



Hiroshi Takata - Predsjednik
Kawasaki Heavy Industries



Kawasaki je nedavno proslavio 25 godina postojanja modela koje objedinjuje ime Ninja. Od davne 1984. pa do danas to ime je sinonim za sve cestovne sportske motocikle tvrtke iz Akashija, motocikle koji su tijekom godina stekli ugled kao jedni od najbržih motocikala današnjice

25 godina legende

PIŠE: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**

U prošlom smo broju objavili šturu vijest o Kawasakijevoj proslavi 25 godina Ninje, svetog imena za sve motocikliste u čijim žilama teče zelena krv. Iako se mnogi koji danas uživaju u čarima koje pružaju ovi motocikli nisu ni rodili kada je prvi Ninja sišao s proizvodne trake, nekima od nas je još uvijek u živom sjećanju slika Toma Cruisea koji u filmu Top Gun na GPZ-u 900 R juri uz aerodromsku pistu na koju slijeće F-14. Taj GPZ 900 R bio je prvi Ninja i ako bismo tražili krivca za otvaranje Pandorine kutije, našli bismo ga upravo u tom modelu. Njegov je redni četverocilindrični tekućinom hlađeni agregat imao 908 kubičnih centimetara radne zapremine, dvije bregaste osovine u glavi te četiri ventila po cilindru, što je za to vrijeme bila tehnologija koju nitko od njegovih konkurenata nije koristio. GPZ 900

R razvijao je 115 konjskih snaga pri 9.500 okr/min uz najveći okretni moment od 85 Nm pri 8.500 okr/min, što mu je dopuštalo postizanje maksimalne brzine veće od 250 km/h, dijelom zahvaljujući i za to vrijeme maloj težini od 228 kilograma. Čim se pojavio, pomeo je konkurenciju i odmah bio proglašen najbržim serijskim motociklom na svijetu. Tako je rođena legenda.

Već sljedeće, 1985. godine, Kawasaki je na tržište izbacio GPZ 600R, koji je tehnički bio još napredniji od svoga starijeg brata, prije svega zahvaljujući novorazvijenom aluminijskom okviru, za razliku od čeličnoga koji se nalazio na GPZ-u 900, kao i posve zatvorenim aerodinamičkim oplatama.

Sljedeća, 1986. godina donijela nam je GPX 750R, čiji je zadatak bio odnijeti lovorike u tadašnjoj premijernoj klasi supersportskih motocikala. Valja napomenuti da je GPX 750R bio svojevrсни kompromis,

budući da su ga u Kawasaki željeli učiniti privlačnim izborom i onim vozačima koji su od svojih sportskih motocikala željeli i malo udobnosti, a upravo to su i dobili u ovom modelu. Agregat je razvijao 106 KS pri 10.500 okr/min, a maksimalni okretni moment bio je 77,8 Nm pri 8.500 okr/min.

A onda se 1988. pojavio tadašnji kralj brzine, legendarni Ninja ZX-10 s rednim četverocilindričnim agregatom zapremine 997 ccm, koji je razvijao tada zapanjujućih 137 KS pri ravno 10.000 okr/min i unatoč nemalnoj težini od 261 kilograma sa svim tekućinama postizao maksimalnu brzinu od 270 km/h. To ga je učinilo instant hitom među svim ovisnicima o brzini, a Kawasaki se s tim modelom još jednom potvrdio kao proizvođač najbržih motocikala na svijetu.

Zlatne godine

Ako i to nije bilo dovoljno, sljedeća, 1989. godina donijela je model koji

se definitivno može svrstati među najveće legende sportskih motocikala s Dalekog istoka. Radi se, naravno, o modelu ZXR 750, koji je među prvima ustoličio pojam beskompromisnog supersportskog motocikla kakvi danas samo i postoje u ovoj klasi. ZXR 750 bio je konstruiran za nastup na godinu dana ranije osnovanom Svjetskom Superbike prvenstvu, a u serijskoj izvedbi imao je 107 KS pri 10.500 okr/min.

Sljedeće godine pojavio se ZZ-R1100 kao prirodni nasljednik modela ZX-10, a njegova najveća značajka bila je u tome što se tada prvi put pojavio Ram Air sustav prisilnoga upuhivanja zraka, što je ovom motociklu dopuštalo razvijanje maksimalne snage od 147 KS i učinilo ga novim nositeljem naslova najbržeg serijskog motocikla na svijetu. No kada govorimo o Kawasakijevom Superbike modelu, nakon ZXR-a 750 pojavio se ZX-7R kao njegov logičan nasljednik, a za natjecanje se proizvodila i





'00.

verzija ZX-7 RR, koja je nudila neke dodatne tehničke poslastice kao što je mjenjačka kutija s blisko nanizanim prijenosnim odnosima. Ovaj se model uz manje preinake proizvodio sve do 2003. godine, a najveća mu je prednost bila da je za relativno malo novaca nudio performanse i tehnologiju koja se mogla nositi sa znatno skupljim Hondinim i Yamahinim modelima specijalno homologiranim za utrke.

No, s početkom devedesetih godina prošloga stoljeća modeli zapremine 750 ccm polako su prerastali u tipično natjecateljske motocikle, a vozači skloniji cestovnoj vožnji željeli su malo više snage, što je dovelo do postupnog razvoja klase maxi sport 1000 kakvu danas poznajemo. Predvodnik te nove klase, koja je nudila sve poslastice koje su se podrazumijevale za motocikle namijenjene Superbike natjecanjima, ali bez ograničenja male zapremine, bila je Honda CBR 900 RR, a Kawasakijev odgovor na taj izazov bio je ZX-9R. Ovaj motocikl pokušao je ponuditi kompromis snage i udobnosti, što ga je učinilo popularnim među nekim vozačima, ali je odvrtilo one koji su željeli istinski sportski motocikl. No, činjenica da je ovaj model između 1994. (kada je prvi put predstavljen) i 2003. (koja je bila zadnja godina u kojoj se proizvodio) doživio pet svojih evolucija najbolje govori o njegovoj dobroj prihvaćenosti na tržištu.

Novi milenij u znaku performansi

U novom mileniju Kawasaki je odlučio zanemariti kompromise i

svojim Ninja modelima podario je maksimum performansi. Najbolji dokaz za to je Ninja ZX-12R, predstavljen 2000. godine. Agregat zapremine 1200 ccm razvijao je 178 KS, a uz upotrebu prisilnoga upuhivanja zraka ta se vrijednost dizala do 190 KS, dok su mu dobar ovjes i ciklistika omogućavali izvrsna vozna svojstva za klasu kojoj pripada. Ovaj hibrid tourera i supersportskog motocikla izazvao je lavinu kontroverzi kad se pojavio, budući da je kao izravna konkurencija Suzukiju Hayabusi razvijao maksimalnu brzinu od oko 320 km/h, što je na kraju dovelo i do famoznog džentlmen-skog dogovora japanskih kompanija da ograniče maksimalnu brzinu svojih motocikala na 299 km/h. To je značilo da su se na Ninje ZX-12 od 2001. počeli ugrađivati limitatori brzine. Ninja ZX-12R proizvodio se do 2006. godine, kada ga je zamijenio ZZR 1400, koji se proizvodi i danas.

Sljedeći značajni model u povijesti Ninje bio je ZX-6R iz 2003. On je u potpunosti odbacio bilo kakvu sport touring filozofiju svojih prethodnika i krenuo stopama Yamaha R6, stavljajući sportske performanse prije svega. U ponudi su bila dva modela: jedan je imao agregat zapremine 636 ccm i bio je namijenjen cestovnoj upotrebi, a za potrebe natjecatelja mogao se kupiti i za utrke homologirani ZX-6RR s agregatom zapremine 599 ccm. ZX-6R je osvojio mnoge lovorike na usporednim testovima širom svijeta, osobito na račun snage agregata, no mnogi su mu zamjerali njegovih 36 kubičnih centimetara 'viška' u odnosu na



'03.



'04.



'08.

konkurenciju. Sljedeća generacija Kawasakijeve 'šestice' također je u svojoj ponudi imala dva agregata, a onda je 2007. taj projekt napušten i na tržištu se našao samo jedan model, zapremine 599 ccm, kao što to i nalažu pravila Supersporta. Ta se praksa nastavila i do ove, 2009. godine, kada je izbačena najnovija generacija Kawasakijevog predstavnika u klasi 600.

Što se pak klase 1000 tiče, ona je 1998. godine s pojavom Yamaha R1 postala najprestižnija za sve japanske proizvođače i otvorila je novu stranicu povijesti sportskih motocikala. Međutim, Kawasaki kao da nije previše zanimala ova klasa sve dok u 2004. nisu uvedena nova pravila u svjetskom Superbike prvenstvu, koja su rednim četverocilindričnim motociklima dopustila povećanje radne zapremine sa 750 na 1000 kubičnih centimetara. Kawasaki je spremno dočekao tu odluku i svijetu predstavio Ninju ZX-10R, jedan od najekstremnijih motocikala koji je tvrtka iz Akashija ikada proizve-

la. Motocikl je razvijao fascinantnih 175 KS pri 11.700 okr/min, a s Ram Airom se ta brojka penjala na 184 KS. Okretni moment bio je 115 Nm pri 9.500 okr/min. No još više strahopoštovanja izazivale su ostale karakteristike ovoga motocikla, uključujući njegovu težinu od svega 170 kg i međuosovinski razmak od 1.385 mm, što su podaci primjereniji klasi 600 nego 1000. Ovaj je motocikl bio predstavljen povodom 20. godišnjice prvoga Ninje iz ovoga teksta, modela GPZ 900, a dosad je doživio dvije nove reinkarnacije. Prva je bila 2006., a druga 2008. godine. Za taj posljednji model u nizu Kawasaki tvrdi da uz upotrebu Ram Aira razvija ravno 200 KS pri 12.500 okr/min.

I tu priča o Ninji prestaje, ali samo zasad. Jer uvjereni smo da će Kawasaki i dalje nastaviti proizvoditi motocikle koji svojim performansama oduzimaju dah i oduševljavaju svoje vozače širom svijeta. Jedva čekamo da vidimo što će nam budućnost donijeti. ■



'89.



'94.



'96.