

Kawasaki ZX-10R Ninja



CIJENA
97.649 kn

Nježna strana brutalnosti

Iako se Kawasaki novom 'desetkom' odriče brutalnosti po kojoj je bio poznat lanjski model, on ostaje jedino pravo ovosezonsko osvježanje u litarskoj klasi. Smirenija narav, bolja stabilnost i elegantniji izgled glavni su aduti u borbi s konkurentima. Ne zaboravimo ni cijenu - jedino za ZX-10R treba izbrojati manje od 100.000 kn

PIŠE: BORIS PUŠČENIK
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Kawasaki je svoju perjanicu, ZX-10R, jednostavno okrenuo naopačke. Doslovno. Taj znani nam koktel brutalnosti ponovo se dobrano promiješao i otvorio karte u potpuno novom svjetlu. Nije promijenjena samo ciklistika, nego i sam agregat, položaj vozača, karakter, dizajn, a „najviše od svega sâm osjećaj vožnje.

Iako se u prvi tren, prema nekim osnovnim relevantnim podacima, ne bi reklo da su promjene tako drastične, vjerujte nam, Ninja ponovo otkriva nove horizonte. Letimičan pogled ne otkriva

ništa neobično: snaga je i dalje 175 KS, moment ostaje gotovo identičan, međuosovinski razmak 1.390 mm i kut vilice od 24 stupnja vrijednosti su koje se potpuno podudaraju s prethodnikom.

No, čim sjednemo za upravljač Ninje, odmah nam postaje jasno da smo se ispružili na nečem sasvim novom i da onaj osjećaj sa stare 'desetke' možemo odmah zaboraviti. Prednji kraj je vizualno mnogo krupniji i motocikl ne djeluje nimalo kompaktno. Čak štoviše, ulijeva nam osjećaj da je motocikl nezgrapniji i teži nego li to vaga pokazu-



Najzanimljiviji detalj su instrumenti nove tehnologije koji daju iluziju kao da su udaljeni. Središnji display je na samom staklu

Öhlins je razvio amortizer upravljača samo za Kawasaki. Veliki plus pišemo za opremu



Ninja je maksimalno poradila na stabilnosti po pravcu. Teško je nešto može izbaciti iz ritma. Aerodinamika i zaštita vozača sada je znatno bolja zahvaljujući većoj maski, užem sjedalu i spremniku



Nova guma većeg profila 190/55-17 po uzoru na trkaće modele ugrađena je kako zamjenski race pneumatici ne bi remetili geometriju. Ispušni topovi daju vrlo neobičan štih Ninji, u stilu enduro motocikala

je. Kompletna maska - iako nije viša - znatno više strši prema naprijed. Prednji dio sjedala i dio spremnika na koji se proteže je uži, tako da bi se niži vozači lakše trebali oslanjati o podlogu. Upravljač je otvoren, dovoljno širok, ali i vrlo nisko postavljen, čak najniže u klasi. I razmak između upravljača i oslonaca nogu je ekstremno kratak, tako da vozač htio-ne htio ima pravi racing položaj. Može se sjediti dovoljno usko da se potpuno zaštiti iza oplata i dovoljno "nabijeno" da bi se uvijek moglo hitro odgovoriti na sve zahtjeve sportske vožnje. Sjedalo je najduže u klasi, ali je isto tako i razmak tijela od upravljača najmanji. Ovakav položaj je u potpunosti suprotnosti s vizualnim dojmom Kawasakija.

Kada ga promatramo sa strane, djeluje dva broja veće nego do sada, dok smo u sjedalu sklupčani u totalno drugom svjetlu. Stražnji vrlo širok kraj s dva povelika ispušna lonca naglašava taj korpuulentni dojam. Sam dizajn ovih topova, kao i malih prednjih svjetala, mnogima se nije dopao. Ali ima isto toliko onih koji su oduševljeni ovim elementima. Ergonomija je dizajnirana kako bi 10R bio što je moguće više prirodno racing gostoljubiv. To prvenstveno primjećujemo u uskom motoru i okviru, koji dopuštaju da noge budu što bliže jedna drugoj. S obzirom da se kaže kako je jedan način da napravite brži motocikl da mu povećate snagu, a drugi način je da mu smanjite opiranje struji zraka, Kawasaki se odlučio ozbiljnije pozabaviti aerodinamikom. Poznato je da dobar paket aerodinamike vrijedi gotovo 10KS pri oko 280 km/h. Cijele

li prednji kraj je slijedom te teorije vrlo zaobljen, s novim plastičnim reflektorima koji dopuštaju dizajnersku slobodu, pokazivačima pravca integriranim u oplata, dok je straga ispuh smješten ispod širokog sjedala, koje je aerodinamički lijepo profilirano, kako bi se neželjene turbulencije zraka svele na minimum. Spremnik daje dobar oslonac za noge, a grip povećava tanki štitnik na gornjem dijelu okvira. S gornje strane konkavni oblik olakšava pripijanje vozača iza malog vjetrobrana.

Japanci tvrde da je osim same vanjštine i motor sasvim novi, a od starog su ostale samo referentne

vrijednosti provrta i hoda (76 x 55mm), zapremina 998 ccm, 16 ventila po cilindru i hlađenje tekućinom. Novi agregat isporučuje više snage na srednjim režimima, ali još je zanimljivije da je jedan od rijetkih koji zadovoljava Euro III norme o zagađenju okoliša. Novost su ultra fini injektori, koji atomiziraju smjesu punjenja na 50 mikrona (prije 70), povećavajući efikasnost sagorjevanja, a time i linearnost isporuke snage i momenta. Smješteni su bliže samim usisnim ventilima. Opruge ventila od aluminijske i ispušni ventili od titana su lakši i odlikuje ih preciznija kontrola na višim okretajima. Opruge su



Kočnice nisu mijenjane osim što je glavna pumpa na upravljaču sada malo potentnija





Kawasaki ZX-10 izgleda kao da je za dva broja veći od predhodnika. Ne doima se tako agresivnim i kompaktnim poput predhodnika, no, zato je kudikamo ugodniji partner za cestovnu vožnju. Zaista pravi monstrum za svaki dan. Prednji usis zraka i dalje je dominantni vizualni dio

ovalne i jednostruke, kako bi bile kraće i time smanjile dimenzije glave cilindra. Redefiniranjem usisnih kanala i upotrebom iridij svjećica također je poboljšano sagorijevanje. Kovani klipovi su lakši, vrlo tvrdi i otporni na zagrijavanje. Radilica je isto tako od kovanog čelika, a zamašnjak je čak i povećan. Pitate se zašto? Kawasakijevi inženjeri tvrde da je okretni moment motora ZX-10R, na zadnjem kotaču, u prve tri brzine približan GP motociklima. Ista je stvar i s povratnim momentom, čija kontrola postaje sve važnija. Kako bi se povećala stabilnost ulaska u zavoj, povećan je zamašnjak radilice, čija masa pomaže sprječavanju blokiranja stražnjeg kotača kada se zatvori gas. Ovo je direktna pomoć kliznoj spojici, koja je zadužena za isti posao.

Kawasaki krasi najmanja udaljenost između upravljača i sjedala u klasi. Osim toga, nešto je uži u središnjem dijelu a širi sprijeda i straga



Kompletan agregat je postavljen više, kako bi radilica uz preinake okvira bila bliže centru gravitacije; kut cilindra je povećan s 20 na 23 stupnja, alternator je umjesto iza cilindra sada smješten do radilice, a ukupna težina agregata nešto je smanjena. Tome u prilog idu i magnezijски poklopci motora. Denso hladnjak je također lakši, s gušćim orebrenjem. Dizajn cilindra i bloka agregata iz jednog komada omogućavaju ludo kompaktni i lagan motor koji se može usporediti sa onima klase 600 ccm. Zrak za usis prolazi direktno kroz centralne Ram Air kanale do air-boxa. Ti kanali ujedno sprječavaju ulazak vode u zračni filter.

Okvir od aluminijske je izrađen die-cast tehnologijom, koja omogućava znatno modeliranje se-

luete oko samih sklopova agregata. Sekcije oko klinova su odlivene. Istim postupkom dobivena je i stražnja vilica, čije sidrište je niže postavljeno, za razliku od drugih proizvođača, koji su u zadnje vrijeme podizali ovaj prihvat stražnje vilice. Očito je da se mišljenja oko konfiguracije malo razilaze. No, što veća dužina stražnje vilice i dalje je prioritet kod svih proizvođača. Uz to, Kawasaki se odlučio na povećanje obima stražnje gume, te umjesto 190/50-17 sada ugrađuje 190/55-17. Ovaj odabir je rezultat iskustava s utrka, a poznato je da neki proizvođači čak ni ne proizvode trkaće gume uobičajene dimenzije 190/50, pa je ovaj odabir i logičan, kako se sa zamjenskim gumama ne bi mijenjala kompletna ciklistika, ali i završni prijenos. Rezultat svega je bolja trakcija u nagibu i veća mogućnost podešavanja ogibljenja.

Ovjes ostaje isti, uz pridodan Ohlins amortizer upravljača, čiji nedostatak je bila i glavna zamjerka starom modelu. Regulacija uključuje 18 klikova. Od ostale opreme tu je elektronska zaštita od krađe, a i mjesto za sitnice ispod sjedala, koje bismo danas već mogli okarakterizirati kao dodatnu opremu.

Novi ispuh tipa 4-2-1-2 je, jasno, mnogo teži, s dva ispušna topa i dva katalizatora u svakom kolektoru, čiji senzori kontroliraju temperaturu ispušnih plinova radi zadovoljenja strogih normi. Tu je i ventil s leptirastim tijelom u potpuno titanskom ispuhu.

Spomenut ćemo i performanse kočnica, koje su povećane zahvaljujući novoj radialnoj pumpi glavnog cilindra koja nudi poboljšani osjećaj za kočenje. Mjenjač je dobio modificirane pedale, kako bi se olakšao njegov rad. Potpuno novi su i instrumenti, iako riješeni na isti način, s centralnim pokazivačem brzine i obodnim brojačem ok-

Stabilnost, a prije svega i udobnost, u brzim zavojima je uzorna. Osjeća se malo manje povratnih informacija sa prednjeg kraja, koji osim što je krupan pomalo psihički smeta "napadačkoj" vožnji



retaja. Sada stvar funkcionira daleko preglednije, a to nas je i najviše živciralo na starom modelu. Nova tehnologija hibridnih satica stvara iluziju kako je displej dalje odmaknut, kako bi se oko u tom djeliću sekunde, koliko imamo vremena pri većim brzinama, lakše fokusiralo na očitavanje brojki. Regulirajuća oštrina instrumenata ima četiri razine. Oko njih se nalaze standardne signalne žaruljice. Zanimljivi detalji kao što su sat i lap ti-

mer ostaju i dalje dio serijske opreme. Dakle, shvatili ste: Kawasaki želi biti ponovno br.1 na natjecateljskim stazama. Isto tako tvrde da na vlastitoj stazi Autopolis novi Ninja ima dvije sekunde prednosti pred starim modelom. Mnogo? Da vidimo što je od toga točno.

Sjedamo u sjedalo i odmah razbijamo predrasude: ZX-10R je prema položaju vozača upola manji nego što izgleda. Koljena su vrlo blizu upravljača,

noge stoje usko, ali i poprilično zgrčeno, a ruke nisu toliko ispružene, koliko se nisko drže za upravljač. Sve u svemu, položaj gotovo idealan za niže vozače ili za one koji su postupno došli iz nižih klasa i napokon zajahali Premium klasu. Vrijeme prilagodbe je minimalno. Jedino pomalo vizualno smeta ta dugačka maska, ali samo onima koji su navikli na kompaktnu klasu 600. Stvar ukusa, nekima i imponira da voze pravu "mrcinu". Smatra-



Stražnji kraj je svjež i skladno dimenzioniran. Ponajviše što se tiče smještaja suvozačice



Sva čuda tehnike zapakirana u malo "bure baruta"



mo da je s aerodinamičkog gledišta ovo kompletniji proizvod.

Motor radi prilično mirno i tiho za jedan Kawasaki i uopće ne odaje dojam paklenog stroja. Spojka je gruba i zaboljet će vas ruka već nakon prvog izlaska u grad. Osim nje, sve je meko i ugodno. Teško je povjerovati da smo sjeli na Ninju, kojeg pamtim kao brutalno čudovište bez kompromisa. Ipak, ovdje ima kompromisa napretka. Ono što su mu mnogi zamjerali - da je grub i neudoban za cestovnu vožnju - ovdje ne stoji, nimalo. Kawasaki je potpuno promijenio čud. Gas je fluidan, te cijeli motocikl nije toliko napet. Naglo dodavanje i popuštanje gasa ne zatrzta cijeli motocikl, da se čovjek prepadne. Ciklistika je, također, mnogo više 'friendly'. Udobnija je i ne reagira tako direktno kao na starom modelu. No, to ne znači da nije tako precizna. Možda ima malo

manje povratnih informacija s kolnika i tu će trkači morati znatno otvrdnuti ovjes, ne bi li "osjetili" kolnik kako su navikli. S druge strane, motocikl nije nervozan i trebao bi zadovoljiti sve neprofesionalce, koji bi s novim modelom trebali voziti i brže od tih dvije sekunde koliko se nadaju u Akashiju. Novi model dopušta da se gas počne otvarati nešto ranije nego do sada, ali iznad svega da se duže drži potpuno otvorenim. Manje neravnine, a svugdje ih ima, ovjes će "popiti" da vozač niti ne primijeti i dopustit će mu da ne popušta na gasu niti milimetra. Stabilnost na pravcu također je znatno bolja.

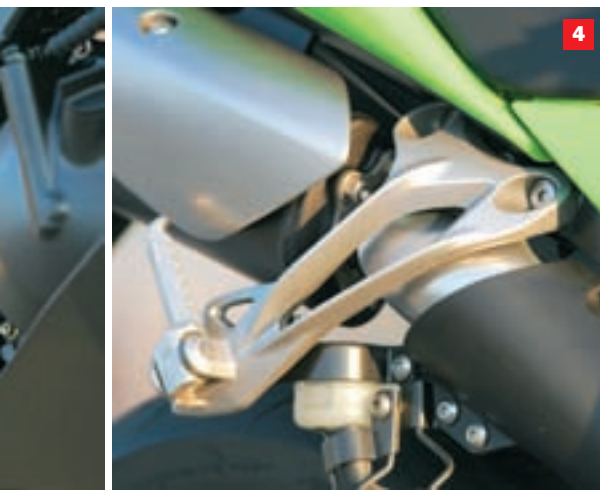
Osjećaj za ulaz u zavoj je malo "tuplji", ali to ne smanjuje njegovu brzinu. Stabilnost u brzim zavojima je poboljšana, jer nema velikih reakcija s teškim doziranjem gasa. Odsutnost brutalnosti vidljiv je na svakom koraku i sada tek cijenimo

sav taj trud uloženi u potpuno novu ciklistiku. Oslonci za noge, ustvari onaj pipak, ponekad zas-tružu o asfalt, ali to je samo znak da sa serijskom gumom dalje ne može. Za nešto više potreban je odabir race guma.

Izlasci iz zavoja su sigurniji, ali i brži, jer je znatno manje izraženo propinjanje prednjeg kotača u prve tri brzine. Samim time i zamišljena linija se znatno lakše prati. To ne znači da širenje putanje nije izraženo, nego samo da ga je nešto lakše kontrolirati. Snage ima napretek i motor nije potrebno vrtjeti unedogled da bi se iz njega izvuklo puno. Elastičan je i tih, koliko to može biti preko 10.000 okr/min. Prve dvije brzine zaista su dugačke, dok se ostale slažu kao Lego kockice. Kočnice su briljantne. Snažne kada se to želi, a vrlo osjetljive i modulabilne. Niti na mjenjač nismo imali primjedbi.

"Snage nikad dosta" često smo znali reći. Sada mislimo drugačije: pameti nikad dosta





4



5

- (1) Sami usisni kolektori ispod air-bixa
- (2) Vilica ostaje promjera 43 mm. Konkavni hladnjak ima gušće orebrenje
- (3) Novi oslonci i stražnja vilica izrađena die-cast tehnologijom koja omogućuje ovako lijepe profile
- (4) Obratite pažnju na izradu stražnjih oslonaca
- (5) Dva katalizatora brinu se za Euro III norme

Na kraju recimo kako je Kawasaki promijenio čud prema onim vozačima koji ne žele samo grubu igru. Sada je taj motocikl daleko udobniji, ugodniji i prije svega primjereniji cestovnoj vožnji. No, to nije išlo nauštrb performansi, koje su u ovoj klasi osnovno mjerilo. Ovdje su u drugom planu pitanja

IZMJERENI PODACI

Maksimalna brzina: 289,6 km/h
Težina s tekućinama: 193,0 kg (sprijeda 97,20 kg, straga 95,80 kg)

Izmjereno	Snaga (ks-okr)	Okr. moment (kgm-okr)
Na kotaču	153,3-11.750	10,2-8.250
Na radilici	175,0-11.750	11,7-9.500

POGLED NA KONKURENCIJU

Model	ccm	br. cilin.	Snaga na kotaču (ks-okr.)	Okr. moment (kgm-okr.)	Max. brzina (km/h)	Ubrzanje 0-400m (sec)	Težina (kg)
Kawasaki ZX 10 R	998	4	153,3 - 11.750	10,2 - 8.250	289,6	10,19	193,0
Honda CBR 100 RR	998	4	148,0 - 11.000	10,4 - 8.500	278,1	10,22	193,2
Suzuki GSX-R 1000	999	4	158,4 - 11.500	10,88 - 8.500	294,7	10,16	180,6
Yamaha YZF - R1	998	4	150,6 - 12.500	9,96 - 10.000	289,7	10,29	189,0

TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 76 x 55 mm
Obujam: 998 ccm
Odnos kompresije: 12,7:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva
Spojka: s višestrukim diskovima
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: dvostruke aluminijske grede, kut upravljača 24°, predtrag 102 mm
Ovjes: sprijeda upside-down vilica s cijevima od 43 mm, hod 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 125 mm
Gume: prednja 120/70 - 17, stražnja 190/55 - 17
Kočnice: naprijed dvostruki poluplivajući diskovi promjera 300 mm i radijalne čeljusti sa 4 klipića, straga disk od 220 mm i 2 klipića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.065, širina 705, visina sjedala 825, osovinski razmak 1.390, težina 175 kg
Deklarirano: snaga - 175 ks (128,6 kW) pri 11.700 okr./min., [184 KS (135,3 kW) pri 11.700 okr./min.sa Ram-Air], max. okr. moment - 11,7 kgm (115 Nm) pri 9.500 okr/min
Spremnik goriva: 17 l
Maksimalna brzina: 290 km/h

+ cijena, ciklistika, udobnost, kočnice, smještaj suvozača, dostupnost performansi

- tvrda spojka, glomazan prednji kraj, paleta boja, povećanje težine

Što reći na kraju: Blago onom tko te ima, tko te vozi dok ja sanjam noćima

