

# Zvjezdane staze

## THE NEXT GENERATION



CIJENA  
74.247 KN

Čak i u visim stupnjevima prijenosa možete računati s time da će odlučno povući već od dvije tisuće okretaja. Potisak raste proporcionalno s rastom režima vrtnje



Četiri godine nakon reinkarnacije slavnog slova Z Kawasaki je predstavio novu generaciju golih jurišnika. Iako se uz još atraktivniji dizajn kao jedan od glavnih aduta nameće pametno doradeni pogonski agregat, novi Z 1000 nipošto nije tipičan grubijan koji se dokazuje svojom mišićnom snagom, već ugladeni playboy obdaren okretnim momentom. Potencijalni konzumenti mogli bi mu zamjeriti nedovoljno oštar prednji kraj i pretvrdo sjedalo, no ovaj Kawasaki ima sasvim dovoljno drugih kvaliteta da im osvoji srce, a povoljna cijena je samo jedna od njih

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ

**FUERTEVENTURA:** Kada bi se nekom bizarnom igrom slučaja novi Z 1000 trebao oglašavati na stranicama malog oglasnika i to u rubrici «Kontakti», onda bi u tekstu oglasa vjerojatno stajalo kako potentni i atraktivan motocikl (953 ccm, 125 KS, 99 Nm) traži ozbiljnog pojedinca ili parove za ugodna vikend druženja i egzotična putovanja, diskrecija zajamčena. Iako vjerujemo da su mu neki ljubitelji «golih» motocikala spremni povjerovati već na prvi pogled, nismo žalili ni truda ni vremena potegnuti skroz do Kanarskog otočja, kako bismo se na europskoj prezentaciji ovog modela iz prve ruke mogli uvjeriti da novi Z 1000 ne pruža samo očekivanu zabavu, već je i zavidno elastičan, a uz sve to spada i među najpovoljnije u svom kvartu.

Doduše, kada bismo nastavili s pripisivanjem ljudskih osobina Kawasakijevoj uzdanici u kategoriji sport-naked motocikala zapremine 1 litre, morali bismo primijetiti da uz sve svoje karakterne vrline novi Z, kao uostalom i svaki drugi motocikl, ima i pokoji «zdravstveni» problem, koji se u ovom slučaju očituje u višku nakupljenih kilograma i (pre)tvrdj «stolici». No, svaki serijski motocikl ima neke svoje boljke, a ove s kojima smo se tijekom dvodnevnog druženja susreli na «Zedu» srećom ne spadaju u kategoriju kroničnih «boleština» koje bi ostavile traga na motorici ili - ne daj Bože - upućivale na neku grešku u genetskom kodu.

Dinamičke osobine novog Z 1000 i ljepote kanarskog otoka Fuerteventura istraživali smo zahvaljujući mariborskoj tvrtki DKS, koja je generalni zastupnik Kawasaki za RH



Uostalom, takvo što si ni ne može dopusti jedna slavna i dugovječna loza, čije su najslavnije stranice još davnih sedamdesetih godina pisali legendarni modeli Z1 900 i Z 1000. Na krilima njihova uspjeha s godinama se namnožila silna svita njihovih nasljednika različitih zapremina, da bi se sredinom 80-tih godina iznenada gotovo zatrlo sjeme Z-dinastije. Iako su modeli Zephyr, ZR i ZRX nekako pritaženo u sebi nosili duh originalnih modela, valjalo je pričekati novi milenij da bi «znanstvenici» iz Akashija po receptu iz Jurskog parka mogli izdvojiti DNA originalnog modela i preseliti ga u potpuno novu generaciju uzbudljivih naked motocikala.

Tako je krajem 2002. iz inkubatora izašao potpuno novi Z 1000 koji svojim modernim dizajnom i korištenom tehnikom nije imao mnogo toga zajedničkog sa istoimenim predjedom, ali ih je zato povezivala karizma esencijalnog i uzbudljivog

Iako je dizajnom izuzetno agresivan, novi Z 1000 je ugladeni motocikl i kao takav se fino uklapa u okruženje luksuznog hotela





Crubi asfalt Kanarskog otocja odlično je "sjeo" zabavnom karakteru motocikla, iako novi Z za razliku od nekih europskih konkurenata više uživa u sportskoj negoli u čistokrvnoj "racing" vozniji



naked motocikla, kao i nostalgija izvedba ispušnog sustava. Nimalo iznenađujuće, svojim je dinamičkim osobinama nadmašio svog davnog pretka, no taj je generacijski napredak očekivana i sasvim logična posljedica evolucije koja je u svijetu motocikala puno uočljivija i burnija negoli kod ljudi. U prilog ubrzanoj evoluciji ide i činjenica da je nakon samo četiri godine proizvodnje svijet ugledala nova

generacija trenutno najsnažnijeg Kawasakijevog nakeda, koji osim osnovnih crta lica, korištenja istog srca i još pokojeg detalja tehnički nema puno toga zajedničkog sa svojim prethodnikom.

### Dizajnerska evolucija

Testirani Z 1000, generacija 2007. je dakle potpuno novi motocikl, koji dizajnerski ne odstupa od

smjernica koje je zadao stari model, ali mu je zato vizura u gotovo svakom detalju uređena i modernizirana. Pri pogledu sprijeda tako i dalje plijeni «streetfighter» maska, sada nešto oštrijih linija, uparena s profiliranim vjetrobranom, koji nije samo lijep, nego je i funkcionalan. Bočna silueta također ne nudi mnogo novosti, ali je obogaćena zgodnim detaljima poput radijalnih kočionijskih klijesta ili malih bočnih oplata koje izviru iz spremnika goriva i imaju integrirane pokazivače smjera. Uz to, u Kawasakijsu se vole pohvaliti time kako sve linije novog Z-a skladno «teku» prema prednjem kraju, a u tom je duhu izveden i pomoćni okvir, koji je «zagrlio» pogonski agregat i na kojeg se neprekinuto nadovezuje sportski elegantan i visoko podignuti stražnji kraj. No, taj je dio motocikla i dalje ponajviše definiran novom i neobičnom izvedbom ispušnog sustava, koji u ovom izdanju ipak najbolje izgleda pri pogledu straga. Štoviše, u toj perspektivi masivni trokutasti završeci ispušnog sustava vizualno potpuno dominiraju repom motocikla i tako potiskuju u drugi plan novo stražnje svjetlo od prozirne plastike strašno nalik onome sa sportskog modela ZX-10 R.

Sve u svemu, poželjeli smo ga čim smo ga vidjeli, a vjetar u leđa na njegovu putu do našeg srca dale su i riječi Kawasakijskih stručnjaka da bi novi Z trebao ponuditi više žara. Tom bi agilnijom karakteru trebala pridonijeti ugradnja promijenjenog okvira, optimaliziranog pogonskog agregata, radijalnih klijesta, ali i poboljšanog ovjesa koji se straga oslanja na potpuno novu aluminijsku vilicu. Pričali su nam i o tome kako se vlasnici novog Z-a neće voziti samo agilnije, već i udobnije zbog blago redefiniranog položaja vozača, koji sada sjedi nešto bliže upravljaču, no istovremeno su nam prešutjeli

Novi Z 1000 predstavlja kvalitetnu evoluciju svog prethodnika i u mehaničkom i u dizajnerskom pogledu







Uz agresivnu narančastu, Z1000 se nudi i smirenoj crnoj ili tamno plavoj varijanti. Zelena boja zasad nije na meniju

povećanje težine za punih 7 kilograma. Taj su nam detalj mogli skrivati samo tako dugo dok nismo i sami sjeli na motocikl i pri manevriranju na mjestu primijetili da nam Z pruža nešto veći otpor nego njegova 10 do čak 20 kg lakša konkurencija.

Ubrzo se, srećom, pokazalo da stvari nisu tako crne, te da se kod ovog Kawasakijevog nakeda, kao, uostalom, i kod većine moderno koncipiranih motocikala, višak «masnog tkiva» dobrim dijelom prestaje osjećati ubrzo nakon kretanja s mjesta. Takva su razmišljanja naišla na svoju konačnu potvrdu kada smo se zajedno sa ostalim europskim novinarima domogli zavojitih planinskih cestica otoka Fuerteventura, na kojima nam je «Zed» pokazao kako ne traži previše nagovaranja da bi ga se bacilo u nagib. Ta se radnja pritom ne odvija munjevito kao na nekom sportskom modelu, ali je svakako dovoljno brza i zabavna da zadovolji sportski orijentirane vozače naked motocikala. Oni pak naviknuti na RR motocikle ili moderne nakede s «racing» genima morat će se prije potpunog prepuštanja zabavi naviknuti na neke specifičnosti ovog Kawasakija, koje proizlaze iz toga da prednji kraj motocikla nije toliko reaktivan ili precizan koliko bi se to moglo očekivati. Primjetno je, dakle, određeno širenje putanje na izlasku iz zavoja, koje se sasvim očekivano dodatno potencira eventualnim aktiviranjem prednje kočnice dok je motocikl u nagibu.

U normalnoj i ne pretjerano agresivnoj vožnji to ne predstavlja ozbiljan problem, no ipak povećava stres i smanjuje užitak prilikom oštrije jurnjave, a uz to ograničava manevarski prostor za korekcije u samom zavoju. Naime, ako se zavoj iznenada zatvori, spretan položaj vozača i visoko postavljene oslonci za noge omogućuju trenutno padanje u



Vozili smo i model opremljen ABS-om koji je 4 kilograma teži i 3.450 kuna skuplji. S obzirom na mogućnost kvalitetnog doziranja kočnica, taj uređaj nije prijeko potreban, no na kiši bi sigurno bio od koristi





Spretan položaj vozača dušu daje za obrušavanje u zavoje, a od pomoći su i oslonci za noge, koji su postavljeni dovoljno visoko da omogućuje zavidne nagibe



(1) Pogonski agregat je mijenjan radi ostvarivanja više momenta na niskim i srednjim okretajima. Iako bi netko mogao poželjeti više brutalnosti na visokim okretajima, redni četvociлиндраш заслужује visoku ocjenu zbog impresivne elastičnosti (2) Nazubljeni prednji diskovi promjera 300 mm odlično obavljaju svoj posao. Radijalna kočiona klijesta polako ulaze i u ovu klasu, a za potpuni doživljaj tu je i radijalna pumpa (3) Stražnji disk ima samo jedan klipčić, ali je nazubljene izvedbe i promjer mu je povećan na 250 mm



još veći nagib, no motocikl će bez obzira na to još nekoliko trenutaka zadržati staru putanju prije nego adekvatno smanji radijus skretanja i krene vašom zamišljenom linijom. No, spomenute su pojave jednako rezultat primijenjenih ciklističkih rješenja, koliko i posljedica toga što smo - naviknuti na moderne trendove - očekivali nešto «oštriji» i precizniji prednji kraj. Jednom kada se dogovorite oko konačne putanje, Z će biti stabilan u nagibu, bez pretjeranih namještanja ili lueljanja motocikla, dok bi vam na samom izlazu iz zavoja male probleme mogao stvarati sustav elektronskog ubrizgavanja goriva, koji ponekad previše burno reagira na okretanje ručice gasa i trenutno putem lanca šalje trzaj do stražnjeg kotača. Time se donekle uznemiruje motocikl, no ti simptomi lagane nervoze, jednako kao i širenje putanje, ne predstavljaju neki ozbiljan problem i lako je moguće da ih neki manje agresivni vozači uopće neće primijetiti ili će se na njih nesvjesno naviknuti. Što se nas tiče, ne znamo da li je prevagnulo to što smo se s vremenom priviknuli na njegove zahtjeve ili to što smo mu prilagodili svoj način vožnje, no sigurno je da smo do kraja dana u potpunosti prevladali taj mali kulturološki šok, te smo već sutradan mogli doista uživati u vožnji ovog motocikla.

### Uglavnom udobno

Ukratko, shvatili smo da novi daje Z najbolje od sebe u umjerenij ili sportski brz, ali ne u i čistokrvnoj racing vožnji. No, to ne znači da se s njime ne može biti brz na zavojitim dionicama ili «strugati» koljenom. Doduše, o ovom potonjem vam možemo svjedočiti tek iz druge ruke, budući nam je dio prtljage zalutao u Pariz, a dodirivanje odličnog i iznimno grubog asfalta u običnim trapericama definitivno nije nešto što bismo željeli osjetiti na vlastitoj koži. Tako smo to zadovoljstvo ostavili za neku drugu jurnjavu ovim najistočnijim kanarskim otokom, kao određim



na koje se sigurno želimo vratiti. Taman je dovoljno malen da se ne možete izgubiti, a opet dovoljno velik da vam njegove zavojite ceste ne mogu brzo dosaditi. Uz to, iako nam je policija u jednom trenutku stvarala male probleme, čini nam se da su organi reda dosta blagonakloni, budući smo na otvorenijim dionicama morali dobarano otvoriti ručicu gasa ne bi li stigli jureće vozače tamo iznimno popularnih pick-up vozila.

No, da se ne bismo krivo razumjeli, maksimalna brzina koju postiže jedan Toyotin pick-up novom Z-u ne predstavlja nikakav problem. Ipak se ovdje radi o motociklu koji ne traži puno zaleta da bi

dohvatio 240 km/h, a uz pomoć blage nizbrdica i vjetra u leđa nakratko nam je prema brzinomjeru uspjelo juriti i više od 250 km/h. No, više od same maksimalne brzine fascinirao nas je izostanak očekivanih turbulencija, koje kod većine naked motocikala takvu vožnju čine izrazito stresnom i gotovo nepodnošljivom. Kod ovog Kawasakija to nije slučaj, jasno, pod uvjetom da zalegenete na spremnik goriva najkasnije pri nekih 200 km/h, koje ćete sa





Ploča s instrumentima je potpuno nove izvedbe i konačno je pregledna. Iako asimetrična skala obrtomjera sugerira drugačije, ovaj se motocikl bez ikakvog problema može voziti i na nižim brojevima okretaja



Kada se uhvati u koštac sa zavojima, novi Z ponekad pokazuje izraženu tendenciju proširivanja putanje, a to je još više izraženo ako se u nagibu koristi prednja kočnica



oni koji su spremni malo pretrpjeti moći će relativno udobno i bez potrebe za pretjeranim saginjanjem juriti sve do nekih 170 ili 180 km/h, a to je hvale vrijedan rezultat za jedan naked motocikl.

Osim zaštitom od vjetra, koja je bolja od očekivanja, ukupna je udobnost dodatno naglašena gotovo potpunim izostankom vibracija, ali i vrlo dobrim položajem vozača. Na širok i ravan upravljač odlično se nadovezuje gotovo uspravan položaj gornjeg dijela tijela, a ništa lošije nije pogodan ni smještaj široko postavljenih oslonaca za noge, koji ne samo da definiraju ugodan kut savijanja donjih ekstremiteta, već su i dovoljno visoko postavljeni da omogućuju ostvarivanje zavidnih nagiba. U stvari, jedina crna ovca u priči o udobnosti je sjedalo vozača,

koje u svom stražnjem dijelu nije dovoljno dobro postavljeno, tako da biste pri svladavanju dužih etapa mogli imati problema sa zamorom materijala u predjelu debelog mesa. To je posebno izraženo kod dugotrajne vožnje otvorenijim dionicama, kada se s porastom brzine tijelo vozača automatski malo sagne i pritom stražnjicu gurne prema natrag, kako bi se gornji dio tijela sakrio od vjetra. Taj će problem vjerojatno nešto manje osjetiti niži vozači koji sjede bliže rezervoaru, odnosno na srednjem djelu sjedala, koje je ipak nešto kvalitetnije postavljeno, kao i oni kojima nije stran aktivan pristup vožnji,

odnosno premještanje u sjedalu i izbacivanje koljena na zavojitim dionicama.

### Elastičan poput gume

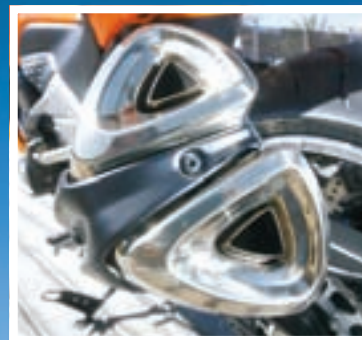
No, koliko god nam se sjedalo činilo nedostojnim ovog motocikla i njegove namjene, toliko nas je oduševio pogonski agregat. Minimalno promijenjen u odnosu na svog prethodnika, redni četverocilindraš izveden je iz onog koji je nekad pogonio ZX-9R i ne fascinira svojom maksimalnom snagom, ali zato osvaja načinom na koji je razvija. Novi profili bregastih vratila, kao i manji usisni i ispušni ventili učinili su ovaj agregat krajnje elastičnim, a svoj su skromni doprinos dali i skraćeni prijenosni omjeri. Sa deklariranih 98,7 Nm, koje razvija pri 8.200 okr/min, ovaj Kawasaki neće konkurenciji utjerati strah u kosti, no osjećajem koji pruža u vožnji to bi svakako mogao. Iako potpuno nova i konačno lako čitljiva ploča s instrumentima svojom asimetričnom skalom obrtomjera sugerira da je agregat ispod nekih 4 tisuće okretaja potpuno neiskoristiv, istina je ustvari potpuno drugačija. Novi Z 1000 bez ikakvog zastajkivanja i bez i najmanje rupe u snazi odlučno vuče već od dvije tisuće okretaja i tako, između ostalog, osjetno smanjuje potrebu za mijenjanjem stupnjeva prijenosa.

Takva rijetko viđena elastičnost daje vjerodostojnost riječima Kawasakijskih inženjera, koji tvrde da im nije bio cilj ostvarivanje vršnih vrijednosti teško iskoristivih u stvarnom životu, već stvaranje «uljudenog» pogonskog agregata koji bi trebao davati najbolje od sebe na srednjim okretajima. To je vidljivo iz spomenutih konstrukcijskih promjena na samom agregatu, ali i u činjenici da je izgubio 2 KS u odnosu na svog prethodnika, pa sada razvija 125 KS pri 10.000 okretaja. Iako marketinški upitna, ta je strategija prosječnom vozaču ovakve vrste motocikala omogućila da bude realno brži, posebno na izlasku iz zavoja, ali da se istovremeno manje umara u vožnji. Drugim riječima, stvoren je agregat kod kojeg potisak odlučno raste s porastom

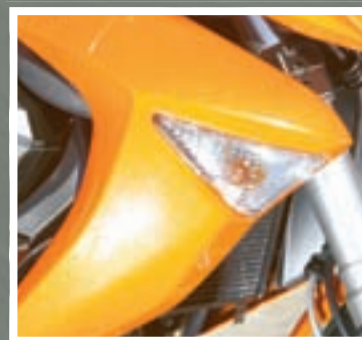
Z-om dohvatiti u trenu. Mala prednja maskica kao jedini instrument zaštite od vjetra možda ne obećava puno, no ipak kvalitetno obavlja svoju funkciju, a ukupni dojam vjerojatno bi bio još bolji da se serijski montira nešto širi vjetrobran koji se može nabaviti kao dio dodatne opreme. Ovakvo se pri nekih 130 km/h lagani udari vjetra mogu osjetiti na nadlakticama i ramenima, da bi tek nakon 150 km/h u nemilost zračnih struja pala i kaciga. No,



Izuzmemo li pretvrdi stražnji dio sjedala, na položaj vozača i ukupnu udobnost nismo imali ozbiljnih primjedbi. Čak je i zaštita od vjetra bolja od očekivane



Maleni detalji čine veliku razliku. Masivni ispušni topovi sada djeluju još atraktivnije, a radijalna je kočiona pumpa u kombinaciji sa radijalnim ključima ionako dobre kočnice učinila još boljima. Pozornost je posvećena i udobnosti vozača, pa tako maleni vjetrobran pruža solidnu zaštitu od vjetra





režima vrtnje i u svakodnevnoj vožnji doista nema potrebe kazaljku obrtomjera stalno držati blizu crvenog područja.

U stvari, odvrtnje ručice gasa do samog kraja njezina hoda i razvlačenje brojeva okretaja ima smisla samo kada želite biti jako brzi. Tada inače pitomi agregat adekvatno mijenja svoju čud i pruža zadovoljavajuće performanse, no ne bismo mu zamjerali da pokaže još malo više eksplozivnosti. Ako već i nedostaje ponešto brutalnosti, onda na visokim okretajima sasvim sigurno ne nedostaje buke, budući novo oblikovani ispušni sustav u svakom trenutku uz vizualni ostavlja i upečatljiv akustični dojam. Bilo bi još bolje da je zvuk nešto manje «sintetičan», no sve strože norme koje proizvođači trebaju zadovoljavati morale su rezultirati i nekim kompromisima.

Zato nije bilo mjesta kompromisu kod kočionog sustava, čiji su prednji diskovi zadržali dimenziju od 300 mm, ali su sada nazubljene izvedbe i na njih pritišću četveroklipna radijalna kočiona klijesta. Iako nam se pri jednom pretjerano agresivnom pritiskanju poluge kočnice prednja vilica naglo sabila i tako lagano uznemirila cijeli motocikl, konačni je rezultat svih navedenih promjena to što su ionako dobre kočnice postale još bolje, te tako bez obzira na to kojom brzinom jurite predstavljaju sigurnosnu komponentu u koju se uvijek možete pouzdati. Na raspolaganju nam je bila i verzija opremljena ABS-om, za kojeg smo već kod prvog kočenja primijetili da se aktivira i na najmanji dodir poluge stražnje kočnice, dok se na prednjem kotaču isti uređaj nije javljao, vjerojatno i zbog toga što grubi i ravan kanarski asfalt ne dovodi prednju gumu u krizu.

### Plemić zelene krvi

Priča o kočnicama ponovo nam je vratila tok misli na vjekovječni Z1 900, koji je upravo u tom segmentu nekako najviše udaljen od svojeg legitimnog nasljednika. Ironija je u tome što je Z1 sa svojim iz današnje perspektive slabašnim kočnicama slovio za jedan od najsportskijih motocikala svojeg doba, dok 35 godina kasnije njegov nasljednik takvo što ne želi biti, čak ni u okvirima svoje klase.

Z 1000 je jednostavno dobro uravnotežen motocikl, koji svojim karakteristikama potpuno zadovoljava kriterije modernog doba, ali pritom njeguje smireniji pristup filozofiji vožnje na dva kotača. To bi mogla biti i njegova najveća prednost, budući su mnogi njegovi konkurenti otišli u ekstremne vode udaljivši se od prosječnih ljubitelja ove klase, koji nemaju ništa protiv povremene adrenalinske terapije, ali isto tako traže uglađen i čovjeku prilagođen stroj koji ih neće stalno izazivati da iskušavaju granice svog vozačkog umijeća. Imajući to u vidu, vjerujemo da će novi Z 1000 i dalje postizati dobre prodajne rezultate na zapadu Starog kontinenta, dok



# Eliksir mladosti

● Novi Z 1000 svojim dizajnom sugerira da nije previše odmakao od svog prethodnika, no izvršene ga tehničke promjene ipak čine potpuno novim modelom. Doduše, pogonski agregat je u svojoj osnovi ostao isti, no ipak je pretrpio neke male promjene koje su donijele veliki napredak. Uz manje usisine i ispušne ventile, te drugačije profilirana bregasta vratila, promijenjen je i ispušni sustav, koji više nije izvedbe 4-2-4, već je sada formata 4-2-1-2. To znači da se na novom Z-u sada sa svake strane nalazi samo po jedan veliki ispušni lonac, no kako bi se prividno zadržao duh četverostrukih ispušnih cijevi, svaki ispušni lonac ima dvostruke izlazne otvore. Uz to, u desnom se ispušnom loncu nalazi poseban ventil koji bi trebao omogućiti bolju regulaciju protoka plinova. Boljem odgovoru na okret ručice gasa pridonose i skraćeni prijenosni odnosi, kao i promijenjeni sustav ubrizgavanja goriva, dok je udobnosti pridonijelo premještanje hvatišta pogonskog agregata. Ona su se prije

nalazila s prednje strane glave, dakle u području gdje ima najviše gibanja unutarnjih komponenti agregata, zbog čega su se preko okvira do vozača prenosile izražene vibracije. Sada su hvatišta pozicionirana nešto niže i nalaze se sa stražnje strane cilindara, a za tu je izvedbu bilo potrebno konstruirati pomoćni okvir izveden od aluminijske, koji povezuje čelični okvir s pogonskim agregatom kao stresnim elementom koji na sebe preuzima dio opterećenja. No, takvo je rješenje uz bitno smanjene vibracije rezultiralo i za 15 % smanjenom čvrstoćom okvira, što u Kawasakiju pokušavaju uljepšati time da bi sada vozač trebao imati kvalitetniju povratnu vezu i bolje razumjeti što se događa s motociklom.

Glava samog okvira je za 10 mm pomaknuta prema naprijed, a međuosovinski razmak je povećan za 25 mm. Nova je i prešana aluminijska vilica, kojoj se može podešavati predopterećenje opruge i povrat, jednako kao i nanovo podešenoj Showa upside-down prednjoj vilici promjera 41 mm.

Kočnice su potpuno obnovljene, tako da s dva valovita prednja diska promjera 300 mm vozač komunicira putem radijalne pumpe i radijalnih klijesta s četiri klipića. Stražnji valoviti disk je povećao promjer sa 220 mm na 250 mm, a uz sve to Z 1000 se sada proizvodi u verziji opremljenoj ABS-om, za koju - s obzirom na mogućnost kvalitetnog doziranja prednje kočnice - ni nema neke prijekne potrebe.

Promjena nije bila pošteđena ni ergonomija vozača, pa će tako budući vlasnici voziti u nešto uspravnijem položaju i bliže upravljaču. Sjedalo je pritom 40 mm uže, a vitkiji je i spremnik goriva zapremine 18 litara. Ugodnijem vozačkom okruženju svakako pridonosi i potpuno nova ploča s instrumentima, na kojoj možete očitavati trenutni broj okretaja, brzinu, parcijalnu i ukupnu kilometražu, temperaturu vode, vrijeme i količinu goriva u spremniku. Pri tome je ipak najveća novost da su svi ti podaci potpuno pregledni, što nije bio slučaj na starom modelu.





**PRAZNA STRANICA**





Iako smo znali da je kanarska policija nedavno stajala slobode najpoznatijeg hrvatskog bjeGUNCA, nismo dopustili da nam njihovo neuspješno treniranje strogoće pokvari dobru atmosferu



bi mu našem tržištu dobar dio prodajne slave ponovo mogao ukrasti obnovljeni Z 750, koji je za skoro 20 tisuća jeftiniji, a da pritom nije puno slabiji ili osjetno neatraktivniji.

No, «dumping» cijena manjeg brata nipošto ne znači da Z 1000 ne vrijedi istaknutih 74.247 kuna, jer mu, kada ga usporedimo s motociklima njemu ravne zapremine, cjenovno može

konkurirati tek Honda CB 900 Hornet, koja je ipak dama u godinama. Yamaha FZ-1 je skuplja za gotovo 10 tisuća kuna, Aprilia Tuono i Triumph Speed Triple se vrte oko brojke od 90 tisuća, dok je novi KTM Super Duke prešao čak i psihološku granicu od 100 tisuća kuna. Spomenuti se konkurenti svaki na svoj način mogu pozivati na to da ukupno gledajući novi

Z sigurno nije najsnažniji, vjerojatno nije ni najzabavniji, a iako se o ukusima ne raspravlja, nekom se možda neće učiniti ni najljepšim među sport-naked motociklima te zapremine. No, kada se uzme u obzir što sve nudi i koliko za to traži, onda se Kawasaki Z 1000, kao i mnoga njegova braća zelene krvi, nameće kao apsolutni best-buy u svojoj kategoriji. ■



Iako vas četiri trokutasta ispušna otvora pokušavaju uvjeriti drugačije, novi Z je odustao od koncepta četverostrukih ispušnih cijevi, te se sada sa svake strane motocikla nalazi po jedan veliki ispušni lonac s dva otvora

#### TEHNIČKI PODACI

|   |
|---|
| <b>Motor:</b> redni, četiri cilindra, četverotaktni   |
| <b>Promjer x hod:</b> 77,2 x 50,9 mm  |
| <b>Obujam:</b> 953 ccm  |
| <b>Odnos kompresije:</b> 11,2:1   |
| <b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru   |
| <b>Hlađenje:</b> tekućinom  |
| <b>Paljenje:</b> elektronsko  |
| <b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje  |
| <b>Spojka:</b> višestruki diskovi u uljnoj kupci  |
| <b>Mjenjač:</b> 6 brzina  |
| <b>Okvir:</b> čelični   |
| <b>Ovjes:</b> naprijed upside-down vilica promjera 41 mm, hod 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 150 mm  |
| <b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 190/50-17  |
| <b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki nazubljeni disk promjera 300 mm i radialne kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk od 250 mm i kočione čeljusti s jednim klipčićem |
| <b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.090, širina 780, visina sjedala 820, osovinski razmak 1.445, težina 205 kg (209 kg s ABS-om)                                  |
| <b>Deklarirano:</b> snaga - 92 KW (125 KS) pri 10.000 okr/min; maks. okr. moment 10,1 kgm (98,7 Nm) pri 8.200 okr/min   |
| <b>Spremnik goriva:</b> 18,5 l  |

**+** elastičnost agregata, dizajn, položaj vozača, cijena, kočnice

**-** širenje putanje, tvrdo sjedalo, težina