzina pripada dobroj aerodinamici vjetrobrana i vješt odmjerenoj 6. brzini prijenosa.

U stvari bi jedini pravi nedostatak Zedu, imajući u vidu njegove turističke sklonosti, bio nedostatak centralnog oslonca. Uz njega bi bilo lakše pričvršćivati goleme količine prtljage za duga putovanja i podmazivati lanac na usputnim stanicama.

Ono što većinu potencijalnih kupaca i vozača interesira je svakako ukupna ocjena. Bez pretjerivanja: čista zabava. Poput lovačkog aviona agilno se obrušava u zavoje, prava igračka za vožnju do omiljenog kafića ili



**Lakoća obrušavanja u zavojima je odlična.
Čista zabava!**

Koja bi mu snaša
odoljela!



putovanja u druge države. Nije bitno kuda ćete krenuti jer Z će pružiti dovoljno udobnosti za vozača i suvozača.

Tradicionalna tvrdoča Kawasaki je i na ovome modelu, no

upravo to će privući kupce, jer predstavlja dobar kompromis između gradskog trkača i udobnog dugoprugaša. Ako za svoje novce tražite najviše "motora", uperite prst u Z 750 S i nećete pogriješiti. Kao što uzrečica

kaže: "jer ste vi to tražili", cijenom od 62.655,00 kuna do registracije opravdava svoje pojavljivanje na tržištu. Velika je mogućnost da Z 750 S kod hrvatskih kupaca osvoji neslužbenu titulu "best buy". ■

**U dvoje je
ljepše, zar ne!**

TEHNIČKI PODACI	
Motor:	četverocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod:	68,4 x 50,9 mm
Obujam:	748 ccm
Odnos kompresije:	11,3:1
Razvod:	dvije bregaste osovine u glavi s 4 ventila po cilindru
Hladjenje:	tekućinom
Paljenje:	elektronsko
Napajanje:	elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 34 mm
Spojka:	s višestrukim diskovima u uljnoj kupki
Mjenjač:	6 brzina
Okvir:	konstrukcija od čeličnih cijevi
Ovjes:	sprijeđa klasična vilica s cijevima od 41 mm, straga oscilirajuća vilica s Uni Track monoamortizerom
Gume:	prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice:	naprijed dvostruki diskovi promjera 300 mm sa 4 klipa, straga disk promjera 220 mm sa 2 klipa
Dimenzije (mm) I težina:	dužina 2.080, širina 770, visina sjedala 805 mm, osivinski razmak 1.425, težina 199 kg.
Deklarirano:	snaga - 110 ks (81 kW) pri 11.000 okr/min. max. okr. moment - 7,56 kgm (73 Nm) pri 8.200 okr/min
Spremnik goriva:	18 l
+ vjetrobranska zaštita, rukohvati suvozača, položaj upravljača, snažan agregat, odlične kočnice, cijena	
- nedostatak centralnog oslonca, osjetne vibracije	