

Novi Z 750 donosi nam poboljšanu ergonomiju, pa je tako sada zahvaljujući primaknutom upravljaču položaj sjedenja potpuno uspravan



Tri godine nakon predstavljanja prve inačice, koja je bila najprodavaniji Kawasakiev motocikl u Europi, japanski proizvodač izbacuje na tržište novi Z 750. Obnovljeni se naked svojom filozofijom smjestio na pola puta između nekima nedovoljno snažnih predstavnika klase 600 i nekima previše agresivnih motocikala veće zapremine. Cijena mu je više nego primamljiva

Zeko

PIŠE:
KREŠIMIR
PRAŠNIČKI

ALICANTE: Turističko središte na španjolskoj obali petstotinjak kilometara južno od Barcelone, smješteno uz puno poznatiji i razvikaniji Benidorm, nije odredište samo za horde dokonih engleskih i njemačkih umirovljenika kojima doslovno vrve njegove kilometarske plaže, već može poslužiti i motocistima, u što smo se i sami uvjerili. Njegova brdovita okolica i mnoštvo zavojitih prometnica bili su izvrstan testni poligon najnovijeg Kawasakievog Streetfigtera za vrijeme svjetske prezentacije. Z 750 je motocikl koji se najbolje snalazi upravo u tom okruženju, a to je već neosporno dokazala njegova prethodna inačica.

Smatramo da je odabir njegova agregata od 750 ccm najvećim dijelom bio zaslužan za uspješnost prodaje i pomalo nam je neshvatljivo zašto se tako mali broj proizvođača odlučuje u svoje motocikle ugrađivati motore te zapremine. Jer, ako se odlučite za motocikl od 600 ccm i poželite se upustiti u malo živahniju vožnju, morat ćete broj okretaja uvihek držati u gornjem području, dok su s druge strane motocikli zapremine 1000 ili više kubičnih centimetara često previše nagli u odazivu na ručicu gasa, oduzimajući tako vozačima dobar dio čistog užitka u vožnji. U Kawasaki su to prvi uvidjeli, pa se tako ubrzo nakon premijere njihovog nakeda Z 1000 pojавio i njegov mlađi brat, Z 750. Motocikl je bio hit, što su jasno pokazivali trendovi prodaje, no budući da konkurenca nikad ne spava, a u priču su se umiješale i sveprisutne Euro 3 norme, bilo je jasno da Kawasaki mora na tržište izbaciti naslijednika. I tako smo se zahvaljujući generalnom uvozniku Kawasakievih proizvoda, tvrtki DKS iz Maribora, našli na početku ove priče: na svjetskoj prezentaciji sportskog nakeda Z 750 održanoj u Španjolskoj.

Eliksir mladosti

Baš kao i njegov stariji brat, Z 750 odiše agresivnošću već na prvi pogled. Redizajnirane linije učinile su ga još vatkijim, a dobio je i bočne 'oplate', tako kako možemo nazvati lijepo oblikovane plastične štitnike koji obuhvaćaju hladnjak. Ispod tankog repa s desne strane motocikla smješten je potpuno novi i veliki ispušni top s dva trokutasta otvora koji, prema riječima Kawasakievih inženjera prisutnih na prezentaciji, pomaže odazivu na ručicu gasa u nižim okretajima. Za bolji rad u nižim okretajima uz ispušni sustav su zasluzni i novi profili bregastih osovina, manji usisni i ispušni kanali, te za 7% veća masa zamašnjaka u odnosu na prethodni model. Ali da ipak sve nije tako bajno govori nam podatak da novi Z iz svojih 748 ccm izvlači 106 KS, dok je njegov prethodnik iz istog

i potocić



Nova instrument ploča puno je preglednija od one videne na starome modelu



Novi nazubljeni diskovi promjera su 300 mm, baš kao i na supersportskim modelima, ali novi Z će se moći kupiti i s ABS kočnicama



Stražnji amortizer posjeduje mogućnost podešavanja povrata i predopterećenja opruge



Zvijezda je
rođena: novi Z
750 spreman je za
osvajanje tržišta



◀ Prihvatile točke motora sada su smještene iza cilindara, što je rezultiralo znatnim smanjenjem vibracija

instrument ploču. Tako smo umjesto digitalnih i prilično nečitkih instrumenata sada dobili nešto konzervativnije, ali i pregleđnije rješenje s analognim obrtomjerom i digitalnim displejom s brzinomjerom i ostalim relevantnim podacima. Instrument ploča je, usput budi rečeno, iste izvedbe kao na starijem bratu Z 1000 ili novom supersportasu ZX-6R-u, jedino što Z 1000 i Z 750 imaju mjerač količine goriva, dok je taj dio instrument ploče na ZX-6R-u rezerviran za pokazivač odabranog stupnja prijenosa.

agregata izvlačio 110 KS, što bismo mogli pripisati već toliko spominjanim i dosadnim Euro 3 normama. No, odgovorni u Kawasakiju se nisu odlučili nadoknadivati izgubljenu snagu, već su usmjerili svoje snage na poboljšanje rada agregata i njegovu iskoristivost i živahnost u svim režimima vrtnje, te na neznatno jači okretni moment, koji sada iznosi 78 Nm pri 8,300 okr/min, za razliku od dosadašnjih 73 Nm pri 8,200 okr/min. Isto tako, novi 'Zekan' 750 može se podići ravnijom krivuljom snage, za koju je velikim dijelom zasluzna nova mapa paljenja, ali i novi sustav ubrizgavanja, novi injektori i leptirasta tijela, čiji je promjer s 34 mm smanjen na 32 mm. Osim toga, kako su vibracije na visokim okretnjima bile jedna od većih zamjerki prethodnom modelu, prihvatile točke agregata su sada smještene iza cilindara, što je smanjilo vibracije koje se prenose na vozača. Osim samog agregata izmjene je doživjela i mjenjačka kutija, koja se sada odlikuje lakšim i ugodnijim mijenjanjem stupnjeva prijenosa, a od ostalih novosti na agregatu možemo spomenuti i izmijenjeni hladnjak.

To bi bilo to što se tiče izmjena na samom agregatu. One možda na papiru ni na koga ne ostavljaju osobit dojam, no moramo napomenuti da je to samo mali dio izmjena koje je motocikl pretrpio u cijelosti. Jedna od možda ugodnijih promjena, barem što se tiče radnog mjesta vozača, je činjenica da su se u Kawasakiju napokon odlučili promijeniti

No, osim poboljšanja instrument ploče koja je već duže vrijeme vapića za promjenama, novi Z 750 u svojoj novoj izvedbi ima i izmijenjenu ergonomiju. Tako je sada upravljač nešto bliže vozaču, a sjedalo je otprilike 40 mm uže, kao i spremnik goriva. Sve u svemu, vozač sada sjedi nešto uspravnije, a primjetna je i lakoća manevriranja motociklom pri malim brzinama. Srećom, jer novi nam se 'mali Z' od prošle godine udebljao za punih 8 kg i sada mu težina bez pripadajućih tekućina iznosi 203 kg, samo dva kilograma manje od Z 1000, a ukoliko želite model s ABS-om, računajte na još dodatna četiri kilograma. Nažalost, mi na prezentaciji nismo imali priliku isprobati verziju s ABS-om, no vjerujte nam da su i obične kočnice sasvim dostatne za sigurno zaustavljanje.

Agresivne linije i dalje ostaju glavno obilježje Kawasakievog nakeda srednje zapremine



Novi okvir dizajniran je s namjenom pružanja što boljih povratnih informacija i komunikacije vozača i motocikla



Sveto ime 'Z'

● Kawasaki Z1 je motocikl koji je prema mnogima otvorio eru današnjih Superbike motocikala. Nastao je 1973. godine, a pokretao ga je četverocilindrični četverotaktni agregat zapreminje 903 kubična centimetra koji je razvijao 82 KS pri 8.500 okr/min. Motocikl je postao toliko popularan da su uskoro svi japanski proizvođači počeli razvijati motocikle sličnih karakteristika, a taj trend se nastavio sve do danas. Gotovo paralelno sa Z1, također 1973. godine, predstavljen je i Kawasaki Z750RS Z2, koji je dijelio vrlo sličan vizualni identitet sa svojim većim bratom Z1. Jedina razlika bio je manji pogonski agregat, koji je iz 746 ccm izvlačio 69 KS pri 9.000 okr/min i postizao maksimalnu brzinu od oko 190 km/h. Iako tadašnji Z2 nije bio toliko popularan kao njegov brat blizanac, Z1, s današnjim Z 750 je već drukčija priča, kao što neosporivo pokazuju trendovi prodaje.





Gas se može otvarati rano i snažno čak i u nizim stupnjevima prijenosa

Prednji diskovi na novom modelu zadržali su promjer od 300 mm, ali su preuzezeli nazubljeni oblik koji je dosad bio rezerviran za Kawasaki-jeve supersportske jurilice, a odnedavno se može vidjeti i na velikom nakedu Z 1000. No, ako su prednji diskovi ostali istih dimenzija, promjer stražnjeg je povećan s 220 na 250 mm, što je još jedna komponenta koju manji Z dijeli sa svojim snažnijim bratom blizancem.

U želji da se poveća stabilnost motocikla, međuosovinski razmak je povećan s 1425 na 1440 mm, kut upravljača je ostao isti i iznosi 24,5°, dok je predtrag neznatno smanjen sa 104 na 103 mm. Prednje vilice su zadržale promjer od 41 mm i hod od 120 mm, ali sada su izvrnute i imaju mogućnost podešavanja zategnutosti opruge i povrata, dok je stražnji monoamortizer, također s mogućnostima podešavanja zategnutosti opruge i povrata, dobio nešto kraći hod i sada on iznosi 124 mm, umjesto dosadašnjih 126.

Sve to bi nam, prema riječima ljudi iz Kawasaki-ja, trebalo pružiti ugodniju i agilniju vožnju, s dodatnom sigurnošću koju sa sobom donosi veliki međuosovinski razmak i s agregatom koji može da nema više snage od prethodnika, ali je zato iskoristiv kroz cijelo područje rada.

dana na brdskim cestama koje okružuju španjolski Alicante saznali kakav je zapravo motocikl novi Kawasaki Z 750.

Agilna ciklistika

Taj smo drugi dan nekako dočekali i s nestreljenjem smo sjeli za upravljač našeg testnog motocikla. Jedna stvar koja je naglašena u press materijalu, a s kojom se doista možemo složiti, je poboljšana ergonomija. Položaj upravljača u kombinaciji s redizajniranim spreminikom goriva i uskim sjedistem doista omogu-



Novi tri-ovalni ispušni top omogućava bolji odaziv snage u nizim i srednjim okretajima, a dvostruki trokutasti otvor na njegovom kraju dio su novog imidža obitelji Z

No, sve dosad navezeno samo je marketing i press materijal, bez obzira što je sve bilo dodatno potpomođeno prijateljskim uvjerenjima i ljubaznim smješkanjima japanskih inženjera prisutnih na prezentaciji i svečanoj večeri. Tek smo drugog

čava vozaču da sjedi uspravno na motociklu i to nije nikakva posebna novost, ali činjenica je da smo se manevrirajući motociklom u mjestu i pri malim brzinama više puta kapitali imali novi 'Zekan' doista 203 kg bez goriva i ostalih tekućina. Naime, vozač ima osjećaj da upravlja daleko lakšim motociklom, a položaj i zakretni kut upravljača omogućavaju vrhunsku upravljivost u skočenim prostorima, što je veliki plus za probijanje kroz gradske gužve.

Agregat radi tih i ugađeno, možda čak i malo previše prigušeno za jedan naked tako agresivnih linija, iako je to još uvijek prepoznatljiv zvuk karakterističan za Kawasaki-jeve motocikle. Ovdje moramo pohvaliti i odaziv na ručicu gasa i lakoću kojom se on dozira od najnižih pa sve do najviših okretaja. No, ako vozač i ne osjeća težinu motocikla, osjeća je agregat, a kako



Vozачeve sjedalo nije neudobno iako je tvrdo, no bojimo se da je suvozač puno lošije prošao



U zavojima uzorno drž zadalu putanju sve dok ne nađe na neravnine, kada bi ga mehanički ovjes mogao malo iznenaditi

se maksimalna snaga razvija na 10.500 okr/min, a okretni moment na 8.300, negativna posljedica je to što motociklu nedostaje živahnost, jer ako se kazaljka obrtomjera spusti ispod nekih 6.000 okretnih, osobito u višim stupnjevima prijenosa, osjeća se lagana tromost agregata i ne mogu se očekivati neki spektakularni rezultati u ubrzaju. Da bi se novi Z pokazao u najboljem svjetlu, to jest, da bi se iz aggregata izvukao maksimum, treba ga voziti kao motocikl od 600 kubičnih centimetara, što znači da kazaljka brojača okretnih mora uvek biti visoko i potreban je čest rad mjenjačem. Tada motocikl prilično dobro vuče i doista ga je užitak voziti, ponajviše zbog toga što agregat doista voli visoke okretni i ne pokazuje ni najmanje znakove umora sve do blokade. Pozitivno je što je u višim okretnjima uspješno uklonjena glavnina vibracija koja je mučila prethodni model. Primijetili smo tek sitne vibracije oko 8.000 okretnih, ali doista ne mislimo da će one ikoga ozbiljno zasmetati.

Ono što nas je oduševilo na novom Z-u je začudjuće dobra zaštita od vjetra. Motocikl, naime, nema apsolutno nikakav vjetrobran, ali prednja maska i plastika u koju je smještena instrument ploča tako su dobro aerodinamički oblikovani da smo mogli održavati putnu brzinu i do 160-170 km/h bez problema inače svojstvenih naked motociklima. Iznad te brzine se već počinje osjećati utjecaj vjetra, ali kad smo spustili glavu uz spremnik goriva, bez većih problema smo došli i do 230 km/h. 'Zeko' je mogao i više, ali zbog nedostatka dužih pravaca nismo mogli provjeriti točno koliko više. A priznajemo da i nismo baš bili osobito voljni doznati kolike su u Španjolskoj kazne za prekoračenje dopuštene brzine.

Mekani ovjes za razumnu vožnju

Sve u svemu, taj vražji agregat na nas je ostavio vrlo pozitivan dojam i mami nas na jurnjavu. No, snažni agregat ne prati i sportski ovjes. Naime,



Stražnji kraj neodoljivo podsjeća na veliki Z 1000. Iako tako možda ne izgleda na prvi pogled, nova aerodinamička maska pruža vrlo dobru zaštitu od vjetra



Ne nedostaje mu agilnosti pri brzim izmjenama smjera, čak štoviše, toliko brzo reagira na vozačeve pokrete da bi to neke vozače moglo i zbumiti

amortizeri su vrlo mekano podešeni i namijenjeni udobnim putovanjima. No, agresivnom vanjskom izgledu više bi pristajao nešto tvrdi ovjes. Ipak bismo htjeli i za malu cijenu od svega 55.000 kn malo pojuriti.

Novi Z 750 opremljen je upside-down vilicom, koja je u gornjem dijelu svoga hoda mehanička,

da bi postala čvršća u donjoj polovici. Cilj je bio postići osjećaj ovjesa dugog hoda pri opuštenijoj vožnji, da bi zatim pri sportskoj vožnji ta ista viličica bila nešto tvrda. Ipak, i tu «tvrdu» rado bismo dodatno otvrđnuli da se može konkretno ganjati po ovim izvrsnim španjolskim cestama. Naravno, uvejk se može malo i otvrđnuti ovjes, ali problem



Nova Kawasaki jeva zelena boja na suncu

U samom zavoju je 'Zeko' uzorno miran i stabilan, a u tome mu pomaže i povećani međuosovinski razmak



je što i prednja vilica i stražnji amortizer nude samo mogućnost regulacije povrata, pa ste time donekle ograničeni u namještanju ovjesa prema vašim željama, a i povratom tvrde namješteni ovjes smanjuje udobnost bez da se pritom bitno mijenjaju sama vozna svojstva motocikla.

Ali i ovako mekan se može voziti zaista brzo sve dok je motocikl relativno uspravan i dok se od njega traže samo brze izmjene smjera ili ulazak u zavoje pod konstantnim gasom. Jedino pri svakom snažnijem kočenju vilice jako tonu i uznemire cijeli motocikl, a isto se događa i pri malo naglijem oduzimanju gasa u nagibu. Pritom se ne događa ništa opasno. Slična stvar se događa i sa stražnjim ovjesom prilikom naglog otvaranja gasa: stražnji kraj potone, a prednji se olakša, što zatim pri energičnom mijenjanju brzina može izazvati trešnju upravljača.

No, ako mu se prilagodite, Z 750 može biti zabavan i u brzoj vožnji. Treba samo prebroditi osjećaj nelagode pri inicijalnom ulasku u zavoj i voziti ga malo 'mekše'. Tada će i motocikl biti znatno mirniji, a samim time će i prolazna brzina kroz zavoje biti veća.

U tom slučaju motocikl će oduševljavati pri izlascima iz zavojia jer omogućava rano i relativno jako odvrtanje ručice gasa, i to dok je motocikl još u prilično velikom nagibu.

U to smo se dodatno uvjerili u poslijepodnevnom dijelu vožnje, kada nas je na putu uhvatila kiša. Naravno da mokra cesta nalaže 'mekanu' vožnju bez grubih i naglih pokreta, a baš takva vožnja odgova-

ra novom 'Kawiću'. Očito odgovara i Dunlop Qualifier gumama koje su bile montirane na njega. Moramo osobito pohvaliti stražnju gumu, koja je, kao i u vožnji po suhoj podlozi, pokazivala zavidnu hvatljivost i ulijevala nam povjerenje, a to se u kombinaciji s mekanim razvijanjem snage pokazalo dobitnom kombinacijom.

Kočnice su na suhom asfaltu radile bespriječno, a na kišom natopljenim cestama su se pokazale u još boljem svjetlu. Imaju vrlo dobru zaustavnu snagu, ali još više nas se dojmila izvrsna mogućnost doziranja, pa smo tako uvijek znali kada smo na granici blokiranja prednjega kotača.



Novi Z 750 vanjskim je izgledom vrlo sličan svome bratu blizancu Z 1000, ali zato će ga uvijek odati jedan ispušni top manje



Izbor boja je pomalo konzervativan, naravno ako izuzmemo zelenu koja je Kawasakiev zaštitni znak

Najbolje iz dva svijeta

Kad na kraju rezimiramo, možemo slobodno zaključiti da je Kawasaki na tržište izbacio motocikl koji će biti hit i dostojno nastaviti visoke trendove prodaje svog prethodnika. Naravno da ima nekih nedostataka - a tu poglavito mislimo na ovjes koji će se nekim možda učiniti previše mekanim ili, ako ćemo se povesti za riječima Kawasakijevih tehničara, 'reaktivnim' - ali to je nešto čemu će se njegovi budući vlasnici

brzo prilagoditi. Uostalom, ako mu pogledamo cijenu, mirne duše možemo zanemariti sve te nedostatke, jer za taj novac Z 750 doista pruža najviše. Žao nam je samo što nova Kawasakijeva uzdanica baš i nema neku konkureniju jer su mu svi četverocilindrični suparnici zapremine ili 600 ili 1000 ccm. Ovako je, baš kao i Suzukijev supersportaš GSX-R 750, ostao jedini predstavnik svoje klase. To je šteta jer smo nakon testiranja novog malog 'Zekana' mišljenja da

je optimalna upravo ta srednja zapremina koja nudi najbolje iz oba svijeta: živahan agregat koji se vrti poput neke 'šestice', a opet posjeduje dovoljnu količinu snage i okretnog momenta koji omogućava malo rjedi rad mjenjačem. Moguća konkurenčija mogla bi i ovako dobar motocikl s vremenom učiniti još boljim. Mi bismo ga, najviše radi njegove cijene, uvrstili u klasu 600, gdje bi ponovno mogao izaći kao pobjednik. ■



Mekani ovjes zahtijeva isti takav pristup. Uz malo mekše ulaske u zavoje, Z 750 će poslušno izvršiti sve vozačeve želje

TEHNIČKI PODACI

Motor: redni, četiri cilindra, četverotaktni

Promjer x hod: 68,4 x 50,9 mm

Obujam: 748 ccm

Odnos kompresije: 11,3:1

Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru

Hlađenje: tekućinom

Paljenje: elektronsko

Napajanje: elektronsko ubrizgavanje

Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupci

Mjenjač: 6 brzina

Okvir: čelični

Ovjes: naprijed upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm, hoda 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 124 mm

Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17

Kočnice: naprijed dvostruki poluplipavajući nazubljeni disk promjera 300 mm i kočione čeljusti s 4 klipiča, straga disk od 250 mm i čeljust s jednim klipičem

Dimenzije (u mm) i težina: visina sjedala 815, osovinski razmak 1.440, težina 203 kg (207 s ABS-om)

Deklarirano: snaga - 106 ks (77,7 kW) - 10.500 okr/min, max. okr. moment 8,0 kgm (78 Nm) pri 8.300 okr./min

Spremnik goriva: 18,5 l

+ atraktivnost, agilnost, položaj vozača, odaziv na gas, cijena

- premekani ovjes, težina