

Avangardni projektil

Nakon nekoliko godina apstinencije Kawasaki ponovno ulazi u Kuću slavnih proizvodnjom presretača koji još jednom preuzima titulu gospodara brzine. U skladu s tradicijom, novi model dolazi iz obitelji ZZR, velike je zapremine od 1.400 ccm, svemirskog dizajna, kvalitetnih ciklističkih osobina i performansi koje i na papiru utjeruju strah u kosti. I sve to za poštenu cijenu. U svakom slučaju, susret s ovim monstrumom predstavlja nezaboravno iskustvo, a osjećaj u vožnji je teško opisati običnim rječnikom. Rezime testa glasi: "Oprez, projektili su opet u modi! Rukovati pažljivo!"

PIŠE:
BORIS METIKOŠ

FOTO:
ŽELJKO PUŠĆENIK

Brzinski rekordi oduvijek su bili posebna draž oktanskih vozila. U dječaćkim snovima često smo maštali da ćemo zajahati "najbržeg", a starije stričke prvo bismo priupitali "kol'ko ide, al' ono najbrže?". Današnji limitatori brzine brinu se da ne pretjeramo u tim dječaćkim izazovima, mada i ove granice od visokih 300 km/h nemaju baš neko opravdano sigurnosno uporište. Bez obzira na sve, kod mnogih mladića upravo su vrtoglave brzine motiv za ljubav prema motociklima, a jedan od istinskih predvodnika ovakve orijentacije stoji danas pred nama: Kawasaki ZZR 1400

Opasan pogled

Već kod prvog pogleda na ovo "čudovište" jasno je da je ZZR 1400 projektiran kako bi zaprepastio konkurenciju i ponovno preuzeo titulu vladara autoceste, kao što su to generacijama činili i njegovi prethodnici. U toj namjeri pomaže mu i iznimno fluidna silueta, koja je duga i niska, pa stoga i kad stoji na mjestu, ovaj motocikl ostavlja dojam kao da je u pokretu.

U svakom slučaju, vanjski je izgled vrlo origina-





CIJENA
106.912 kn



lan i moderan, a kao najupečatljiviji dio izdvojit ćemo vrlo širok prednji kraj futurističkog dizajna. Na njemu se ističu četiri svjetla različitih dimenzija, u kojima je smješteno šest rasvjetnih tijela. Naime, u vanjskim farovima se nalaze svjetla za poziciju i dugo svjetlo, dok su unutarnja namijenjena za kratko svjetlo. Ukratko, upalite li u istom trenutku kompletnu rasvjetu, i najcrnja noć će se odmah pretvoriti u prekrasno svitanje.

Iznad opisanog light-showa nalazi se veliki ot-

vor za prihvat zraka air-boxa izveden u stilu najnovije generacije Kawasakijevih modela racing orijentacije. Osim vizualnog identiteta koji naglašava ZZR-ovu pripadnost poznatoj obitelji Kawasakijevih sportaša opisani usisnik zraka glavni je krivac i za razliku od 10 KS koja unosi pomutnju prilikom deklariranja snage. Znači na što mislimo: "sa i bez Ram-Aira".

Inače, kompletne vjetrobranske oplate, a pogotovo prednji dio, ostavljaju dojam kao da su pret-

jerano pomaknute prema naprijed, jer se nalaze gotovo ispred prednjeg kotača, čime prednji kraj motocikla još više asocira na prednji kraj nekog projektila ili borbenog aviona. U stvari, motocikl po svom izgledu podsjeća na raketu iz koje strše samo oštri retrovizori povećih dimenzija. Prednji blatobran je slika i prilika sna o obaranju brzinskih rekorda.

S obzirom na izduženu siluetu i zaobljene linije očito je da je zračni tunel odigrao ključnu ulogu pri dizajniranju ovog motocikla. Kako je Kawasaki pod okriljem svoje tvrtke osim motocikala, metalurgije, brodogradnje i još mnogih djelatnosti uključen i u zrakoplovnu industriju, ne treba sumnjati u krajnji rezultat zračnih ispitivanja. O aerodinamičnoj učinkovitosti vodilo se računa i prilikom projektiranja bočnih oplata, koje u potpunosti obavijaju motocikl. Isto tako, broj elemenata bočnih oplata sveden je na minimum, a svi "luftovi" su gotovo savršeno spojeni, bez nepotrebnih rubova, kako bi se što manje narušavao sklad strujanja zraka oko vozila. Iz svakog detalja je vidljivo da je riječ o motociklu stvorenom za izrazito visoke putne brzine.

Za razliku od avangardne linije prednjeg kraja, stražnji je kraj daleko neutralniji i po našem mišljenju pretjerano jednostavan i anoniman za jedan motocikl ovakve karizme. Stop svjetlo LED tehnologije nalik je na ono s modela ZX 10 R ili Z 750 S, baš kao i bijeli pokazivači pravca oštih rubova integrirani u oplate. Navedene komponente ne djeluju maštovito jer su to sve detalji s kojima smo se već odavno susreli. Nemaštovitost oplata stražnjeg kraja vizualno upotpunjuju dvije ispušne cijevi krupnih dimenzija, koje danas izgledaju suviše obično.

Ovdje moramo spomenuti i jedan neobičan po-

Kawasaki ZZR 1400
ulijeva veliko povjerenje
zbog svoje stabilnosti i
upravljivosti i zabavan je
u svim uvjetima



datak: ZZR 1400 je homologiran prema standardu Euro 2, a ne Euro 3, što je pomalo čudno za jedan model iz 2006. godine. No, da nije riječ o nedovoljnoj ekološkoj osviještenosti japanskih tehničara govore i glasnogovornici tvornice, koji napominju da su problemi s poštivanjem strogih europskih normi neizbježna teškoća ako se želi konstruirati raketa od 200 KS u tako malom pakiranju.

Po uzoru na ZX 12 R

Kad smo već kod ekstremnih performansi, moramo se osvrnuti i na samo srce motocikla, odnosno, pogonski agregat. Možda će to nekome izgledati čudno, ali motor modela ZZR 1400 nije puka "big bore" verzija njegovog prethodnika ZZR-a 1200, već je riječ o potpuno novom agregatu, koji u tehničkom smislu ipak ima najviše dodirnih točaka s modelom ZX 12 R. Prema tome, redni je četverocilindraš puno kompaktnije i uže izvedbe nego na ZZR-u 1200, a iz zapremine od 1.352 ccm motor razvija monstruožnu snagu od 190 KS pri 9.500 okr/min, odnosno, 200 KS sa Ram-airom. Bombastičnim brojkama snage pridružuje se i kamionski okretni moment od 15,7 kgm pri 7.500 okr/min. Za ljubitelje brojki ove su vrijednosti nešto poput droge koja ih vodi direktno u ekstazu. Titula najsnažnijeg motocikla na tržištu ponovo je u vitrinama u Akašiju.

Za napajanje ovog "monstruma" zaduženo je elektronsko ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 44 mm, a da bi se vibracije motora smanjile na najmanju moguću mjeru, pogonski je stroj opremljen sa dvije protubalansne osovine.

Što se tiče okvira, u ZZR 1400 je ugrađena najnovija generacija "monocoque" okvira, slično kao i na modelu ZX 12 R, koji prolazi s gornje strane motora i spušta se prema stražnjoj vilici, za razliku od obodnog okvira koji se razvija oko motora.

Zahvaljujući ovom rješenju omogućena je puno uža izvedba motocikla, a osiguran je i nesmetan prolaz svježeg zraka do Air-boxa, koji je također pozicioniran u samom okviru. Isto tako, po riječima japanskih inženjera, nova generacija "monocoque" okvira u kombinaciji sa spremnikom goriva zapremine 22 l smještenim ispod sjedala vozača, zaslužna je i za kvalitetniju centralizaciju masa, koja se očituje u zavidnoj razini upravljivosti motocikla s obzirom na dimenzije.

ZZR 1400 je i iz sjedala upravo onakav kakav izgleda izvana: dugačak, masivan i udoban. Sukladno dimenzijama i ergonomija vozača je maksimalno optimizirana, počevši već od upravljača, koji je blago spušten i izrazito otvoren, preko odlično izvedenog spoja sjedala i spremnika goriva,

sve do oslonaca za noge koji su lijepo povučeni prema unatrag. U stvari, zahvaljujući velikim dimenzijama motocikla položaj vozača je polusportski, ali ne pretjerano ekstreman, čime je vozaču osiguran udoban smještaj.

Vjetrobransko staklo je malo ispupčeno i prilično nisko postavljeno, ali kako je udaljeno od kacige, mnogo je učinkovitije nego što bi se to moglo očekivati.

U skladu s gabaritima vozila i sa sportsko-turističkim usmjerenjem motocikla iza vjetrobranskih oplata je smještena velika i pregledna instrument ploča, koja nalikuje na neko rješenje preuzeto iz auto industrije.

Instrumenti se sastoje od analognog brzinomjera i obrtomjera, koji svoje sportsko usmjerenje



Sve linije su pomaknute prema prednjem kotaču



Pregledni instrumenti velikih dimenzija u stilu pravog sport-tourera. Raspored instrumenata je gotovo automobilistički. Masivni prednji blatobran djeluje kao da je projektiran za obaranje brzinskih rekorda. Stražnji kraj karakteriziraju dvije ispušne cijevi masivnih dimenzija. Valoviti diskovi promjera 310 mm i radijalna ključa sa četiri ključa izvedeni su iz onih koje se ugrađuju na model ZX 10 R.



Svemirski dizajn prednjeg kraja sa četiri zasebna rasvjetna tijela i masivnim usisnikom za zrak u stilu R modela

naglašavaju bijelom podlogom i agresivno crvenim brojkama, te od velikog LCD zaslona s pripadajućim kontrolnim žaruljicama. Od podataka koji su dostupni u digitalnom obliku vozaču su na raspolaganju brojač ukupnog broja kilometara, dva "trip" mjerača, sat, pokazivač temperature rashladne tekućine, pokazivač količine goriva u spremniku, upozoravajući treptajući indikator promjene stupnja prijenosa i praktični pokazivač stupnja prijenosa u kojem se trenutno nalazite, a novost je indikator trenutne i prosječne potrošnje goriva.

Zahvaljujući okviru koji prelazi preko agregata, a ne oko njega, lažni spremnik goriva je izveden puno uže nego što je to bio slučaj kod modela ZZR 1200, pa čak i kod sportski orijentiranog ZX 12 R, što u kombinaciji s također užim, ali udobnim i dobro profiliranim sjedalom vozaču olakšava kretanje na motociklu. Prednosti ovakvog oblika najviše dolaze do izražaja u uvjetima gradske vožnje i prilikom čestih zaustavljanja na semaforu, kada ZZR 1400 ostavlja dojam za broj manjeg motocikla nego što to on uistinu i jest. Tu je još i veliki zakretni kut upravljača, kao i dobro odmjereni raspored težina, koji gotovo u potpunosti prikrivaju 215 kg ukupne težine ovog "trajekta". Ukupnoj upravljivosti pridonosi i agilna geometrija prednjeg kraja: upravljački je sklop postavljen pod kutem od 23°, a iskorak sveden na 94

mm, dok Suzuki Hayabusa, njegov neposredni konkurent, deklarira 24,1° i 97 mm.

Naravno, od ovog se motocikla ipak ne mogu očekivati vozne osobine jednog skutera ili nekog motocikla manjih dimenzija i manje zapremine, no, po našem mišljenju Kawasakijev 'bilder' je s odličnim uspjehom položio test primjene u gradskoj vožnji. Fascinantno je s kakvom mekoćom ova grdosija kreće sa semafora. Mekana hidraulična spojka i elektronski ublažen gas, kako ne bi bilo nespornih reakcija, samo idu u prilog tomu. Ono što će njegove vlasnike malo manje veseliti jest činjenica da se prilikom stani-kreni operacija motor toliko zagrijava, da je potreban oprez ako ste se odlučili na vožnju u kratkim hlaćicama. Naime, zbog užarenog zraka koji motor isijava postoji mogućnost da budete podvrgnuti prisilnoj depilaciji donjih ekstremiteta. ZZR ipak nije projektiran za vožnju od kafića do kafića, mada se i tu solidno snalazi, nego za otvorene dionice, gdje dolaze do izražaja njegov masivni potisak i stabilna ciklistika.

Spremni za "lansiranje"

Razinu adrenalina podiže već i sam zvuk iz ispušnog sustava, koji je u najmanju ruku moćan. Motor na minimumu malo mrmlja i osjeća se izvjesna nepravilnost u radu do otprilike 2.000 okr/min, nakon čega sve postaje nekako fluidno i

glatko. Ustvari, ne baš sve, jer agregat ne razvija slobodno snagu do 4.000 iz sigurnosnih razloga. To i nije područje primjene u vožnji. Nakon što se dodirne granica od 6.000 okr/min, stvari se eksponencijalno mijenjaju, pa motor sve do 11.500 okr/min razvija zastrašujući potisak koji se može usporediti jedino sa osjećajem koji čovjek ima prilikom polijetanja aviona. Naime, motor se u srednjim režimima vrtnje pretvara u pravu zvijer, a iskazivanje snage se pretvara u doživljaj koji je teško opisati riječima običnog smrtnika. U stvari, vozač sa svakim okretajem ručice gasa doslovno osjeća pulsiranje konjskih snaga na upravljaču, leđima i na leđnoj moždini, što u konačnici rezultira enormnim ubrzanjima. Prilikom ubrzanja motocikl je potpuno neutralan i vozač gotovo da i nema osjećaj brzine kojom se kreće. Sve se odvija nekako nježno i smireno, bez stresa ili borbe s motociklom, iako oslobađanje snage u svakom trenutku ostavlja dojam gotovo nevjerojatnog potiska. Propinjanje na stražnji kotač ovdje je nepoznanica, osim ako to namjerno ne želimo. Ukratko, tko uspije nesmetano ubaciti svih šest brzina, a da ga u tome ne spriječi neko "sporohodno" vozilo, shvatit će o čemu je riječ i kakav osjećaj snage na čovjeka prenosi ovaj bolid.

Kad smo pokušali dotaknuti Kawasakijev maksimum, posvuda smo imali borbu s prometom, bez obzira na to na koju stranu krenuli iz Zagre-



ba. Iz prva dva-tri pokušaja nije uspjelo, no, mi se ne predajemo i krećemo još jednom, pa još jednom. Nadamo se da u blizini nema nekog od aktivnih policijskih presretača. Kad malo bolje promislimo, a što i da ima!

Prva, druga, sve se odvija takvom brzinom da čovjek jednostavno nema vremena spustiti pogled na brzinomjer. U trećoj brzinomjer prelazi 240, u četvrtoj 280 km/h, da bi u petoj napunio svih 300 km/h, odnosno, 298 km/h, što je ujedno i maksimalna brzina koja je namjerno limitirana na ovoj vrijednosti. U šestoj brzini se ostvaruje ista brzina, iako smo u vožnji imali osjećaj da bi je ZZR bez problema preskočio kad bi se uklonila blokada.

Ono što zaprepašćuje nije toliko konačni rezultat (jer je prethodnik ZX-12R išao i brže u prvoj verziji bez blokade), koliko lakoća kojom kazaljka brzinomjera pokazuje ubrzanje. Progresija od 200 do 280 km/h je konstantna i gotovo divlja, nema nikakvih kolebanja ili znakova da se približava maksimalna brzina. Vozač zaista ima dojam da air-box dodaje konjske snage već ionako nadzvučnim brzinama. Dakako, i okretnog momenta ima u izobilju, tako da za tjeranje kazaljke blizu crvenog polja zaista treba imati "petlju", jer je dovoljno samo lagano 'pomaziti' ručicu gasa da bi odgovor bio potpun. Vozač se osjeća kao da se nalazi u sjedalu nekog dragstera na utrci ubrzanja.

Stabilnost pri velikim brzinama zajamčena je osovinskim razmakom od 1.460 mm, što je vrijednost koja je točno na pola puta između ZZR 1200, od kojeg je kraći za 45 mm, i maksi sportaša ZX 10 R, od kojeg je duži za 50 mm, kao i

aerodinamičnom učinkovitošću koja prednji kraj drži doslovno prikovanim za cestu. U svakom slučaju, upravljač uvijek ostaje čvrst, bez obzira na neravnine koje uvjetuje podloga. Poskakivanje, možda malo neugodno, primjećuje se tek između 280-300 km/h na neravninama i spojevima mostova. Tada je i otpor zraka prevelik i u kacigi stvara svojevrsan pritisak kojeg nitko ne može dugo izdržati.

Vjetrobranska zaštita je zadovoljavajuća do br-

Motor modela ZZR 1400 nije puka "big bore" verzija modela ZZR 1200, već je riječ o potpuno novom agregatu. Da bi se vibracije smanjile na najmanju moguću mjeru, pogonski je stroj opremljen dvjema kontrabalansnim osovinama



Iako na otvorenoj cesti ne može pokazati sve svoje mogućnosti, ZZR pruža sasvim solidne performanse





Prilikom naglih promjena pravca potreban je mali napor, jer se težina i dimenzije motocikla ipak osjete prilikom vožnje na natjecateljskoj stazi

Kako bi bio što učinkovitiji, Kawasakijev projektil je dizajniran u zračnom tunelu



izražaja njegova preciznost i stabilnost u vožnji te udoban smještaj vozača. S obzirom na dimenzije i monstruoznu snagu puno bolje mu pristaju brzi i dugi zavoji, dok mu brza prebacivanja baš i nisu najjače oružje. Naime, vozač mora unaprijed pripremiti pravu putanju, ali zato kad ga jednom "legnete" u zavoj, Kawasaki zamišljenu putanju prati kao po tračnicama. Iako se to na prvi pogled ne bi reklo, ZZR dozvoljava i određene korekcije u samom zavoju, no, ne pretjerane. Dobar kompromis između upravljivosti i dobrog ležanja u zavoj, u odnosu na ZX 12R s kojim dijeli mnoštvo tehničkih karakteristika, zasluga su i nešto manje dimenzije stražnje gume od 190/50-17, za razliku od 200/50-17 sa sportskog modela.

S druge strane, za uspješno svladavanje brzih uzastopnih zavoja potrebno je uložiti i malo truda, što znači da će u ovim situacijama ipak biti od velike pomoći 'snaga koja klade valja'. Prema tome, nemojte očekivati da ćete sa ZZR-om zavoji rezati kao na nekoj "šestici", no, bez obzira na to, njegove su vozne osobine ipak iznad prosjeka današnjih sport tourera.

Ovdje moramo spomenuti i izvrsnu ciklistiku, koja je više natjecateljskog nego turistička tipa, što je u potpunosti u skladu s ekstremnim usmjerenjem testiranog motocikla. Ovjese je u potpunosti podešeno, a tvornički je podešen tako da osigurava vrlo dobru udobnost u vožnji. To ipak ne znači da ćete strugati osloncima za noge po asfaltu, jer to nismo uspjeli niti mi. Prednja upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm s lakoćom apsorbira oštećenja na cesti, a vrlo dobro reagira i prilikom iznenadnih kočenja. Nasuprot tome, stražnji jednostruki amortizer je nešto sporiji u svom radu, zbog čega se motocikl prilikom forsirane

vožnje, pogotovo na lošijim prometnicama, u zavoju često namješta i ljulja. Ipak, stanje se može bitno popraviti podešavanjem ovjesa u fazi kompresije i istezanja.

Još nešto što je od presudne važnosti za ovakav tip motocikla su kočnice, koje se sastoje od prednjih dvostrukih plivajućih diskova valovitog tipa promjera 310 mm, te kočionih čeljusti s radijalnim prihvatom i četiri klipača, izvedenih iz onih koje se ugrađuju u model ZX 10R. Stražnji disk je promjera 250 mm i na njega djeluju dva klipača. Inače, kočioni sustav se pokazao vrlo osjetljivim na komande vozača, kako po pitanju doziranja, tako i po brzini reakcije, iako je potrebno izvjesno vrijeme prilagodbe kako bi se naučilo točno dozirati snagu kočenja, jer je ipak riječ o motociklu velikih dimenzija i velike mase.

Moramo spomenuti i potrošnju, koja se na našem testu kretala od minimalnih 7 l za vozače 'nježne ruke' pa sve do 10,5 l. na 100 km prilikom maksimalnih ubrzanja, što je sasvim prihvatljiv prosjek za jedan motocikl koji nosi naslov kralja autoceste. Moramo priznati da većina nakeda s upola manjim prosječnim brzinama troši i litru više. Naravno, riječ je o aerodinamici.

I na kraju, nakon nekoliko desetljeća apstinencije i legendarnih modela kao što su Z 1000, ZX 10 i ZZR 1100, novi ZZR 1400 ponovo vraća titulu naj snažnijeg motocikla u Akashijevu kuću slavnih. Testirani projektil je stvoren prvenstveno da zaprepasti karakteristikama koje

"Škrge" na bočnim oplatama predviđene za izbacivanje vrućeg zraka u gradskoj primjeni pretjerano zagrijavaju noge vozača



"Monocoque" aluminijski okvir je sličan onome s modela ZX12R. Presjek okvira ukazuje na unutarnji air box, koji osigurava zrak za 4 leptirasta tijela promjera 44 mm

definitivno nikoga neće ostaviti ravnodušnim. Osim toga, atraktivnog je i upečatljivog dizajna, ali i dosta širokog spektra primjene. Nakon odmjeravanja svog dijela životnog prostora suvozačica s osmijehom već drži palac prema gore.

Prema tome, ako u džepu imate 106.912 kuna i pod sobom želite osjetiti pravu moć naj snažnijeg serijskog motocikla, a ne želite se patiti na tvrdim sportašima, vaš izbor je upravo Kawasaki ZZR 1400. Samo oprezno, jer eksplozivne naprave zahtijevaju pažljivo rukovanje. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 84 x 61 mm
Obujam: 1.352 ccm
Odnos kompresije: 12,0:1
Razvod: dvije bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrzavanje s leptirastim tijelima promjera 44 mm
Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: aluminijska konstrukcija "monocoque"
Ovjes: upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 117 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 190/50-17
Kočnice: naprijed dvostruki plivajući disk promjera 310 mm i radijalne kočione čeljusti sa 4 klipača, straga disk od 250 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.170, širina 760, visina sjedala 800, osovinski razmak 1.460, težina 215 (218 sa ABS-om) kg
Deklarirano: snaga - 190 ks (139,34 kW) - 9.500 okr/min (200 ks - 9.500 okr/min sa Ram-airom), max. okr. moment - 15,7 kgm (154 Nm) pri 7.500 okr/min
Spremnik goriva: 22 l
Max. brzina: 298 km/h

+ stabilnost, zaštita od vjetra, snažan motor

- vibracije na srednjim režimima