

Kawasaki ZX-6R

Tehnički biser, novi Kawasaki ZX-6R, nudi nam sva najnovija dostignuća koja konkurencija nudi u litarskoj klasi, pa i više od toga. Odlična cijena i čak 136 KS sa Ram-air sustavom garancija su uspjeha, kako tržišnog, tako i natjecateljskog. Sličnosti s dosadašnjim modelom donekle postoje samo u dizajnu



Tehnički nokaut u osmoj rundi



ima sve to, ali i još mnogo toga što će konkurenti ugrađivati tek u sljedećim generacijama. Spomenimo samo anti-hopping spojku, po četiri kočione pločice na čeljustima, nazubljene diskove i ovalni usis. Radijalna pumpa i klijesta kočnica, kodirani ključ i lap timer već su otprije tu. Dakle, nema čega nema.

PIŠE:
**BORIS
PUŠČENIK**

Začetnik klase 600 broji 8 generacija evolucija. Kada se još 1985. pojavio GPZ 600R, bio je pravi ljepotan još neviđenih performansi okvira, motora i aerodinamike, koji je tada bio istinska revolucija u izgradnji sportskih motocikala. Kroz povijest se mijenjao do svestranog srednjelatarskog "univerzalca" koji je trebao zadovoljiti čitav niz kompromisa koje je tada zahtijevalo tržište. Sada se povijest ponavlja i tržište ponovno priznaje samo jedan zakon: "Zakon jačega". Puni 20 godina iskustva i stvaralaštva ulagano je u ovaj projekt. Rezultat je više nego upečatljiv: novi ZX-6R prepun je tehničkih poslastica koje posramljuju i mnoge «tisućice». Kawasaki je nije štedio i kalkulirao i ugradio je sve ono što je danas "in" i što se smatra skupim natjecateljskim komponentama. S obzirom da je kompletnost najveće iznenađenje krenimo redom, da vidimo što je to Kawasaki napravio, a konkurencija tek treba razmotriti.

Teško je reći što je bilo prije, kokoš ili jaje, što je original, a što kopija, ali činjenica je da je Kawasaki u novom ZX-6R-u objedinio sve ono što je najbolje iz motociklističkog svijeta. Yamaha je krenula s ispušnim ventilom, Suzuki s dva usisna leptira, Honda s dva reda injektora - nema problema! Kawasaki

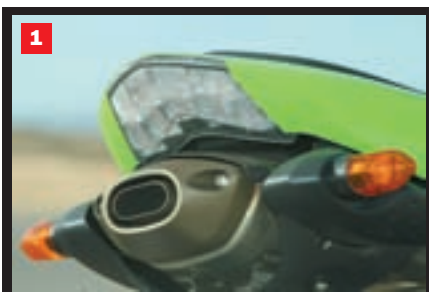
Možda najveće sličnosti sa starim modelom odnose se na dizajn. Naravno, jednostavne boje još dodatno naglašavaju tu sličnost. Cijeli donji dio je potpuno crn, od naplataka, kadice, blatobrana, do okvira, stražnjeg ovjesa, pa čak i cijevi prednje vilice. Prednja svjetla nešto su zaobljenija, kao i oplata, ispuh je sada lijepo smješten pod sjedalom, smanjujući turbulencije, a pokazivači pravca su integrirani u oplatu. Usis zraka je i dalje najupečatljiviji detalj lica ZX-6R-a koji zrači agresivnošću. Ukratko, mnogo je učinjeno na aerodinamici koja sada nadmašuje sve dosadašnje modele, a u Kawasakiju tvrde da dobar C koeficijent vrijedi do 10KS pri 250 km/h. Ukupan izgled prati 10R, a najbolji dokaz tomu su naplatci i prednji blatobran. Stražnje svjetlo je najviša točka, čime je uočljivost i iz viših vozila optimalna. Detalji poput gornjeg trokuta upravljača i oslonaca nogu pokazuju s kakvim je žarom projektiran novi Kawasaki. Vjerojatno najveći minus je korak nazad u težini, sa 161 na 164 kg.

Motor je dizajniran za vrhunske performanse. Kako je smješten pod većim kutom, 25 umjesto 20 stupnjeva, omogućeno mu je pomicanje unutar okvira prema naprijed. Novi cilindri s glavama bili su neophodni za sve ono što je pridodano. Kako smo već na-



Kraći spremnik za 40 mm, ekstremno nizak vjetrobran, smanjen međuosovinski razmak i najniže sjedalo u klasi, 810 mm, govore o vrlo kompaktnom motociklu. Nasuprot tome, najširi je u klasi

Cijena **79.271 kn**



1



2



3

- (1) Ispuh je sada "in", ispod sjedala
- (2) Jedino Kawasaki ugrađuje četiri kočione pločice u svoje kalipere, dakle svaki klip potiskuje jednu pločicu
- (3) Nazubljeni disk je lakši i bolje odvodi toplinu



glasili, usisni protokol sadržava dva leptira, 8 injektora i ovalno tijelo, da bi se iskoristio veći volumen i omogućilo bogatije punjenje cilindra. Leptiri od 38 mm funkcioniraju kao i kod drugih sličnih sustava, prvim leptirastim tijelom upravlja vozač okretajem ručice gasa, dok drugim upravlja elektronika obrađujući čitav niz parametara. Novost su dva reda po 4 injektora od kojih je prvi red smješten na samom izlazu iz air-boxa, iznad oba ventila, dok je drugi smješten ispod ventila, na samom ulazu smjese u cilindre. Dok donji red radi konstantno i brine se za kontinuirano punjenje u svim režimima, gornji red se uključuje tek iznad 6.000 okretaja, obogaćujući i hladeći smjesu za maksimalnu snagu na višim režimima. Kasnije ćemo vidjeti da u praksi oba injektora

rade svoj posao konstantno, jer područje cestovne primjene u ovim režimima tek počinje, a da ne govorimo o natjecateljskoj. Maksimalna snaga od 130 KS (a čak 136 sa Ram-airom) nadilazi i ZX-7R, a kad to upotpunimo činjenicom o težini i kotama ciklistike, jasno nam je kakvu neman smo dobili. Ova rekordna vrijednost daleko nadmašuje i nove rivale u klasi: Suzuki i Yamaha 120, te Honda 117 KS bez ram-aira. Naravno, glavnu prednost Kawasaki je omogućila je zapremina od 636 cm³, što je 6% više od konkurenata, no, ne zanemarujmo ni svu ovu moć tehnike. Ventili, ispušni i usisni, većeg su promjera, redizajnirana je radilica, a ovalna konstrukcija usisa povećava efikasnost za 20%. Ovalni usis je ovdje prvi put upotrijebljen u motociklističkoj industriji.

Iako je novim kotama ciklistike izgubio djelić svoje upravljivosti ZX-6R se odlikuje stabilnošću pri višim brzinama

S obzirom da je spremnik goriva kraći za 40 mm, te da se donji dio proteže duboko iza glava cilindara, osim centralizacije masa omogućena je i ugradnja kapacitetnijeg air-boxa. Ovalni hladnjak sada je viši 40 mm i postavljen je bliže uz glave motora. Onaj drugi, uljni, je sada aluminijski i zamjenjuje stari od nehrđajućeg čelika. Na ispuhu sada se nalazi ispušni ventil, ali tek na ulazu plinova u ispušni lonac ispod sjedala. Svoje mjesto je zamijenio s katalizatorom koji je sada prvi, a nalazi se uz karter motora. Naravno, bila je potrebna snažnija ECU centrala s više memorije, kako bi se upravljalo svim tim novim ventilima i dodatnim redom injektora.



Nožni oslonci pružaju odličan grip ispuščenjem na krajevima

Još jedan specijalitet odnosi se na spojku. Limitator povratnog momenta je već viđen, ali na ZX-10R. Ova naročita konstrukcija





Instrumenti su najslabija karika: nepregledni i sa vrlo malim kontrastom. Brojnost funkcija je zadovoljavajuća. Ističemo lap timer

Kawasaki jedini montira pneumatik profila 65, ostali 70, što koriste samo natjecatelji. Uostalom, samo oni vični držanju okretomjera preko 11.000 moći će skoristiti prednosti novog Ninje



Slike rječito prikazuju rad dva reda injektora i dva ventila. Gornji injektori se uključuju preko 6.000 okr./min.

"propušta" silu u jednom smjeru, kako se kod mijenjanja brzina prema dolje na visokim okretajima ne bi blokirao stražnji kotač, da ne bi poskakivao i time destabilizirao stražnji kraj prilikom kočenja.

Od ovjesa ćemo spomenuti upside-down prednju vilicu od 41 mm koju je Kawasaki, opet prvi, ugrađivao i na dosadašnji model, no, sada je riječ o Showa-i (prvi put na jednom Kawasaki-ju) umjesto Kayabe. Stražnja vilica je skulptura prešanog, ekstrudiranog i lijevanog aluminijsa kakvu je Kawasaki već odavno trebao imati. Kruća je i od one ugrađene na ZX-10R. Odlikuje se lijepim dizajnom mat crne boje kroz koji ide i sam ispuh. Potpuno novi je i okvir s nešto tanjim stjenkama zbog redukcije težine, ali ono zanimljivije je smanjenje razdaljine između glave upravljača i klina stražnje vilice za 13 mm. Time je skraćen i



međusovinski razmak s 1397 na 1390 mm. Ako pogledamo povećanje kuta prednje vilice s 24,5 na 25, te predtrag od čak 106 (svi ostali ispod 100) mm, shvatit ćemo u kojem smjeru se kreće razvoj. Prolučenje stražnje vilice smanjuje utjecaj kotača na rad amortizera i sve nabrojano bi teoretski trebalo osigurati odličnu stabilnost, ali i upravljivost.



Često upotrebljavane na natjecanjima, radijalne kočnice nastavljaju tehnološku superiornost Ninje. Sada su dodatno oplemenjene s neovisne 4 kočione pločice po čeljusti, dakle jedna na svaki klipčić, zbog lakšeg hlađenja i raspodjele sile kočenja. Ovo je direktan plod natjecanja u serijskoj proizvodnji, a nemaju ga još niti neki Big bikeovi. Nazubljeni poluplivajućí petal diskovi od 300 mm su 5,5 mm deblji i 20 mm veći nego do sada. Osim lijepog dizajna osiguravaju i veću toplinsku otpornost. Potpora sustavu kočenja je radijalni glavni cilindar na ručici upravljača, koja je regulabilna u 5 položaja. Stražnji disk je također nazubljen, od 220 mm i male težine. Osim toga, čeljust je direktno usadena u stražnju vilicu, čime se smanjuje broj konektora.

Spomenimo i instrumente koji ne zavređuju "dvojku". Toliko nepregledni, osobito danju, da i brojnost funkcija ima gorak okus. Pridodamo li tome suviše nizak vjetrobran, pretpostavljamo da će većina voziti po osjećaju. Da nije sve tako crno tu je koristan lap tímer za brojanje vremena po krugu na natjecateljskoj stazi, jer tu se Ninja želi osjećati «kao doma». Druga korisna elektronska naprava je kóđ ključ protiv krađe. Još jednu opasku uputili bismo prostoru pod sjedalom, u koji ne stane niti rukavica, novčanik ili cigarete. Ispuh je uzeo sve.

Prema svemu navedenome Ninja 600 bi ponovo trebao gurnuti još dublje u sjenu sve druge "jurilice" iz svoje kategorije. Zanimljiv



Američka verzija je s klasičnim pokazivačima pravca



(1) Ispušni ventil nalazi se u završnom loncu **(2)** Stražnja vilica izrađena je kombinacijom ekstrudiranog, ljevanog i prešanog aluminija. Cijev ispuha prolazi kroz vilicu **(3)** Katalizator tik uz karter motora **(4)** Ovalni hladnjak je viši 40 mm **(5)** Radijalna hidraulična pumpa s regulatorom u 5 položaja **(6)** Vjerujemo da klip i ne može biti manji **(7)** Cilindri sa kanalima za hlađenje **(8)** Specifičan zub spojke popušta silu kod povratnog momenta prilikom kočenja **(9)** Dužina usisa povećava Venturijev efekt. Usisni ventili u glavi su pod vrlo malim kutem





I dalje je najupečatljiviji prihvat zraka na maski. Pokazivači pravca, naplatci i blatobran kopija su ZX-10R

nuo i prepolovio, a tehničari Kawasakija ostali samo "ugrvani", ali neozlijeđeni.

Kawasaki ZX-6R ne šteti vozača po pitanju položaja. Ruke su vrlo opterećene i nakon duže vožnje zglobovi osjećaju zamor. Odmah upada u oči nizak upravljač, bez kompromisa. Noge nisu toliko zgrčene, kao na primjerice Suzukiju, ali su pomaknute unazad kao na pravom racing stroju. Spremnik goriva je kraći, sjedi se malo naglašenije naprijed nego do sada, ali još uvijek ne tako radikalno kao na CBR-u 600 kojeg smo prije par dana također imali priliku voziti u Portugalu. U odnosu na novi CBR spremnik goriva je deblji, upravljač je otvoreniji, širi i za nijansu udaljeniji od koljena vozača. Ustvari, vozač sjedi malo izduženo, čak i ne toliko različito u odnosu na model '04. Noge su i dalje dosta raširene za ovu klasu i prate spremnik i okvir.

Ono što nas je posebno smetalo je preglednost instrumenata, ponajviše u ranijoj fazi privikavanja na motocikl, kada po zvuku teško pogađate u kojoj ste brzini i na koliko okretaja. Kasnije se čovjek navikne, ali nedovoljno.

Danju je teško čitljiv zbog refleksije i pozadine s premalo kontrasta, a noću je tek nijansu bolje. Osim toga, nama sa oko 190 cm je lakše gledati instrumente odozgo, iz ptičje perspektive, kroz vjetrobran koji je sada još povijeniji i nefunkcionalniji. Za bolju preglednost treba se pomaknuti na kraj sjedala, a za potpuno skrivanje iza vjetrobrana niti to nije dovoljno. Ustvari, ako niste po standardu, možete se truditi, ali ništa vam ne pomaže. Ah, ponekad zavidimo Caprossiju.

Za pohvalu su oslonci nogu, daju odličan grip i ispušćeni su na rubovima. Odličan feeling za stanje stražnjeg kotača, ponajviše na kiši. Oni koji motocikl koriste svakodnevno ostat će razočarani spremnikom, ili onim što je ostalo gore, koji je pola limeni, pola plastični, tako da magnetne torbe više nisu upotrebljive. Svjetla se ne mogu ugaziti, što pozdravljamo zbog novih zakona, mada bismo još voljeli da rade oba reflektora u poziciji oboreno svjetla.

Odmah prelazimo na više okretaje. Snaga koju razvija Ninja prerađena još većom bukom leđi krv u žilama. Vođeni starim osjećajima nismo očekivali tako nešto. Ostali smo zburjeni silinom kojom Kawa-

li smo zburjeni silinom kojom Kawa-

je podatak da je Riba s novim modelom na pisti u Almeriji bio za 1,7 sekunde brži po krugu od modela '04 u istim uvjetima. U Almeriji, na jugu Španjolske, koja je bila domaćin svjetske prezentacije Kawasakija ZX-

Stražnje svjetlo je na vrhu i time lako vidljivo svim vozilima. Pokazivači pravca su, također, vidljivi iz svih smjerova



6R, bili smo nazočni posredstvom DKS-a koji je generalni zastupnik ove marke za Hrvatsku i pod čijom kapom zadnjih godina prisustvovali svim atraktivnim predstavljajima kuće iz Akashija. Moramo priznati da smo zahvaljujući slovenskom DKS-u bili aktualni svih ovih godina i na ekskluzivan način predstavili sve novosti vezane uz Kawasaki. Toliko nismo proputovali sa svim ostalim Japancima zajedno. Stoga hvala DKS-u što smo opet bili hrvatski predstavnik među preko stotinjak novinara iz 18 zemalja diljem svijeta.

Naš test se sastojao od kišnog ispitivanja piste Almeria i priobalja gdje smo našli i dosta suhog i toplog asfalta. Iako su Japanci bili vidno preplašeni nezgodom koja im se dogodila putem, dali su nam zeleno svjetlo i dopuštene bespoštednog testa na pisti po kiši. Naime, njihov avion kompanije KLM se prilikom slijetanja u Barcelonu okre-



1985.



1988.



1995.



1998.





Kawasaki je lider klase po pitanju snage, momenta, ubrzanja i max. brzine

saki vuče preko 11 000 okretaja, a maksimalnu snagu izražava na visokih 14 000 okr./min. Kada prema zvuku imate osjećaj da treba promijeniti, tek tada očekujte pravi potisak. Sličan karakter smo već doživjeli na Yamahi R1, mada smo tamo znali što nas čeka. Uz malo širi položaj imali smo osjećaj kao da sjedimo na bombi. Ako vam okretaji padnu, još uvijek kao da vozite običnu šesticu. Naime, ispod 9.000 ne primjećujemo razliku u odnosu na stari model. Samo snažniju buku usisa kada odvrnemo gas do daske. Ne podcjenjujmo ni moment od 7,2 kgm, što je još nedostupno ostalima. Očito je Kawasaki u početnoj prednosti što se tiče snage i momenta u odnosu na konkurente. I ubrzanja djeluju superiornije u odnosu na CBR. Kawasakiju najviše odgovaraju veće ravnice, kako bi iskoristio svu tu snagu. Je li to dovoljno, vidjet ćemo na usporednom u proljeće. S obzirom da je kiša padala većim dijelom testa, dajemo odličnu ocjenu spojki s kliznim mehanizmom momenta. Ustvari, zaboravili smo na nju, a tek treći dan smo shvatili da nam kotač uopće nije poskakivao.

U cjelini, motocikl je vrlo euforičan, odnosno stalno nas tjera na vratolomije. Nema predaha. Stabilnosti nemamo što prigovoriti, osim preporuke da si budući vlasnici stave amortizer upravljača. Ovo nije trebala čak niti "devetka", a još manje "sedmica", no, ovdje to smatramo neophodnim. Cesta u Španjolskoj bila je rupičasta poput sira i na-

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-6R	636	4	130-14.000	7,2-11.500	265,8	10,86	164
Honda CBR 600 RR	599	4	117-13.000	6,7-11.000	263,1	10,92	163
Suzuki GSX-R 600	599	4	120-13.000	7,1-10.800	250,1	11,17	161
Yamaha YZF-R6	599	4	126-13.000	6,9-12.000	260,7	11,03	163



kon što smo se igrali i ubrzavali tempo, upravljač je često bio u zraku i pokazivao tendenciju "šamaranja". Nakon prelaska na autoput sva ta nesigurnost nestaje i mi osjećamo sigurnost pri kojoj je jedino ograničenje aerodinamika. Prednji kraj je izgubio nijansu na okretosti, no, dobio je potrebnu čvrstinu na višim brzinama. Ninji zasigurno odgovaraju brže staze s višim prosječnim brzinama. Tvornička postava amortizacije je i dalje kruta, što je i zahtjev agresivnije vožnje. Poboljšanje vidimo i u mjenjaču, koji više nije tako grub.

Čini se kako će i ove godine snaga i cijena prevagnuti na zelenu stranu. Da li će to biti smrtonosni ugriz konkurentima, vidjet ćemo do usporednog testa. I još nešto na zadovoljstvo kupaca: Kawasaki šesticu isporučuje već od kraja 2004. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 68 x 43,8 mm
Obujam: 636 ccm
Odnos kompresije: 12,9 :1
Razvod: dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 38 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okriv: dvostruke aluminijske grede; kut upravljača 25°
Ovjes: sprijeda upside-down vilica s cijevima od 41 mm, hod 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 135 mm
Gume: prednja 120/65-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed radijalne čeljusti i dvostruki diskovi promjera 300 mm sa 4 klipca, straga disk od 220 mm i 1klipić
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.065, širina 715, visina sjedala 820, osovinski razmak 1.390, težina 164 kg
Deklarirano: snaga - 130 ks (95,5 kW), 136 ks sa Ram Air-om, pri 14.000 okr./min., max. okr. moment - 7,2 kgm (70,5 Nm) pri 11.500 okr./min
Spremnik goriva: 17 l

+ tehnika, snaga, stabilnost, cijena, performanse, sportski položaj, mjenjač, klizna spojka

- preglednost instrumentata, nema prostor pod sjedalom, opterećenje ruku, buka usisa

2000.



2002.



2003.

