

Novi Kawasakijev Superbike potpuno je nov motocikl i ima malo dodirnih točaka sa starim. Snaga mu je monstruoza i puca na titulu naj-motocikla godine 2008. U Katru smo se uvjerali u njegove odlične manevarske sposobnosti i uživali u svakom njegovom ispucavanju iz zavoja. Velika novost je elektronska kontrola razvijanja snage, što je vrlo blizu klasične kontrole proklizavanja kotača



200 KS  
za svakoga



**D**OHA: Do nedavno smo mislili da samo najveći sretnici najviše jednom mogu imati čast sjesti na motocikl od 200 KS. Prije samo nekoliko godina toliko su imali motocikli motoGP. Sada to može posjedovati svatko. Da stvar bude slađa, 200 KS u seriji nudi najjeftiniji motocikl u klasi.

Od kada se ZX10R pojavio na tržištu 2004., bio je prava zvijer, brutalna i divlja. No, iako se već u sljedećoj (odnosno: prošloj) verziji malo primirio, ponovno je iz njega isplivala njegova zločesta ćud. Desetki jednostavno ne stoje epiteti poput iskoristive i ugodne, već joj svakako bolje pristaje opis 'sirova i snažna'.

U to smo se uvjerali na svjetskoj prezentaciji u

Katru, gdje nas je ovaj Kawasaki ispucavao iz zavoja nevjerojatnom silinom, a na ciljnoj ravni na satu gotovo ispisao brojke 290 km/h. Ako se drzemo i pomisliti da sat laže, taj intenzivni osjećaj nikako ne može biti lažan!

Iako spomenutih 200 KS tvornica deklarira s upuhivanjem zraka u kutiju, bez prisilnog upuhivanja ona deklarira 188 KS, što je jednako tako rekordan podatak u klasi. Jedva čekamo naš tradicionalni usporedni test u ožujku, kada ćemo ga staviti na ispitni stol zajedno s konkurentima i provjeriti koliko je u stvarnosti obećano povećanje. Sudeći po izjavama glavnog inženjera tvrtke Akrapovič, g. Slavca, koji je na milanskoj priredbi izjavio kako iz nove desetke izvlače najviše snage i da su izmjerili čak 185 KS na kotaču sa njihovim ispušnim sustavom, ne sumnjamo u ishod i u pobjednika!

No, taj podatak o snazi nije bogom dan, već je djelo vrijednih majstora iz Akashija, jer gotovo je svaki djelić nov i brižno usavršavan.

### Tehnološki napredan agregat

Sam agregat je spreman za utrke. A da su novog Ninju Kawasakijski tehničari namijenili natjecateljima govori podatak da se najviše radilo na povećanju snage na višim okretajima, a da se istovremeno ne izgubi postojeća snaga na srednjim i niskim okretajima. Radi

spomenutog povećanja snage na visokim okretajima sada je dodan drugi red injektora smještenih na vrhu usisnih kanala. Prvi injektori rade stalno, dok se ovi drugi uključuju samo na višim okretajima, ovisno o stupnju otvorenosti gasa i broju okretaja motora. Osim toga, i sami usisni kanali sada su ovalnog presjeka umjesto prijašnjih okruglih. Po riječima tehničara upravo oni daju još precizniji odgovor na gas.

Radi povećanja snage na višim okretajima i ispušni kanali su promijenjeni, a s istim ciljem su korigirani i bregovi na bregastoj osovinu. Sada su usisni i ispušni ventili izrađeni od titana, a ispušni imaju manji promjer nego na modelu '06. (sa 25.5 na 24.5 mm). Tu se štedilo na težini rotacionih masa, kako bi nova desetka mogla ići u više okretaje i lakše se doradivati za utrke. Nova desetka vrti se 800 okretaja više od prošlogodišnje i razvija 13 KS više, u je čemu je pomogla i veća kompresija od 12,9:1 (12,7:1 na starom modelu). I nova radilica je lakša, što olakšava agregat za gotovo 1 kg i u praksi djeluje na bolju upravljivost.

Promijenjeni su ispušni kanali, pa su sada užu u srednjoj točki, a širi na izlazu, kako bi se dobila bolja protočnost plinova. To je Akrapovič već davno otkrio na ispušnim granama i rekao da je bitno da konus bude što bliže komori sagorijevanja. Na novoj Ninji su doradene i komore sagorijevanja.

Veliku pomoć agregatu daje sama zračna kutija s velikim centralnim usisom, koja je za '08. bitno izmijenjena radi smanjenja buke usisnog sustava i istovremenog povećanja kapaciteta, a sada koristi otvore u okviru kao kanale za pričuvu zraka, što je bitno kod naglih dodavanja gasa.

Ovdje moramo spomenuti manju pumpu za gorivo na modelu '08., koja zauzima manje mjesta i ostavlja više prostora za zračnu kutiju i nove sekundarne injektore smještene između airboxa i ovalnih usisnih kanala.

C I J E N A  
98.626 KN

U zavojima Kawasakijski nogari mogu zastrugati, nama osobito u desnim (na Losailu se vozi desni krug). Izuzetno je stabilan i tjera vozača na još veće nagibe





Amortizer upravljača je serijska oprema

Po gabaritima je novi ZX10R mnogo manji motocikl od lanjskog i lakše je prebacivati težište s jedne na drugu stranu



Ventili su sada svi titanski, a nova je komora izgaranja te usisni i ispušni kanali



### Sustav protiv proklizavanja

Ovakva snaga može biti itekako opasna kada je u rukama nevještih vozača. Stoga je Kawasaki razvio potpuno novi sustav za kontrolu proklizavanja nazvan Kawasaki Ignition Management System. No, da odmah razjasnimo: to nije klasičan sustav protiv proklizavanja kakve koriste BMW i Ducati na 1098R, gdje se broj okretaja oba kotača mjeri i kompjuterski analizira, već ovaj sustav broji trenutna i nerealna povećanja broja okretaja motora. U praksi to izgleda ovako: sustav prepoznaje kad agregat linearno iskazuje snagu pod opterećenjem,

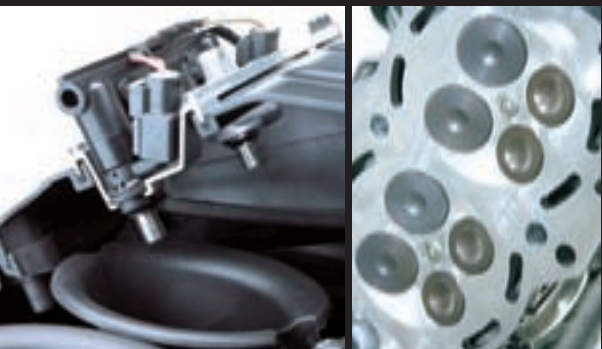
a smanjuje snagu preko smanjenja vremena paljenja na optimalnu mapu kada se on "zavrti u prazno", odnosno kada prebrzo poraste broj okretaja u odnosu na programiranu vrijednost. To trenutno povećavanje broja okretaja znači da kotač nema opterećenja i da proklizava.

Kawasakijevi tehničari tvrde da ovakav sustav štiti agregat, a prvenstveno katalizator od uništenja. Sustav mjeri broj okretaja motora, brzinu vozila, otvorenost gasa, pozicije mjenjača, ulazne temperature zraka i pritiska, temperature motora i O2 senzora te promjenu brzine agregata. Sve to analizira

ra i uspoređuje s programiranom mapom paljenja, koja je razvijena sa Kawasakijevim test vozačima. Ako je odstupanje veliko, sustav reagira.

No, nemojte očajavati. Niste uškopljeni za biker-ske užitke. Sustav dozvoljava paljenje guma, vožnju po zadnjem kotaču i lagana proklizavanja, ako nisu veća od onih koja su predvidjeli Kawasakijevi test vozači. Ipak, vjerujemo da 99% vozača neće niti osjetiti ovaj sustav.

Voditelj projekta ZX10R, Yasuhisa Okabe, priznao je da ovaj sustav Kawasakijevi tehničari i test vozači usavršavaju već pune dvije godine, a počeli



(1) Sekundarno ubrzigavanje koje se nalazi s gornje strane ovalnih usisnih cijevi. Uključuje se samo na visokim okretajima (2) Komora izgaranja je potpuno redizajnirana. Zanimljivo je koliko se smanjila, osobito u dijelu između ventila (3) Iako je radilica u prošlom izdanju otežana, sada je ponovno olakšana, što agregatu u cijelosti daje uštedu od 1 kg



Stražnji dio okvira sada je izrađen iz dva dijela, kako bi se višak mogao demontirati u natjecateljske svrhe. Gotovo svi vidljivi detalji su u crnoj boji







Novi ZX10R za 2008. nam dolazi s oštrim linijama i nabijen prema naprijed

su tek što je stari ZX10R krenuo u prodaju. Kaže da su morali isprobati otvorenost gasa u svakoj brzini s drugačijim parametrima.

Model za 2008. je - kao i stari model - opremljen kliznom spojkom koja sprječava proklizavanje kotača prilikom mijenjanja u nižu brzinu, odnosno zatvaranja gasa. Mjenjač sada ima drugačije prijenosne omjere. Prvi četvrti i peti stupanj su kraći, dok je istovremeno završni lančanik dobio jedan zub više u svrhu boljih ubrzanja. To također govori u prilog tvrdnji da će novi Kawasaki brutalno iskazivati snagu na pisti.

### Ispušni sustav povećao težinu

Kawasaki se nakon izleta sa trendovskih ispušnim topovima ispod sjedala vratio na provjerenu poziciju s desne strane, korištenu na motoGP natjecanjima. Iako su prije tvrdili da je korištenjem centralno smještenih topova važnije imati uravnoteženu lijevu i desnu stranu motocikla, sada sa bitno težim sustavom radi strogih eko normi tvrde da je ipak važnije imati niže težište. Ispušni sustav novog ZX10R je vrlo prigušen jer je morao zadovoljiti stroge Euro 3 norme. Stoga ima dva katalizatora: prvi je ispod agregata u ispušnoj cijevi, dok je drugi u lon-

cu odmah iza njega, a ispod spoja stražnje vilice. Akrapovičevi tehničari tvrde da je ovo najprigušeniji ispušni sustav u pogledu snage kod konkurentnih motocikala u klasi i da se ugradnjom zamjenskog može izvući osjetno više snage na kotaču.

### Duži i stupanj oštriji

Okvir je temeljito doraden, a najveća novost su kanali za spremište svježeg zraka za zračnu kutiju. Iako naoko izgleda kao na starom modelu, gotovo su sve stjenke zamijenjene. Stražnji dio, na kojem vozač sjedi, sada je napravljen iz dva dijela, kako bi



▶ Ovdje vidimo veliki otvor za prihvatanje svježeg zraka u zračnu kutiju te smještaj sekundarnih injektora na njoj, kao i ovalne usisnike zraka, od kojih su duži za drugi i treći cilindar  
▼ Usisna tijela sada su ovalnog oblika



Spremnik goriva daje odličan oslonac gornjoj nozi, a vjetrobran dovoljno štiti i ne smeta pogledu



Na izlazu iz zavoja usprkos naglom ubrzanju novi ZX10R ne produžuje putanju, a ovjes ne ljulja, iako je serijski dovoljno mekano podešen



Pokazivači se vrlo lako mogu odstraniti zajedno sa retrovizorima, a Kawasaki u opciji nudi i male pokazivače



Sjedalo suvozača i nije tako malo s obzirom na veličinu stražnjeg kraja. Svjetlo je u trendi LED tehnologiji



Osim u jarko zelenoj, nova 'desetka' nudi se i u crnoj te narančastoj kombinaciji. Narančasta boja nema crtu na naplaticima, ali prednji blatobran ima obojan u boju motocikla



se dio namijenjen suvozaču lako mogao odstraniti u natjecateljske svrhe.

Na stražnjem ovjesu su nova hvatišta za polužje, a stražnji amortizer sada ima mogućnost podešavanja kompresije hidraulike za male i velike brzine. Stražnja vilica je također potpuno nova i više nije napravljena od lijevanog aluminija, već je sastavljena od međusobno zavarenih prešanih dijelova. Ali najvažnija novost je bitno povećanje međuosovinskog razmaka sa 1.390 na modelu '06. na 1.415, koliko iznosi na modelu '08. To je bilo nužno kako bi se držala pod kontrolom ogromna izlazna snaga. Kako radi toga ne bi trpjela okretnost, kut prednje

vilice smanjen je za 1 stupanj, ali je istovremeno povećan predtrag kotača sa 102 na 110 mm.

#### Dorađene kočnice

Prednji diskovi sada su povećani na promjer 310 mm (prije 300 mm), dok je njihova debljina smanjena sa 6 na 5,5 mm radi boljeg hlađenja. Nova Tokico radikalna kočiona klijesta sada ponovno imaju dvije kočione pločice, umjesto četiri na prošlom modelu. Radi boljeg odvođenja topline s diskova novi ZX10R imat će izdržljivije kočnice od dosadašnjih, na koje su se žalili neki posjetitelji Grobničke piste.

#### Poznata ergonomija

Iako su dimenzije odnosa udaljenosti sjedala, upravljača i oslonaca nogu ostale iste kao i na prethodnom modelu, osjećaj je kao da sjedite na neusporedivo manjem motociklu. Razlog tomu su znatno uže sjedalo i kudikamo manja prednja maska vozila. Proširenje je dobio jedino spremnik goriva u svom najvišem dijelu, kako bi u zavoju bio čvrst oslonac gornjoj nozi.

Iako je međuosovinski razmak povećan, novi Ninja je po vanjskim gabaritima znatno už i manji. Manji gabariti i nova geometrija potpuno anuliraju povećanje težine u odnosu na prošli model. Novi

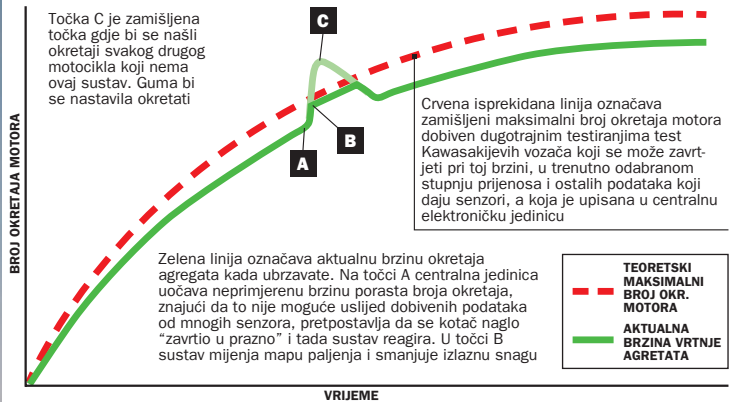
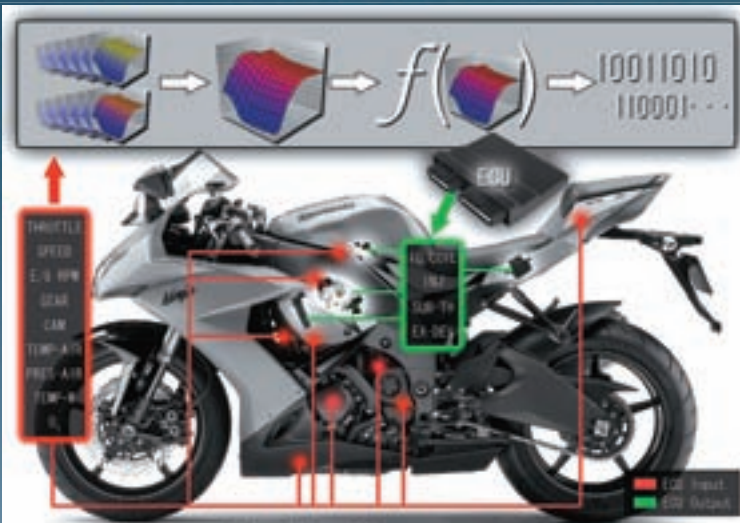


▲ Instrumenti su sada potpuni, a sadrže i podatak u kojoj se brzini nalazite



Užareni asfalt piste  
Lošail u Katru.  
Čeka nas oluja





Točka C je zamišljena točka gdje bi se našli okretaji svakog drugog motocikla koji nema ovaj sustav. Guma bi se nastavila okretati

Crvena isprekidana linija označava zamišljeni maksimalni broj okretaja motora dobiven dugotrajnim testiranjima test Kawasakijskih vozača koji se može završiti pri toj brzini, u trenutno odabranom stupnju prijenosa i ostalih podataka koji daju senzori, a koja je upisana u centralnu elektroničku jedinicu

Zelena linija označava aktualnu brzinu okretaja agregata kada ubrzavate. Na točki A centralna jedinica uočava neprimjerenu brzinu porasta broja okretaja, znajući da to nije moguće uslijed dobivenih podataka od mnogih senzora, pretpostavlja da se kotač naglo "zavrtio u prazno" i tada sustav reagira. U točki B sustav mijenja mapu paljenja i smanjuje izlaznu snagu

◀ **Kawasaki Ignition Management System** skuplja brojne podatke koje mu šalju senzori, analizira ih te po potrebi djeluje na ekstremne vrhove na krivulji vrtne agregata tako da mijenja samu mapu paljenja

Kawasaki teži je za puna 4 kg. No, vozač to teško može osjetiti, a gotovo svi test vozači imali su dojam da je motocikl lakši. Yasuhisa Okabe, vođa projekta ZX10R, kaže da je većina dodatne težine u novom ispušnom sustavu, koji mora zadovoljiti stroge Euro 3 norme, a tu se radi ne samo o plinovima, već i o buci. Tako je povećanje smješteno na najnižu točku, ispod agregata.

**Dizajn u skladu s naravi**

Dizajn je potpuno nov i svjež. Kawasaki je raskrstio s blagim i zaobljenim linijama s prošlog modela i novoj 'desetki' podario oštar izgled, baš u skladu s njenim karakterom. Sada je u ponudi i jarko narančasta metalik boja s posebnim efektom, što daje dozu noviteta, ali će pridobiti i one koji nisu ljubitelji Kawasakijske. Kawasakijski dizajneri su se odlučili sa potpuno crne detalje motocikla, tako su svi aluminijski detalji - poput oslonaca nogu vozača i suvozača, bočnog oslonca, raznih poluga, stražnjeg lančanika i slično - potpuno crni.

Najčudniji detalj na motociklu su pokazivači smjera, koji su vrlo veliki te pričvršćeni na drške retrovizora. Kawasaki u opciji nudi i male pokazivače smjera, koji su vizualno mnogo prikladniji. No, cilj ovako smještenih pokazivača smjera je njihovo lako odstranjivanje zajedno s retrovizorima za vikend trkače, odnosno posjetitelje Motohappeninga na Grobniku u klasi Serija.

I stražnji pokazivači smjera lako se odstranjuju kompletno s nosačem tablice.

Stražnje svjetlo je vrlo lagano i napravljeno u LED tehnologiji. Uostalom, cijeli stražnji kraj je vrlo mali i minimaliziran, kao da je skinut sa moto-GP motocikla.



Diskovi su veći, a kočione čeljusti potovo sa dvije pločice, umjesto četiri dosadašnje



Stražnji amortizer sada ima dvojni regulaciju na kompresiji, za male i velike brzine, a njegova polužja imaju drugačija hvatišta



Okvir je potpuno nov. Na slici su vidljivi plavi otvori iza glavčine upravljača za spremišta zraka u okviru te nove vanjske stjenke drugačijih profila



## Na 8.000 počinje prava zabava

Najprije vam želimo dočarati dojam koji ostavlja agregat: Novi Kawasaki puca od snage, a zabava počinje kada kazaljka prijeđe 8.000 okretaja u minuti. Tada nam srce počne brže kucati i moramo se sagnuti pod masku ako želimo biti s dva kotača čvrsto na zemlji. Iako je Kawasaki zabilježio korisno područje rada - označeno zelenom bojom - već od 6.000 okretaja agregata, tek na 8.000 okretaja novi ZX10R počne silovito vući. Odmah je vidljivo kako je snaga raspoređena i za što je konstruirana nova Ninja. Da se razumijemo, ispod 6.000 motor nije slab, ali mi tražimo ekstra zabavu. A na visokim okretajima ćete je dobiti. Brzinomjer nam se nije učinio pretjerano preciznim, što ćemo provjeriti kada naš primjerak stigne u Hrvatsku, jer nam je na ciljnoj ravnini u svakom krugu pokazivao različite podatke, iako smo imali gotovo identična vremena kruga, sve unutar sekunde. Kako Kawasaki (jedini od svjetskih proizvođača) omogućava čak dva puna dana na svakom testiranju na stazi, tako je bilo i ovog puta, te smo se mogli dobro upoznati s motociklom i obratiti pozornost na detalje. Stoga smo nešto češće mogli baciti pogled na sat. Iako se brojke na digitalnom pokazivaču mijenjaju vrtoglavom brzinom, probali smo uočiti brzine izmjerene serijskim brzinomjerom. Na ciljnoj ravnini staze Losail razvili smo oko 286 km/h do 290 km/h u punoj petoj (u šestu nismo uvijek ubacivali). Maksimalne brzine se kreću: prva 160 km/h, druga 190 km/h, treća preko 200 km/h, peta 290 km/h i šesta 299 km/h (po snimkama test vozača).

Moramo primijetiti kako je zaštita od vjetra iznenađujuće dobra za tako malu maskicu. Iako je naš test vozač bio visine 187 cm, bez teškoća se uvukao iza vjetrobrana. Zanimljivo je da su u pogledu udobnosti tehničari odradili dobar posao, jer nismo imali turbulencija u kacigi, niti se uopće osjete vibracije na nogama, sjedalu i upravljaču. Vjerujemo da je to zasluga i ispušnog sustava, koji osim buke prigušuje i ostale elemente.

Nevjerojatno je koliko je novi ZX10R tih i pri najvećim brzinama, za razliku od Yamahe i Ducatija. Kada stojite na ciljnoj ravnini, gotovo da čujete samo otpore kotrljanja i fijuk vjetra dok se kolege novinari voze. Za upravljačem je dojam isti. Moramo napomenuti da ova golema snaga nije neobuzdana i da, iako snažno vuče, ne prenosi nervozu na ciklistiku motocikla. Nevjerojatno kako je lako upravljati sa svih 200 KS (deklariranih!). Jedini nedostatak agregata mogli bismo pripisati mjenja-



Karim Mostafi - odnosi s javnošću Kawasaki Europe, vaš test vozač i Bojan Črnologar, urednik slovenskog Motorista

## Losail - pista zimskih testova

● Katarska pista Losail po mnogočemu je specifična. Potpuno je nova, no iako bez tradicije, svakako će biti zapisana u knjižici povijesti. Naime, ovdje će se prvi puta u povijesti Svjetskog prvenstva voziti noću. Losail ima svega 70-80 iskoristivih radnih dana u godini i to od listopada do ožujka. Razlog tomu su nenasnosne vrućine ostalih mjeseci (Grobnik ima gotovo 300 iskoristivih dana). Stoga Losail gradi reflektore kako bi se u ostalim razdobljima moglo voziti noću, kada su temperature ovdje mnogo prikladnije, te time produžiti samu iskoristivost piste. Zanimljiv je podatak da je u Katru tijekom tri ljetna mjeseca zakonom zabranjeno išta raditi radi visokih temperatura opasnih po život.

Na slici možete vidjeti velike reflektore oko piste koji su niknuli ove jeseni. Prije dvije

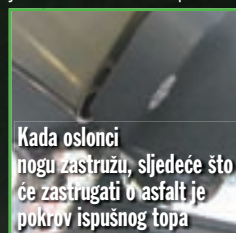
godine, kada smo prošli put bili ovdje, nije bilo niti jednog reflektora, a do veljače će biti postavljeni kompletno svuda oko staze. Prva noćna testiranja vozača motoGP već su obavljena, a reakcije su odlične. Većina ih tvrdi da s ovako snažnim reflektorima nema razlike između vožnje danju i noću. Kako ovdje novaca i struje ima u izobilju, smatramo da je idealno voziti noću, a danju se kupati.

Na snimkama utrka Svjetskog prvenstva mogli ste primijetiti da Losail ima samo jednu tribinu - onu centralnu, preko puta ciljne ravnine, koja niti sama nije prepuna. To je radi toga što gledatelja ovdje gotovo da i nema, a

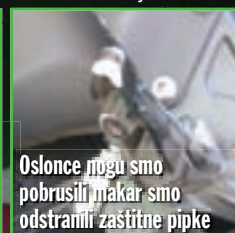
tribine popune sponzori, prateće osoblje, rodbina i sl.

Radi nenasnosnih vrućina u Katru nema puno motociklista. Najveći razlog je što je vozač direktno izložen suncu. Stoga su klimatizirani automobili u prednosti. Nema niti velikih gužvi na ulicama, koje su vrlo široke.

Zima je ovdje klimatski savršena. Dnevne temperature od 24 do 28 stupnjeva, koliko su se kretale za vrijeme našeg posjeta u studenom, više su nego mjerodavne da ispitamo kako će se motocikl i gume ponašati kod nas u ljeti.



Kada oslonci nogu zastružu, sljedeće što će zastrugati o asfalt je pokrov ispušnog topa



Oslonci nogu smo pobrusili makar smo odstranili zaštitne pipke

"Znojnik" na posudi kočione tekućine je dodatna oprema. Kod serijskog ulja, kakvim su bili opremljeni testni modeli, a u to se zaklinjali Kawasakijevi tehničari u Dohi, on nema nikakvog smisla osim estetskog





# Bogati Katar

S obzirom na kratku povijest stanovanja, u Dohi su izgradili "stari grad". Sve je novo napravljeno, ali u starinskom stilu

● Katar je zemlja u pustinji, gdje prije 50-tak godina nije bilo ničega. Zemlja je to u kojoj danas litra goriva stoji svega 20 Dolarovih centi (1 kn), i gdje je gorivo jeftinije od vode. Katar je prije 50 godina naglo počeo iskorištavati naftna bogatstva i otvarati se svijetu i turizmu. Po ustavnom uređenju je emirat.

Značajna godina za Katar svakako je 1971., kada je država prestala biti britanskom kolonijom i postala neovisna. No svakako najzanimljivija je godina 1995., kada je njen vladar, 40-godišnji Khalifa bin Hamad al-Thaniion otputovao u Ženevu, a njegov najstariji sin Abdallah Ibn Kalifah Ali Thani u državnom udaru bez krvi svrgnuo oca i sam preuzeo vlast. Ocu nije dopuštao da se vrati u zemlju sve do lani, a dotad je učvrstio vlast, modernizirao zemlju i okrenuo se prema Zapadu. Zanimljivo je i to da je kao mladić pohađao britansku vojnu akademiju Sandhurst. 1999. godine održani su prvi izbori za Gradsko vijeće i žene su dobile pravo glasa.

Danas je Katar vrlo bogata zemlja koja je sve izgradila novcem od nafte i plina. Stranci su ovdje vrlo dobrodošli, uz obavezne vize koje se trebaju čekati tjednima. S obzirom na to da je to donedavno bila pustinja, u Katru uvoze baš sve, od igle do lokomotive. I to samo one najskuplje stvari. Ovdje se može vidjeti ono najbolje što se

novcem može kupiti. Pustinje Katrani navodnjavaju morskom vodom koju rasoljavaju specijalnim postupkom, sade genetsku travu i rade od Doha grad iz bajke.

Najveći problem su im spomenute visoke temperature. Zanimljivo je da čak pola godine, od ožujka do rujna, vlada zabranjuje tradicionalno kampiranje u pustinji radi zdravstvenih razloga i velikih vrućina koje prelaze 55 stupnjeva. Ovdje moramo spomenuti da su sve do XX. stoljeća i nagloga procvata turizma stanovnici Katara živjeli (a mnogi žive i danas) nomadskim načinom života, pa su beduinska plemena u današnje vrijeme vrlo popularna među turistima.

Osim toga, u Katru je zakonom zabranjeno išta raditi tijekom 3 ljetna mjeseca. Zato sada po zimi grade 24 sata dnevno, u tri smjene. U ovo doba godine svi su im hoteli puni, dok su u ljeti prazni.

Katrani se nadaju da će jednom, kad presuše izvori nafte ili je svijet neće trebati zbog dolaska novih tehnologija, živjeti od turizma i trgovine.

## Doha - grad u izgradnji

Kada smo bili ovdje prije dvije godine, nije bilo niti pola nebodera kao danas. Doha se užurbano gradi, a za dvije godine zasigurno je nećemo prepoznati. Osim toga, Doha gradi i poseban grad na vodi



kao Dubai. Već sad se prodaju stanovi i apartmani u tom naselju, a reklamiraju je kao kopiju talijanske Venecije. Nema što se ovdje novcem ne može izgraditi.

40 posto naseljenika Katra su Arapi Suni iz islamskoga reformskog pokreta Wahabi, koji potječe iz Arabije. Ostale etničke skupine čine Pakistanci, Indijci, Iranci i Palestinci.

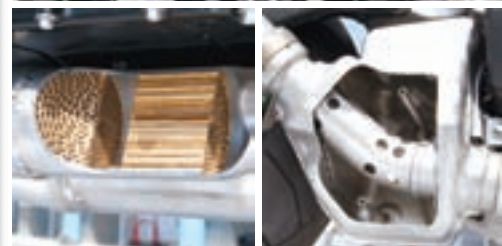
Šetajući Dohom zamjećujemo malo Arapa na ulicama. Više su to radnici i građevinari iz cijelog svijeta. Najviše ima Indijaca, Malezijaca, Kineza, i ostalih iz mnogoljudnih zemalja. Prema službenim podacima manje od petine populacije rođeni su Katrani. Građani Katara "po glavi" stanovnika imaju gotovo najveće prihode na svijetu.

Još jedna stvar koju smo zamijetili šetajući je da ulice u Dohi nemaju pješačkih prijelaza. Kažu da ovdje nitko ne šeće i da svi imaju automobile. Dakle, iz klimatizirane kuće utrčavate u klimatizirani auto, pa nakon toga u neki centar, također klimatiziran. A toliko pretjeruju s podešavanjem temperature da nam je neprestano bilo hladno i često smo jedva čekali da izađemo van.

Spomenimo i šoping centre s najskupljim europskim i svjetskim dućanima, unutar kojih se nalaze klizališta na ledu. Da, dobro ste pročitali, iz auta uskačete u klimatizirane centre i klizete na ledu kao da je vani zima. Samo ne znamo tko će tu kupovati jer cijeli Katar ima svega 800.000 stanovnika, od čega glavni grad Doha čini polovicu.



Ispusni top krije mnoge komore i tunele te ispusni ventil. Rezultat je gotovo najtiši motocikl u klasi. Drugi katalizator, koji je smješten u loncu automobilističkog tipa ispod hvatišta stražnje vilice



ču koji bez spojke nije svaki puta htio promijeniti brzinu naviše na ciljnoj ravnini u punoj brzini, pa smo se morali naviknuti koristiti spojku.

## Voli zavoje

Novi Ninja, voli zavoje jednako koliko voli i ravnicu. Vrlo je precizan u centru i ne produžuje putanju na izlazu, čak naprotiv. Kako poželite skrenuti, tako će on odreagirati.

**Kawasaki naked iz ptičje perspektive otkriva uske bokove i nove ovalne usise**

Rezanje zavoja podsjetilo nas je na Toselandovu Superbike Hondu, koju smo prošli puta ovdje vozi-







Ulazak u zavoj je precizan, čak i kada naglo kočimo, ili korigiramo u samom zavoju

li. ZX10R reže zavoj precizno, laganim stiskom na unutarnji oslonac nogu ili na spremnik goriva vanjskom nogom. Nema straha niti od pogreške, jer ju sa novom Ninjom lako ispravljate. Brži i teži test vozači morali su skinuti "pipke" na osloncima kako bi se mogli nagnuti jače, ali je tu onda rizik da ogulite pokrov ispušnog sustava. Možda da nogari nisu toliko široki ne bi strugali, ali nama su strugali osobito u desnim zavojima. No, ti nogari su nam strugali na testu šestice prošle godine u Alabami na Barber stazi, pa mislimo da je taj dio spreman za izmjenu nakon kupnje. Primjera radi možemo reći da Ducati 1098 ima gotovo upola kraće nogare.

Tu moramo spomenuti još jedan nedostatak: većina test vozača gulila je novu stražnju vilicu petom čizme, pa je oštetila lak na njoj. Nije neki podatak za natjecatelje, ali povećanje postojećeg ili jedan mali dodatni štitić dobro bi došao.

Ovjes je dobro izbalansiran, pa ostavlja dojam čvrstine, kako na kočenju, tako i na ubrzanjima u nagibu. Kočnice su dovoljno snažne za kočenje jednim prstom, ali nisu preagresivne kao, primjerice, na Ducatiju. Jedino što nismo mogli osjetiti u dva dana je uključivanje sustava protiv prokli-

zavanja nazvanog KIMS. Jednostavno na tako dobrom asfaltu, s optimalnom temperaturom i fantastičnim novim Pirellijevim gumama, niti 200 deklariranih konja nismo mogli zavrtjeti u prazno. No, to nisu mogli niti novinari MCN-a i ostali, a niti sam Pere Riba, njihov službeni vozač. No, ako mi nismo osjetili kako sustav reagira, to ne znači da on ne djeluje. Tehničari kažu da ga je najbolje osjetiti po kiši.

Još jedan hvalevrijedan podatak na novom Kawasaki je podatak na instrumentima u kojoj se brzini trenutno nalazite. Nakon pionira Suzukija i Yamahe, sada jedino Honda ne daje taj podatak. Stoga su satovi sada potpuni i - što je vrlo važno - lako čitlivi i po najjačem suncu.

## TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> redni, četverocilindrični, četverotaktni
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine u glavi, četiri ventila po cilindru
<b>Promjer x hod:</b> 76 x 55 mm
<b>Obujam:</b> 998 ccm
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje promjera 43 mm sa dvostrukim injektorima
<b>Spojka:</b> više lamela u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> aluminijski
<b>Ovjes:</b> upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 120 mm; straga monoamortizer, hod 125 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 190/55-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dva diska promjera 310 mm i radialne kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk od 220 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> visina sjedala 830, osovinski razmak 1.415, težina 179 kg, spremnik goriva 17 l
<b>Deklarirano:</b> snaga - 188 ks (138 kW) - 12.500 okr/min (200 ks sa Ram-Air), maks. okr. moment - 11,5 kgm (113 Nm) pri 9.500 okr/min

**+** snaga, ubrzanja, cijena, mala buka, stabilnost

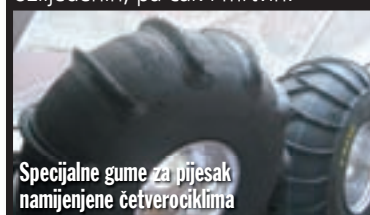
**-** oslonci nogu lako stružu na pisti, štitić stražnje vilice za vožnju pistom

Moramo napomenuti da Kawasaki još nismo vozili po cesti te će ti dojmovi ostati neotkriveni do našeg velikog usporednog testa u ožujku. Cijenom od 98.626 kn jedino je još Kawasaki ispod magične granice od 100.000 kn. Najljući konkurenti još su uvijek skuplji 10%. ■



## Izletiti na dine

● Najveća zabava stanovnika Katra su vožnje četverociklima po pješčanim dinama. Stoga su izletiti na jug prema Saudijskoj Arabiji, gdje se nalaze pješčane dine, svakodnevna pojava. Zanimljivo je da se Arapi obožavaju voziti noću sa serijskim, dosta slabim svjetlima. Skaču po dinama gore-dolje, lijevo-desno bez nekog posebnog reda. Kažu: "Što opasnije, to bolje". Valja napomenuti da u tim vožnjama ima mnogo ozlijeđenih, pa čak i mrtvih.



Specijalne gume za pijesak namijenjene četverociklima



Kawasaki kod ovlaštenih prodavača već nudi kit za utrke