

Kawasaki ZX-10R Ninja

Ako je papir mjerilo, Kawasaki je najbolji motocikl današnjice. Najveća snaga, najveći okretni moment, najmanji međuosovinski razmak, najbolji omjer težina-snaga, a uz sve to ZX-10R je najjeftiniji proizvod svoje klase. Ostaje vam samo da posjetite najbližu poslovnicu banke i uzmete obrazac za kredit

Sada se samo možemo s nostalgijom osvrnuti na Kawasakijev "family look" dosadašnjih modela iz sportske štale ove kuće. Veza s prošlošću je prekinuta, a Kawasaki piše novu povijest ultra sportskih modela započetu aktualnim modelom ZX-6R. Nema gotovo nikakve spone (osim da se radi o istoj namjeni) između novog modela i prethodnika ZX-9R. Kako smo to vidjeli i kod konkurencije, kompromisni modeli odlaze u zaborav, ustupajući fokus samo usko segmentiranim modelima i vrlo ciljanom tipu kupaca. Jedan od takvih je i ZX-10R, model koji želi sam vrh i koji predstavlja čisti prijenos GP performansi širem krugu korisnika.

Kawasakijev ulaz u GP nije slučaj, već potreba da se usavrši tehnologija izgradnje modela koji su rađeni bez kompromisa, kako bi se izgradio image koji je ova kuća donedavno imala u klasi Superbike. Ovo je vrlo važan čimbenik, jer sportski uspjesi su u direktnoj vezi sa prodajnim rezultatima, a Kawasaki tu očekuje mnogo. Hrvatski koktel "best buy" bi mogao biti repriziran i u ovoj klasi jer je očekivana cijena ZX-10R-a oko 93.000 kn, a to je itekako ubojito oružje, s obzirom na to da će konkurencija stajati dobro iznad stotke. Sličnu situaciju Kawasaki je prošle sezone napravio i u klasi 600, u kojoj je

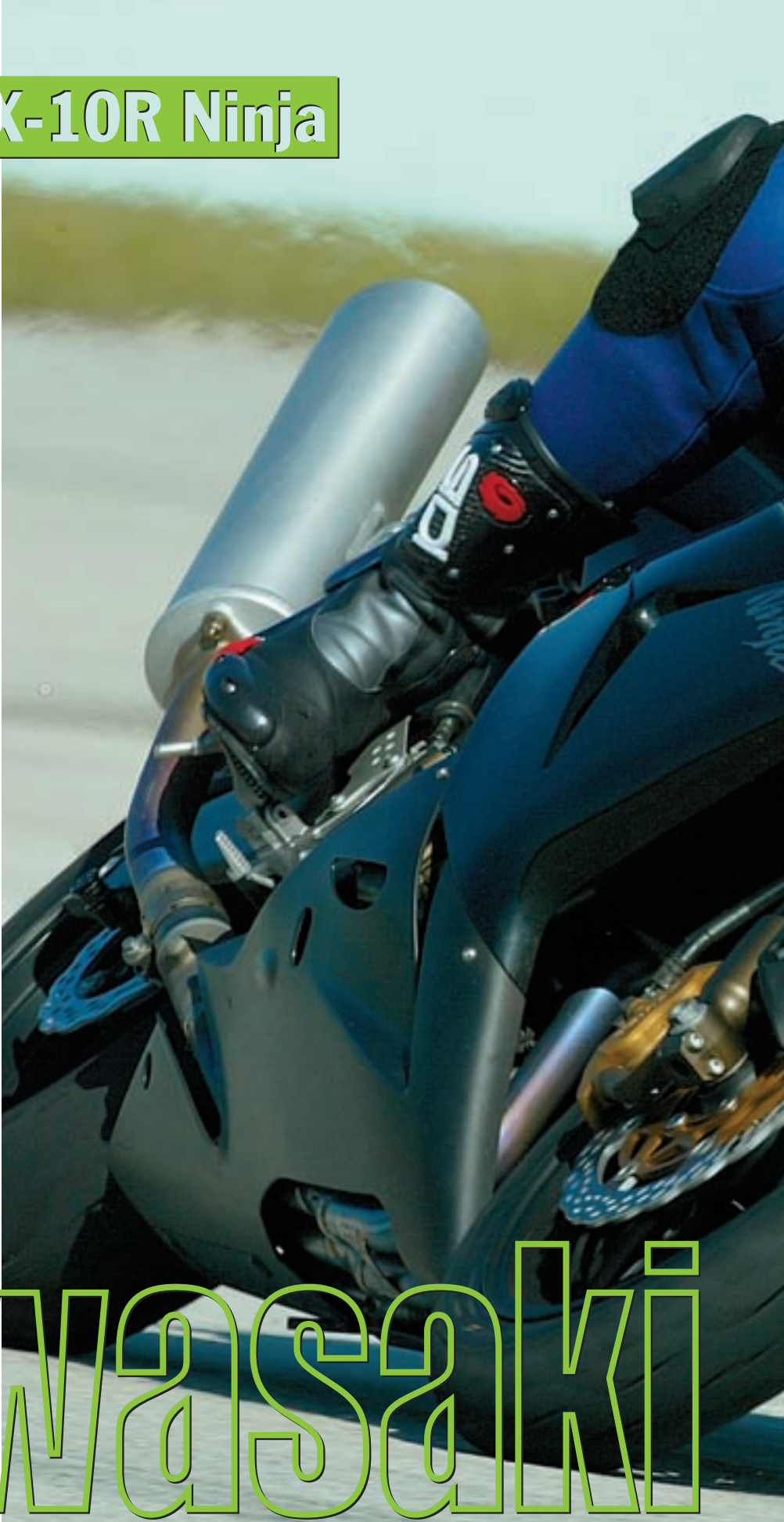
Kawasaki

pokupio sve lovorike i postao gotovo najprodavaniji model u Hrvatskoj uopće.

Dakle, ZX-10R je GP proizvod spreman da vam podigne krv u glavu i pomuti vam razum i pri samoj pomisli na vožnju. Emocije su na vrhuncu jer smo dugo išče-

kivali taj zeleni proizvod i izraz racing DNA svakog Ninje. Svi, naravno, osim konkurencije. A oni imaju o čemu razmišljati. Ako pogledamo stanje na papiru, stvari su jasne. Nitko ne nudi više ko- njaju uz tako male težine. Čak 184 KS sa

"Ram Air"-om, ili 175 bez njega, sirovom snagom se lako može nositi sa svega 170 kg suhe težine. Dakle, probijena je ledena granica omjera snage i težine od 1:1 i to je udarna vijest koja nam još odzvanja u ušima. Taj podatak zasjenio je





racing DNA

i monstrozni okretni moment koji je također rekordan: 11,7 kgm pri 9.500 okretaja je 15% više momenta u odnosu na ZX-9R. Ako pri tome uzmemo u obzir i najmanji međuosovinski razmak u klasi od svega 1.385 mm, bit će zanimljivo

vidjeti kako se sve to ponaša na pisti, a zatim i na cesti. Čini se da nam se Japanci osvećuju za Hirošimu, pa nam šalju prave ubojice na dva kotača.

Napredna tehnologija je korištena u svakom segmentu, a dizajn je odraz no-

vih vjetrova 21. stoljeća. Za razliku od mnogih ranijih modela baza dizajniranja Ninje počinje od izgleda okvira i suštinskih elemenata motocikla. Okvir je ekstremno kompaktan zahvaljujući ponajprije dimenzijama samog agregata, ali



Zavojiti "ples" ZX-10R izvodi neusporedivo lakše nego dosadašnji ZX-9R. Osim toga, znatno je lakši, manji, kraći i općenito dinamičniji

Frontalni presjek je, začudo, nekoliko milimetara uži i niži nego na modelu ZX-6RR



on je priča za sebe i njega ćemo predstaviti malo kasnije. Inženjeri su željeli prije svega kratak međuosovinski razmak uz produljenje stražnje vilice koliko je moguće, kako bi ponudili superiornu upravljivost uz maksimalno stabilno držanje pravca. Ova kombinacija preslikana je s modela ZX-6RR, uključujući i ukupne dimenzije, gabarite i masu klase 600. Zanimljivo je da je ZX-10 sprijeda za par milimetara uža čak i od šestice, a vjetrobran i ogleđala su niža. Uglavnom, dobili smo "paklenu" minijaturu. Okvir je izrađen die-cast tehnologijom lijevanja sa stjenkama debljine svega 2,5 mm (prije 3,5 mm), čime je ušteda na težini znatna. Osim toga, ova tehnologija omogućava mnogo nepravilniji izgled finalnog proizvoda s mnogo torzijskih ukruta i dizajn koji je mnogo pripijeniji uz sam motor, te na taj način centralizira samu masu, ali i omogućava širinu motocikla komparativnu modelima nižeg razreda. Upravo je u tome i budućnost gradnje sportskih motocikala: u centraliziranju masa i u smanjenju pokretnih masa. Dijelovi okvira oko upravljača i prihvata klina stražnje vilice su prešani, a upravo je i cilj konstruiranja samog okvira minimalna distanca između ove dvije komponente. Stražnja asimetrična vilica je maksimalno produžena, odnosno ograničena dužinom agregata, ojačana i nije teža od one ugrađene na šestici.

Ovjes je klasičan za ovu kategoriju: sprijeda upside-down vilica promjera 43 mm potpuno podesiva, uz 16 stupnjeva



**Paleta Kawasaki
sastoji se od
jednoboјnih modela pa
stoga žalimo za malo
šarenijom grafikom**

regulacije hidraulike u kompresiji i povratu, te stražnji monoamortizer s izdvojenim spremnikom plina na kojem je regulabilna i visina stražnjeg kraja motocikla. Klizna cijev prednje vilice je prekrivena komponentom karbona, te je crna za razliku od predstavljenog modela u Milanu. Kad smo kod ovjesa i srodnih elemenata, spomenut ćemo znatno lakše naplatke u odnosu na model 9R, sa šest tankih krakova "H" profila. Od pokretnih masa lakši su i diskovi kočnica kojima je sada vanjski obod po prvi puta nazubljen u cross stilu, ali ovaj puta ne da bi se efikasnije rješavao blata, već kako bi brže odvodio toplinu. Prednji je sada smanjen na 300 mm, što mu omoguću-

ju čvršća radialna četveroklipna kliješta koja uključuju sada i četiri kočione pločice. Stražnji disk je također nazubljen i na njega djeluje vrlo lagana čeljust sa samo jednim klipčićem.

Ipak je najviše učinjeno na samom motoru. Četverocilindrašu je povećan i hod i provrt (76x55), čime je zapremina narasla na 998 ccm. Četiri ogromna Mikunijeva injektora od 43 mm brinu se za disanje usisa. Sprej goriva fino atomizirajućih injektora u cilindre smanjen je sa konvencionalnih 120 mikrona po čestici na svega 70 mikrona, čime su poboljšane performanse i ekonomičnost, te smanjena emisija štetnih tvari, tako da su zadovoljene Euro 2 norme. Novost je i dvo-

struki ventil u usisnom vodu, kakav već rabi konkurencija, a imaju zadatak "ispeglati" krivulju okretnog momenta i glatko isporučiti monstruožnu snagu agregata. Analizom fluidnosti redizajnirani su usisni i ispušni ventil, poboljšavajući efikasnost cilindarskog punjenja, gdje je uz upotrebu iridij svjećica poboljšano sagorijevanje. Kompresija je povećana na 12,5:1; klipovi su olakšani, tvrdi, i otporniji na visoke temperature; bregaste osovine su kao i podizači ventila presvučeni nitridom zbog trajnosti, a izrađene su od kovanog čelika zbog čvrstoće; opruge ventila su u presjeku ovalne kako bi bile kraće i omogućile projektiranje kompaktne glave cilindra; poklopci motora su od magnezija, što ide u prilog težini. I najzad, ugrađen je leptirasti ventil u kolektor ispušnog sustava od titana koji Kawasaki nije radio do sada, a koji se također brine za ravnomjernu isporuku snage u određenim režimima rada agregata. Sve to pokazuje koliko je truda uloženo u razvoj i koliko se očekuje od novog Ninje. Dakako, Kawasaki je naučio lekciju u prošlosti i sve napore usmjerio prema optimiziranju mase i poboljšavanja omjera snaga-težina. Ovdje ćemo još spomenuti cjelokupni titan ispušni sustav radi manje težine i 1 mm tanji aluminijski plašt prigušivača.

Prijenos je preko šestostupanjskog mjenjača kojemu su omjeri nešto približeni kako bi ZX-10 pokazao impresivne performanse i na stazi, ali i na zavojitim dionicama. Novost je i stražnji reguliraju-



**Ninja koči fascinantno,
jedan prst na kočnici i
više je nego dovoljan.**



Izlasci iz zavoja zahtjevaju oprez jer se sa ručicom gasa nije za igrati. Recimo samo da prva brzina dostiže 165 km/h, druga 205 km/h a treća preko 240 km/h, uz isto tako energično ubrzanje. Zaista fascinantno!

ći limiter torzije na spojki koji pomaže sprečavanju poskakivanja stražnjeg kotača prilikom snažne deceleracije, odnosno kočenja i olakšavanja stražnjeg kraja.

Nakon tehničkog opisa pogledajmo što smo vizualno dobili. ZX-10 je vrlo agresivno stiliziran. Kompaktna prednja maska sa centralno ukomponiranim otvorom za Ram-Air je manja nego na ZX-6R-u i ima niži vjetrobran. Multi reflektor je smješten vrlo nisko naglašavajući tako šiljasti prednji kraj koji se proteže dobro preko prednje osovine, dok su prednji pokazivači pravca integrirani u oplatu kako bi smanjili otpor struji zraka. Stražnji pokazivači pravca su također minimalizirani, a visoko uzdignuto stražnje svjetlo je odlično vidljivo svim vozačima drugih vozila. Okvir je finaliziran u glatko crnoj boji kako bi istaknuo željeni racing image. Kao opcija dolazi i kapa stražnjeg sjedala koja dodatno naglašava agresivan izgled i usku figuru cijelog motocikla. Spremnik goriva je konkavan kako bi olakšao oslonac noge u zavojima, a središnji dio je popri-

lično uzak. Kapacitet je identičan jer je filter zraka nešto manjeg obujma. Trodjelni prednji blatobran jedan je od ljepših u klasi. Sve u svemu, atraktivnosti ne nedostaje niti u kojem segmentu.

Niti oprema nije zanemariva: elektronska zaštita od krađe je serijska, kao i lap-timer, što će cijeliti svi česti posjetioci natjecateljskih staza, kojima je i namijenjen ovaj briljantan motocikl. 3-D amblem na spremniku krasi sve modele osim onog zelene boje. Instrumenti prate stil kuće zadnjih modela, a sadrže sve već viđeno i uobičajeno. U opciji su tri boje: standardno Kawasaki zelena, metalik crna i plava munja.

Ipak, najzanimljivija je vožnja koju s nestrpljenjem očekujemo. Prvo, sjedajući u sjedalo, izmrmrljali smo par molitva i zahvalili g. Darku Šparlu iz slovenskog DKS-a, zastupniku Kawasakija za Hrvatsku, koji nam je i omogućio ovaj test u sunčanoj Floridi gdje temperature nisu silazile ispod 25 stupnjeva, jer u Hrvatskoj još steže zima i ovakav test ne bi bio moguć.

Darko je jedan od rijetkih koji znatno ulaže u promociju i nerijetko nam omogućuje ekskluzivne testove Kawasakija kako bi i Moto Puls bio u svjetskom trendu. A vjerujte nam, malo je Europljana imalo čast proslaviti 20 godina postojanja Ninje, sjetimo se 1984. i tada revolucionarnog GPZ 900 Ninja, te isprobati sve čari zadnjeg Ninje.

Nakon velikog "Hvala" DKS-u ugodno smo se smjestili na leđa Ninje. Prvi dojmovi upućuju na izrazito kratak i uzak motocikl. Nije niti čudo. Usporedimo li skicu tlocrta okvira ZX-9 i našeg ZX-10R. Ovakav položaj smo mogli očekivati od svih, ali ne i od Kawasakija. Radikalan zaokret prema Hondi i Yamahi vidljiv je iz aviona. Ruke su znatno opterećene, a to je trend i kod konkurencije. Izgleda da slabijima u ovom sjedalu nije mjesto. Noge su jače savijene nego, primjerice, na CBR-u 1.000, na što nas je Kawasaki navikao još od ZX-7RR-a.

Motor radi bučno, što je također Kawasakijeva karakteristika i to kao da nije



Crteži govore više od riječi. Tehnološki napredak doživio je pravi procvat a mi danas uživamo u njenim plodovima. Najzanimljivije je drastično suženje okvira kao i znatno spuštanje težišta samog motora. Desno, sjena prikazuje siluetu starog ZX-9R

■ Ninja ZX-10R ■ Ninja ZX-9R



Karakterističan prihvat zraka postaje simbol Kawasaki

Instrumenti su mali i slabo vidljivi, ponajviše okretomjer po danjem svjetlu

mijenjano zbog imagea. Buka dolazi iz ispuha, ali još više od toga iz samog motora, u neutralu prepoznatljivo mrmlja i nije baš najmirniji, iako okretaji ne osciliraju. U pokretu buka mijenja tonove i pali nas do ludila. Nakon zagrijavanja guma spuštamo motocikl sve niže i kočimo sve brutalnije. Ovdje otkrivamo par izvrsnih karakteristika: prvo, motocikl koči savršeno: i osjećajno i snažno. Jedan prst na ručici je sasvim dovoljan, a razlika od prethodnika je neusporediva. Kočnice su otišle toliko daleko u razvoju, da ne znamo tko bi poželio više, ovdje mislimo i na trkače koji uvijek traže više. Više se radi o tome koliko daleko vozač ima hrabrosti ići, u svakom slučaju, od kočnica može očekivati samo vrhunsko.

Ali još važnije je ono drugo, a to je realno funkcioniranje sustava za smanjenje momenta na stražnjem kotaču prilikom olakšavanja. Radi tiho i pouzdano. Čak i kad se vozač malo preračuna i nervoznije pritisne kočnicu, motocikl se, doduše, nabije na prednji kotač, ali stražnji kraj dugo ostaje neutralan. Kada bismo pretjerali, dobili bismo što smo tražili, no, balans motocikla vrlo dugo nije narušen. Ovo je prije svega plus za malo grublje vozače kojima fluidnost nije odlika.

Ulazak u zavoj je siguran i zahtijeva vrlo malo napora, takvog Kawasaki još nije imao. Sve one ciklističke promjene urodile su plodom, tako da ZX-10 nimalo ne zaostaje za konkurencijom po pitanju upravljivosti i promjene težine, što je do sada bio očiti minus. Nije to ništa spektakularno, kao na primjer na CBR-u 1.000, no, na razini je nove Aprilije Mille, čiji test pročitajte u sljedećem broju.

Naplaci su, također, olakšani a zbog više krakova su i krući



Okvir izrađen die-cast tehnologijom znatno je lakši, stijenke su tanje 1 mm, te je krući i lakši za oblikovanje



Presjek trostraznog katalizatora zaduženog za čisti ispuh. Nije ugrađen za sva tržišta

Mjenjač ima tri naročita zuba koji odvajaju spojku u trenutku kada je moment stražnjeg kotača prevelik, tik prije blokiranja



U plašt prednje vilice, sada je crni, su unešene čestice karbona radi bolje kliznosti. Cijela izvedba je vrlo kompaktna



Nazubljene diskove prve je ugradio Kawasaki a pomažu efikasnijem odvođenju topline. dimenzija je klasična 220 mm



Svi dijelovi glave motora su mini-malizirani do detalja. Obratite pažnju na tijelo klipa i debljinu ventila



Spremnik goriva je izvršno profiliran i olakšava oslonac za vozača. S druge strane, konkavan vrh omogućava spuštanje kacige i maksimalno sakrivanje vozača iza vjetrobrana. U samom zavoju nema nikakvih oscilacija, iako nam se desetka učinila znatno udobnijom i ugodnijom od šestice. Motocikl čvrsto opisuje kružnicu i lako prati putanju.

S obzirom da je Kawasaki odlučio obučiti testni model u GP gume Dunlop D208, zbog klizavog asfalta (prema njihovim riječima, mada on to i nije bio) mogli smo isprobati brze izlaze iz zavojja. Inače Dunlop je za ZX-10 razvio novi profil gume D218 koji bi trebao biti vrh ponude za cestovnu upotrebu, no, mi ga nismo uspjeli isprobati. U svakom slučaju, GP je nama zanimljiviji jer na testu nismo ograničeni hvatljivošću cestovnih guma.

Dakle, izlaz je fascinantan, rekli bismo najjači koji smo ikad vozili. I to bez pretjerivanja. Brutalna snaga ispaljuje desetku kao iz topa. Prva brzina je u racing stilu malo duža, što je idealno za staze kakva je bila u Miamiu. Niz dostignutih brzina prije promjene stupnja prijenosa je zapanjujući, prva 165 km/h, druga 205 km/h, treća daleko preko 240 km/h dok za četvrtu nije bilo dosta ravnice. Inače, staza Homestead na Floridi je sporija od naše grobničke, lakša za pamćenje i s vrlo malo kombiniranih zavojja, tako da su snaga Kawasakija i obnovljene kočnice došle do punog izražaja. Moramo priznati da silinu ubrzanja koju ima ZX-10 nema niti jedan supersportski motocikl koji smo probali, a nismo probali još jedino R1. I to od dna pa do vrha. Jednostavno skala brzinomjera preskače brojke kao da je u "šlusu" i jedino blokada za tren zaustavlja to ludilo brojki. Nakon testa impresije su čiste: To je to.

Propinjanje na stražnji kotač je očito i u drugoj na 150 km/h, dok je prvu bolje ra-



Novinari Moto Puls na pisti Homestead u Miamiu, Florida s Darkom Šparlom, direktorom tvrtke DKS - uvoznikom motocikala Kawasaki za Hrvatsku i Sloveniju, u sredini

nije promijeniti ako se nalazite u zavoju. Tu dolazimo do prvog nedostatka, amortizera upravljača. Zbog specifične konfiguracije staze koja se penje i spušta na "Oval" (staza rađena za američke kružne utrke) prednji kraj je na tim prijelazima stalno u zraku i vozač konstantno pokušava priljubiti prednji kotač uz asfalt. Na ostalom dijelu piste nismo imali problema, no, kako je neravan asfalt naša svakodnevnica, preporučujemo ga kao prvu opciju.

Na početku smo bili malo skeptični s obzirom na snagu i ekstremno mali međuosovinski razmak, no, naša briga nije imala osnove. Motocikl je čvrst i ulijeva povjerenje na bržim zavojima. Ponekad se brzina na brzinomjeru učini nestvarna - ZX-10 naprosto guta brzinu. Skala okretomjera teško je vidljiva, nepregledna i teško se

kontrolira, pa se vožnja na pisti svodi na osjećaj vozača. Još jednu kritiku uputili bismo nespretnoj zaštiti na osloncima za noge, koja nam je redovito zapinjala za "čičak" na čizmama. Također, na kraju dana nam se spojka učinila malo pretvrda za promjenu, što je možda posljedica naše zimske neaktivnosti. Mjenjač, iako nešto grublji, radi besprijekorno precizno.

Na kraju, Kawasaki je napravio pravi posao, evoluirao je za dvije razine, najviše što se tiče upravljivosti, kočenja, ali i završne obrade, te ponudio "bure baruta" za poštenu cijenu. Sigurni smo, kupci će to prepoznati. ✓

Boris Puščenik

PREDNOSTI

- performanse ● kočnice
- omjer snaga-težina
- miran stražnji kraj
- oblik spremnika goriva
- ugodan ovjes

NEDOSTACI

- buka agregata
- nedostatak amortizera upravljača
- preglednost instrumenata
- nespretni oslonci za noge



TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni, promjer x hod: 76 x 55 mm, obujam 998 ccm, odnos kompresije 12,7 :1, **razvod:** dvije bregaste osovine u glavi s 4 ventila po cilindru, hlađenje tekućinom, **elektronsko paljenje, napajanje:**elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 43 mm, spojka s višestrukim diskovima u uljnoj kupki, mjenjač sa 6 brzina. **Okvir:** dvostruke aluminijske grede. **Ovjes:** sprijeda upside-down vilica s cijevima od 43 mm; straga oscilirajuća vilica s Bottom-Link Uni Trak monoamortizrom. **Gume:** prednja 120/70-17, stražnja 190/50-17. **Kočnice:** naprijed radijalne čeljusti i dvostruki diskovi promjera 300 mm sa 4 klipeća, straga disk od 220 mm i 1 klipeć. **Dimenzije** (u mm) i težina: dulžina 2.045, širina 705, visina sjedala 825, osovinski razmak 1.385, težina 170 kg. **Deklarirano:** snaga - 175 ks (128,4 kW) bez Ram Air-a, 184 ks (135,3 kW) sa Ram Air-om, pri 11.700 okr./min., max. okr. moment - 11,7 kgm (115 Nm) pri 9.500 okr./min. **Spremnik goriva:** 17 l