

[Kawasaki ZZ-R 1100]

Početkom 2006. godine, dok su u Lijepoj našoj carevali snijeg i led, imali smo prigodu na ljetnim temperaturama iskušati američku inačicu Kawasakija ZZ-R 1100, pod imenom Ninja ZX 11. Kawom smo jurili lokalnim i državnim cestama, highway-ima i freeway-ima kroz bespuća Kalifornije i Nevade, ali i lagano krstarili mondenim Stripom Las Vegasa

PIŠE: **DARKO KARALIĆ**



Dvodijelni upravljač je uzak i zatvoren, a klasični analogni instrumenti su pregledni

Ninja snagator



Kawasakijev model ZZ-R 1100 pojavio se na tržištu motocikala 1990. godine. Razmetao se snagom od gotovo 150 konjskih snaga i u tome trenutku bio najjači serijski motocikl na tržištu. Njegova američka inačica nosi naziv Ninja ZX 11. Vidne razlike u odnosu na model koji se isporučivao na europsko tržište su minimalne - osim u naljepnicama s drugim imenom, razlika je, naravno, u brzinomjeru, koji je označen u miljama, te u električnoj instalaciji prilagođenoj američkim propisima (svjetla pokazivača smjera gore stalno, a pri skretanju trepću). Usprkos tome što se na linijama motocikla prepoznaje dizajnerski rad inženjera iz Akashija s kraja osamdesetih godina prošlog stoljeća, njegova pojava i nadalje djeluje skladno i moćno. Ovaj model je tijekom svog životnog vijeka nekoliko puta bio u manjoj mjeri modificiran, zadržao se u proizvodnji do 2001. godine, a zamijenio ga je 2002. godine potpuno novi model ZZ-R 1200

Položaj vozača na ZX 11 je pognut naprijed, a težina gornjeg dijela tijela oslonjena je rukama na upravljač. To je izraženije kod osoba nižeg rasta, jer je spremnik goriva izdužen i većih je dimenzija. Položaj nogu dobro je odabran. Sjedalo je dovoljno veliko i udobno. Retrovizori su na neobičnim nosačima, ali pružaju dobru informaciju o zbivanjima iza leđa vozača.

Motor pali rado i oglašava se dubokim snažnim zvukom iz dva ispušna topa. Na minimalnom broju okretaja rad mu je pomalo grub, no tek u vožnji je u pravom elementu. Motor već od 4.000

Naše gore list

● Višednevno bolje upoznavanje s ovim Kawasakijevim modelom omogućio nam je njegov vlasnik Daniel, naše gore list, koji već niz godina živi "s one strane bare". Motocikl je u originalnom stanju, osim sjedala, koje je vlasnik zamijenio ergonomski bolje profiliranim Corbinovim. Proizveden je 1993. godine, nosi oznaku tipa za USA ZX 11 D1 i do sada je prevezao 38.200 milja (oko 62.000 kilometara), no zahvaljujući redovitom održavanju izuzetno je očuvan i u besprijekornom je stanju.

Nakon duge vožnje pustinjским prostranstvima zasluženi odmor u carstvu kocke Las Vegasu

Tehnički podaci

● Potpuni oklop skriva snažno srce motocikla. Radi se o četverotaktnom, četverocilindričnom rednom motoru, hlađenom tekućinom. Dva bregasta vratila u glavi motora pokreću šesnaest ventila. Provrt i hod su 76 x 58 mm, što čini zapreminu od 1052 ccm. Kompresija iznosi 11:1. Cilindre eksplozivnom smjesom snabdijeva baterija Keihinovih rasplinjača s podpritiskom promjera 40 mm. Prijenos snage do šestostupanjskog mjenjača obavlja višelamelna spojka u uljnoj kupelji, pokretana hidraulično. Najveću snagu od 147 KS motor razvija pri 11500 okr/min, a najveći okretni moment od 107,90 Nm ostvaruje kod 8500 okr/min.

Okvir motocikla izrađen je u obliku mosne konstrukcije od zavarenih aluminijskih profila. Cijevi prednje teleskopske vilice promjera su 43 mm s hodom 120 mm, a straga je aluminijska vilica oslonjena na okvir preko centralnog amortizera hoda 117 mm. Za sigurno zaustavljanje vozila zadužene su sprijeda četveroklipne čeljusti koje zagrizaju u dvostruke diske promjera 320 mm, a straga dvoklipna čeljust u jednostruki disk promjera 250 mm. Na aluminijskim naplaticima su Dunlopove Sportmax D 207 gume standardnih dimenzija, naprijed 120/70ZR 17, a straga 180/55 ZR 17.

Međuosovinski razmak vozila iznosi 1500 mm. Površina sjedala je 780 mm udaljena od tla. Suha težina motocikla je 233 kg, a težina sa svim tekućinama iznosi 270 kg. Zapremina spremnika goriva je 24 litre.

okretaja potiskuje odlučno, a preko 7.500 okretaja izuzetno snažno, tako da i u najvišoj brzini za iznenadno ubrzanje nije potrebno prebacivati u nižu brzinu, nego samo zakrenuti ručicu gasa. Motor ostavlja dojam bezgraničnog povjerenja, ma koliko snage vam je potrebno, uvijek će vam biti na raspolaganju. U višim okretajima ruke vozača izložene su finim vibracijama, koje smetaju tek pri dužim brzim vožnjama. Ručica hidraulične spojke ne zahtjeva veliku snagu i dobro se dozira. Spojka odvaja dobro i pri hladnom i pri toplom motoru. Polužica mjenjača ima kratki hod, a prijenos brzina obavlja se brzo i sigurno.

S obzirom na koncepciju motocikla, veliki međuosovinski razmak i na težinu, Ninja ZX 11 je pri malim brzinama teže upravljiv. S porastom brzine postaje upravljiviji, tako da vožnja kroz zavoje



Stražnji dio motocikla karakterizira simetričan raspored ispušnih topova i svjetlosnih elemenata integriranih u zaobljeni fastback

predstavlja zadovoljstvo. Ovjes predstavlja kompromis između udobnosti i sportske tvrdoće, a može se višestruko podešavati. Oklop pruža vozaču odličnu zaštitu od vjetra sve do 180 km/h.

Prednja kočnica zahtjeva nešto jači pritisak na polužicu i tada učinkovito zaustavlja težak motocikl. Stražnja kočnica je snažna, pruža dobar osjećaj pri kočenju i efikasno obavlja svoj dio posla.

Iako smo Ninju vozili po beskrajno dugim cestama, na kojima bi kao od šale mogao postići najveću brzinu, uglavnom nismo iskušavali sreću, niti izazivali brojne (često nevidljive) policijske patrola. Ipak, na jednoj pustoj dionici popustili smo zovu brzine i previše se "zaigrali", no o tome ćemo drugom prigodom.

Prema podacima iz testova ovaj «snagator» potegne i do 173 Mph (280 km/h), a ubrzanje od

0-100 km/h iznosi 3,0 sekunde. Nakon preračunavanja galona i milja u litre i kilometre dobiven je podatak da je potrošnja goriva tijekom trodnevnog druženja s ovim snagatorom iznosila prihvatljivih 6,5 litara na 100 km.

S obzirom da je ovo rubrika Retrovizor, da vidimo kako je prošao njegov radni vijek gledajući na kvarove. Ninja ZX 11, odnosno ZZ-R 1100 se prema iskustvu vlasnika pokazao kao motocikl koji ne pati od kroničnih bolesti i s kojim nema većih problema. Pogonski agregat "puca" od snage, pouzdan je i nije pretjerani potrošač goriva. Ovjes je sretno pogođen za svakodnevnu uporabu, ali i za odlazak na duža putovanja solo ili u dvoje. Kao rabljeni motocikl, uz dužnu pažnju i redovito održavanje, može pružiti svome vlasniku još puno zadovoljstva. ■



Protekom vremena i pojavljivanjem ekstremnih supersportaša, Kawa je svoje mjesto pronašao u kategoriji sportskih turističkih motocikala. Položeni vjetrombran, pokazivači smjera obuhvaćeni oklopom i prednji blatobran prilog su dobroj aerodinamici motocikla