



MAXI naked

Analiziral: **Matjaž Gustinčič** Foto: **naš arhiv**

V času, ko imamo vsega preveč, se novi produkt prehitro izgubi v poplavi enakih. Zato so prodajni oddelki pogruntali, da morajo kupcu prodati »zgodbo«, nekaj, kar pritegne, kar naredi ta produkt zanimivejši. Včasih to storijo uspešno, največkrat pa deluje posiljeno. Fejk. Megla. Če domov privlečete Z1000, ste kupili produkt z zgodbo. Pa čeprav je Kawasaki jevi marketingarji sploh niso prodajali.

Novi Z1000 so Japonci predstavili leta 2003, na trideseto obletnica originalnega Z1000. A tega niso prav dosti ponavljali, morda tudi zato ne, ker je bilo okrog

poimenovanja novega modela takrat slišati kar nekaj komentarjev. Zakaj? Saj večina potencialnih (mlajših?) kupcev, katerim je bil novi Z s svojo futuristično obliko namenjen, niti ni

imela pojma, kako hud motocikel je bil Z1000 v sedemdesetih letih. Da je to bil ata in mama športnih superbajkov pa vedo njihovi očetje. No, če smo čisto natančni, je bil to že njegov

predhodnik, Kawasaki Z1 (900 ccm). Takrat najmočnejši serijskih motocikel! Ni bil pa Z1 samo hiter, bil je tudi lep, ves sijoč, krasno in bogato lakiran. Zame osebno še vedno eden lepših motociklov. Lahko si mislite kako pošteno so takrat Kawasaki jevi možje zagrenili življenje svojim sorojakom pri Hondi, saj je njihova velika uspešnica CB750 čez noč postala ... hja, precej manj huda. Mimogrede, v primeru prvega Z-ja 1000 govorimo o dobrih 80 konjskih močeh. No, toliko o zgodovini, ki pa bi lahko bila dobra marketinška »zgodba«.

NOVODOBNI Z1000

Če je tam v sedemdesetih prvi Z1000 spraval na kolena konkurenco s svojo močjo in hitrostjo, je tri desetletja kasneje njegov imenski naslednik to naredil s svojo moderno in precej futuristično obliko. Z njegovim prihodom je bilo konec klasične in okroglih luči na nakelih. Nedvomno je bil to oblikovno eden najbolj drznih japonskih slečencev.

Lep? Kakor za koga, toda v motorizmu je pustil pečat.

Prvi vtis je bil presenečenje, oblika sama pa unikaten 4 v 2 v 4 izpušni sistem iz nerjavnega jekla, toplotno obdelan, da je dobil zlat sijaj. Merilniki so bili moderni: LCD merilnik vrtljajev in ločen LCD ekran z ostalimi podatki. Ali pa platišča s poliranim robom. Nekateri so mu sicer takoj očitali kakšen preveč ceneni detajl in »samo« jekleni cevni okvir pa da je precej majhen ... a kljub temu se je zdela večina konkurence - kar se tiče oblike - samo še za v muzej. Danes pa je vintič ravno dovolj dolgo v modi, da se klasična okrogla prednja luč vrača na slečene motocikle. Tudi pri Kawasaki ju.

TOREJ, Z1000 LETNIKA 2003.

Kljub temu, da so precej komponent uporabili iz hišnega superšportnika ZX-9R, Z1000 ni le slečen superšportnik.

Pravzaprav je dosti bolj prijazen, kot bi mu pripisali glede na agresivno podobo. Ni pa to nikakor začetniški motocikel.

V dokaj preprost cevni jekleni okvir so namreč vpeli vrstni štirivaljnik, sposojen od ZX-9R.

Za uporabo v slečencu so agregat dodelali, da bi imel več uporabnega navora v nižjih vrtljajih: nekoliko so ga povrtali in s tem povečali prostornino, dodelali so motorno glavo in ga opremili z vbrizgom goriva. Niso pa bistveno

Leto 2003



Izpušni sistem so naredili iz nerjavnega jekla in ga toplotno obdelali, da je dobil zlat nadih. Skoraj že kičasto.



ZGODOVINA MODELA:

2003: Predstavitve modela Z1000 ob 30. obletnici prvega modela Z1000

2007: Bolj prenova kot povsem nov model; oblikovni popravki, dodelan agregat, vpet v gumijaste nosilce, nov izpušni sistem, izboljšani menjalnik, radialne zavorne čeljusti spredaj, novi marjetičasti koluti, novi merilniki, opcijsko na voljo ABS

2010: Nov model, povsem nova oblika, večji pogonski agregat 1.043 ccm, ABS serijsko

M.A.J.
KLUB
MOTOR SPORT EQUIPMENT SERVIS ASSISTANCE



Zračni filtri



Opletene zavorne cevi

Taborska 6, 1230 Domžale
tel.: +386 1 724 80 63
fax: +386 1 724 80 64
gsm: 041 631 702
e-mail: maj.klub@siol.net



Zavorne ploščice EBC



Koluti EBC

IMAMO INTERNETNO
TRGOVINO!
www.majklub-shop.si

MAJKLUB-Shop



Kričeče zelena je bila druga barva sezone 2003. Nepreseženo zanimiv ton. Od daleč več, da gre za Kawasaki ...



zmanjšali največje moči, prav tako je agregat obdržal voljo do vrtenja. Slabih 130 konjskih moči morda danes res ni presežek za hvalisanje ob šanku, ampak tukaj so ti konji vedno na voljo, ni »rajder modov« in 9-stopenjskih nastavitev protizdrsnega sistema ... obrneš gas kot runkelj in greš garantirano po tleh. Sicer so mu radi očitali, da je prvih nekaj tisoč vrtljajev nekoliko anemičen, a se potem v visokih vrtljajih več kot dovolj razživi. Pri tako živahni vožnji se je komu vzmetenje zdelo nekoliko premeško nastavljeno. S poigravanjem z nastavitvami se lahko precej doseže, prednje vilice in zadnji blažilnik namreč omogočajo nastavljanje prednapetosti in dušenja povratnega giba, ni pa pričakovati čudežev. Glede na starost je pametno vzmetenje odnesti na servis, tam pa lahko tudi kaj postorijo okoli sestave ventilov na hidravliki.

Leta 2006 so na salonu Eicma v Milanu predstavili nov model. Na prvi pogled je deloval

Opazili smo med oglasi

Kawasaki Z1000, letnik 2005, bele barve, 45.000 prevoženih kilometrov, 2. lastnik, nov izpušni sistem, opravljen servis. Cena: 3.200 EUR, zasebni prodajalec

Kawasaki Z1000, letnik 2007, črne barve, 19.500 prevoženih kilometrov, ABS, veliko karbonskih dodatkov, LeoVince izpuh, povišan vizir GIVI, redno servisiran pri istem serviserju. Cena: 4.990 EUR, zasebni prodajalec

Kawasaki Z1000, letnik 2008, črne barve, 49.000 prevoženih kilometrov, izpuh Akrapovič, veliko dodatne opreme, računi servisov, kot nov. Cena: 4.300 EUR, zasebni prodajalec

EUROTON KAWASAKI AVTODELI
YUASA EXIDE
AKUMULATOR
 Kislinski akumulator – od 37,79€ z ddv

EUROTON KAWASAKI AVTODELI
MOTUL IPONE LIQUI MOLY
OLJE
 Motorno olje 10w40 4l od 39,90 € z ddv
 Zavorno olje DOT4 500ml od 6,50€ z ddv

EUROTON KAWASAKI AVTODELI
PHILIPS OSRAM
ŽARNICE
 Žarnica H7 Moto od 6,59€ z ddv



AMORTIZER
 TEHNOLOGIA PODVOZJU
 www.amortizer.si
SERVIS AMORTIZERJEV ZA MOTOCIKLE
 od 110 € z ddv

EUROTON KAWASAKI AVTODELI
REMUS
ŠPORTNI IZPUH
 Na žalost je Remus ukinil proizvodnjo izpušnega sistema za ta motocikel.

EUROTON KAWASAKI AVTODELI
MANN FILTER HIFLOFILTRO
FILTRI
 Oljni filter – od 10,41€ z ddv

EUROTON KAWASAKI AVTODELI
NGK DENSO
SVEČKE
 Vžigalna svečka od 15,49€ z ddv / kos

bolj prenovljen kot pa nov, najbolj opazna sprememba so bili samo izpušni lonci. Prav lonci so bili ponovno največkrat obravnavani, predvsem zaradi svoje velikosti. A tako je menda moralo biti zaradi pritiska norme Euro 3. Tisto, bolj očem skrito, se je skrivalo pred-

vsem v dodelanem agregatu. Ta je bil v osnovi še vedno derivat iz ZX-9R in tokrat z dodelanim vpetjem, s čimer so zmanjšali vibracije, kar je bila znana lastnost prvega modela (vibracije so se pojavljale na krmilu, stopalkah in sedežu).

Ob prenovi so inženirji še izboljšali napajanje z bencinom, zamenjali so odmične gredi, nekoliko pomanjšali ventile in spremenili sesalna grla. S tem so sicer žrtvovali nekaj največje moči, a so zato okrepili odzivnost v nižjem in srednjem območju vrtljajev. V praksi se je pokazalo, da je motor bolj elastičen in zahteva manj dela s sicer dodelanim menjalnikom. Je bilo pa tudi slišati komentarje, da so velikega Z-ja pomehkužili.

Levo: Akrapovičev "hexagon" je lepši od originalnih valjastih dušilcev.



ZANESLJIVOST IN OKVARE

Samega okvirja in ciklistike niso dosti spremenili, so pa bile izboljšave pri prvi prenovi deležne zavore, prednje so dobile radialno vpete čeljusti in radialno ročico na krmilu. Koluti so bili po novem marjetičasti in na voljo je bil doplačljiv ABS.



Cevni jeklen okvir je bil predhodnik aktualne gradbene filozofije pri zelenih. Tako vpet motor je bolj dostopen za mehanikarsko delo.



TEHNIČNI PODATKI

KAWASAKI Z1000 2005

- Barve: oranžna, zelena, črna, srebrna ...
- Moč: 93 kW (127KM) pri 10.000/min
- Navor: 96 Nm pri 8.000/min
- Motor: 4-valjni vrstni – vodno hlajeni – 4 ventili na valj
- Vrtina x gib: 77,2 x 50,9 mm
- Prostornina: 953 ccm
- Kompresija: 11,2 : 1
- Dovod goriva: vbrizg, premer grl 38 mm
- Sklopka: večlamelna v oljni kopeli
- Menjalnik: 6-stopenjski, veriga
- Okvir: cevni jekleni
- Vzmetenje, spredaj: nastavljive vilice USD, premer 41 mm
zadaj: Uni-Trak, nastavljiv sredinski blažilnik
- Gume: 120/70-17 in 190/70-17
- Zavore, kolutne, spredaj: 2 x 300 mm, 4-batna čeljust
Zadaj: 1 x 292 mm, 2-batna čeljust
- Medosna razdalja: 1.420 mm
- Višina sedeža: 820 mm
- Posoda za gorivo: 18 l
- Teža: 221 kg s tekočinami
- Poraba goriva: 6,7 l/100 km
- Najvišja hitrost: 248 km/h

Po svoje je ironično: lastnik je pustil celo premoženje na »izboljšavah«, zato da potem naslednji lastnik, ki verjame, da je kupil bodočega klasika, vloži kup energije in denarja, da tak motocikel povrne v prvotno stanje. Toda oba sta srečna!

Bolj redki, a toliko bolj alarmantni, so primeri prvih letnikov (2003) s počenim okvirjem v glavi okvira, torej tam, kjer so vpete prednje vilice. Razpoka nastane pri varu in je največkrat komaj opazna. Zakaj do tega pride, so bolj ugi-banja, največkrat pa se omenja pogoste vožnje po zadnjem kolesu.

V desetletju in pol se je Z1000 izkazal s trpežno in zanesljivo tehniko. Tipičnih mehanskih problemov nima prav dosti in še ti so prej izje-



ma kot pravilo. Eden takih na primer je okvara zaganjača. Pri prvih letnikih se je namreč dogajalo, da se je odlomil zob na zobniku, ki je povezan z zaganjačem. Z nekaj smole je odlomljeni del uničil še stator. Pri zagonu motorja pa je slišati nezdravo rožljanje. Z elektriko kakšnih večjih težav ni imel, bolj redki primeri so bili z okvaro hupe in bencinske črpalke.

Bolj pogoste pa so bile sitnosti s puščanjem olja na tesnilu pokrova ventilov in to na levi



Vozne lastnosti so povsem solidne. Bolj agresivno vožnjo omogoči dodelava na vzmetenju. Zanimivo bi bilo videti in občutiti kaj prinesejo gume nove generacije!?



strani motorja. Potrebna je zgolj menjava tesnila in tesnilnih podložk.

Pogosteje pa se dogaja še to, da popustijo matice izpušnega kolektorja (8 jih je) - zaradi vibracij. Največkrat na to opozarja čuden zvok motorja, se pa lahko zgodi, da takrat kakšne matice že ni več.

PRILJUBLJENE MODIFIKACIJE

Z1000, pa tudi njegov manjši brat Z750, sta bila izredno priljubljena motocikla za predelavo. Od ročic, krmila, stopalk, smernikov, takih in drugačnih oklepkov ... izbira je skoraj neomejena. Ne pa zdaj vprašati, kateri stranski kovčki so prava izbira za Z1000. To ne gre na ta motocikel! Bi bil pa to še najmanjši greh glede na to, kaj so bili sposobni skupaj spaccati nekateri lastniki. Nekateri motocikli so neprepoznavi. Praviloma je itak tako, da razne modifikacije

videza ustrezajo zgolj tistemu, ki si jih je zamislil. Kar je po svoje ironično: lastnik je pustil celo premoženje na »izboljšavah«, zato da potem naslednji lastnik, ki verjame, da je kupil bodočega klasika, vloži kup energije in denarja, da tak motocikel povrne v prvotno stanje. Toda oba sta srečna!

Najbolj priljubljena sprememba na tem motociklu pa je bila zagotovo menjava izpušnega sistema. Akrapovičev sistem je menda dodal več kot 10 konjskih moči! Zelo pogosto so lastniki iskali tudi udobnejšo alternativo precej trdemu serijskemu sedežu. In seveda kakšen višji vizir. Pri mehaniki je najbolj pogost poseg v vzmetenje. Z manjšimi dodelavami je možno uporabiti prednje vilice iz Ninje 636, kar je precej pogosta modifikacija. Nekateri so presadili kar

cel prednji konec od Ninje, torej tudi prednje platišče z zavornimi koluti in s čeljustmi, ker je to menda najlažje. Potrebno je namreč prilagoditi le en distančnik, ostalo bolj ali manj sede »na vijak«.

Podobno je pri zadnjem vzmetenju, kjer se prav tako pogosto za nadgradnjo uporabi kar vzmetenje kakšnega športnejšega bratranca, ZX-10R in bolj pogosto Ninje 636 oziroma ZX-6R. Vgradnja ni tako zahtevna in kakšne posebne predelave niso potrebne, blažilnik, ki je nastavljen v vse smeri, pa se najde v kakšnem spletnem oglasniku že za nekaj deset evrov (ta poleg nastavitve prednapetosti in dušenja povratnega hoda, kar ima Z1000 že serijsko, omogoča še nastavljanje kompresije). Izkušnje lastnikov govorijo, da je prav nadgradnja vzmetenja najboljša investicija v velikega Z-ja. ■