



Kawasaki

GPz 900 R

Mens maskiner som Honda VF 1000 R, VF 500 F, Yamaha RD 500 LC og FJ 1100 blev ført frem på Paris-udstillingen sidste efterår, så de ikke var til at overse, var Kawasaki's præsentation af GPz 900 R meget mere tam. Som den stod der, i et hjørne af den ikke særligt opfindsomme Kawasaki stand, så den egentlig heller ikke ud af noget særligt. Da den desuden kun blev bakket op af et meget lidt oplysende pressemateriale, var vi mange, som i første omgang ikke tog den særlig alvorligt.

Men efterhånden som oplysningerne om GPz 900 R blev frigivet, blev opmærksomheden over for den nye Kawasaki skærpet, og efter godt 1000 kilometers prøvekørsel kan vi konstatere, at Kawasaki GPz 900 R ikke alene er en maskine, som er opmærksomhed værd, men at den også på visse punkter sætter en hel ny standard for de store cykler.

Inden Kawasaki besluttede sig til at bruge en 4-cylindret vandkølet række-motor som afløser for den gamle luftkølede firer, arbejdede fabrikkens in-

geniører også med adskillige andre muligheder. Det være sig V4'ere, V6'ere og sekscylindrede rækkemotorer. Men i forbindelse med en sportsmaski-

ne fandt man ikke, at disse gav nogen nævneværdige fordele, og Kawasaki holdt fast ved den 4-cylindrede række-motor, fordi den blandt andet er enklere at fremstille og lave service på.

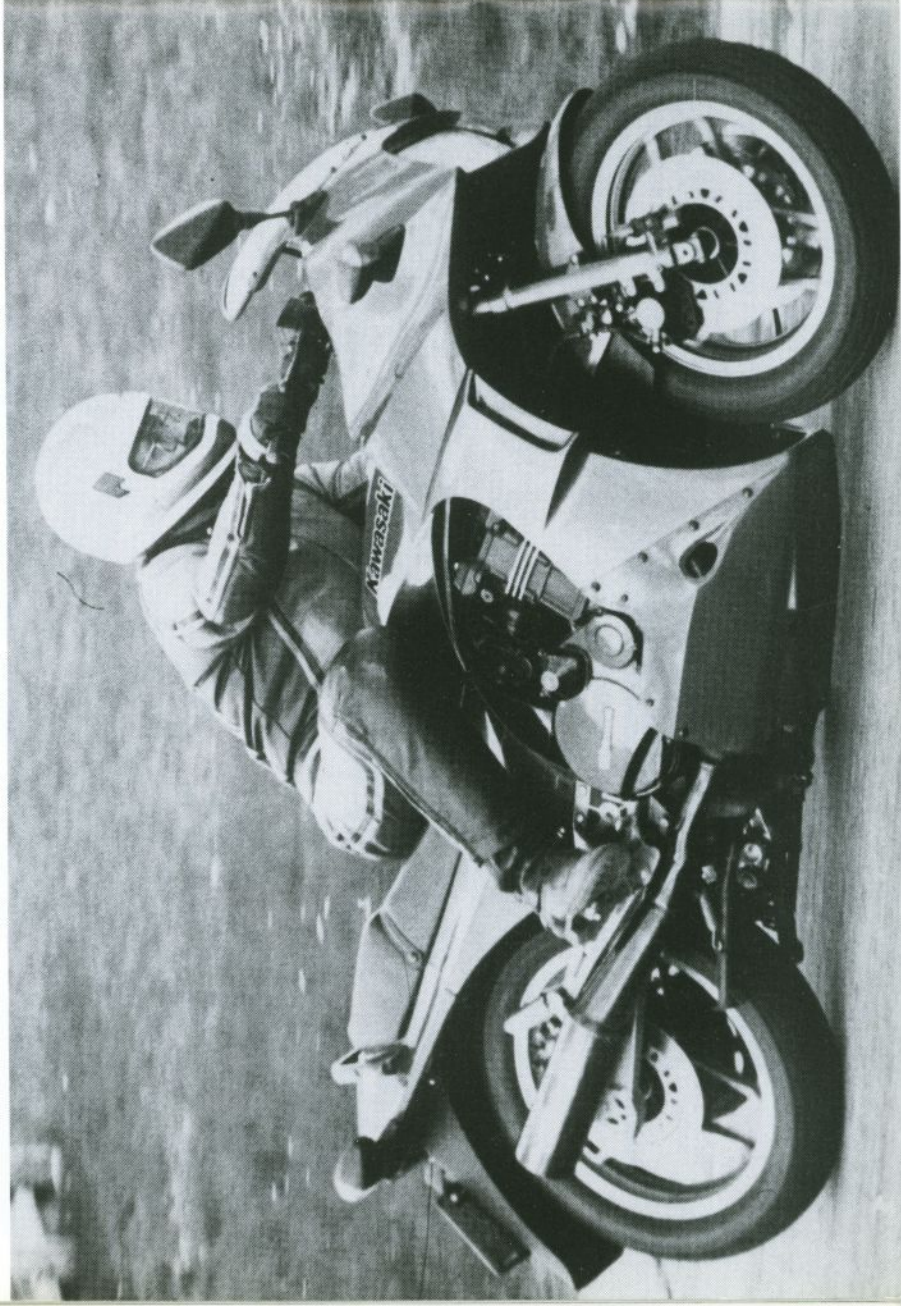
Meget kompakt motor

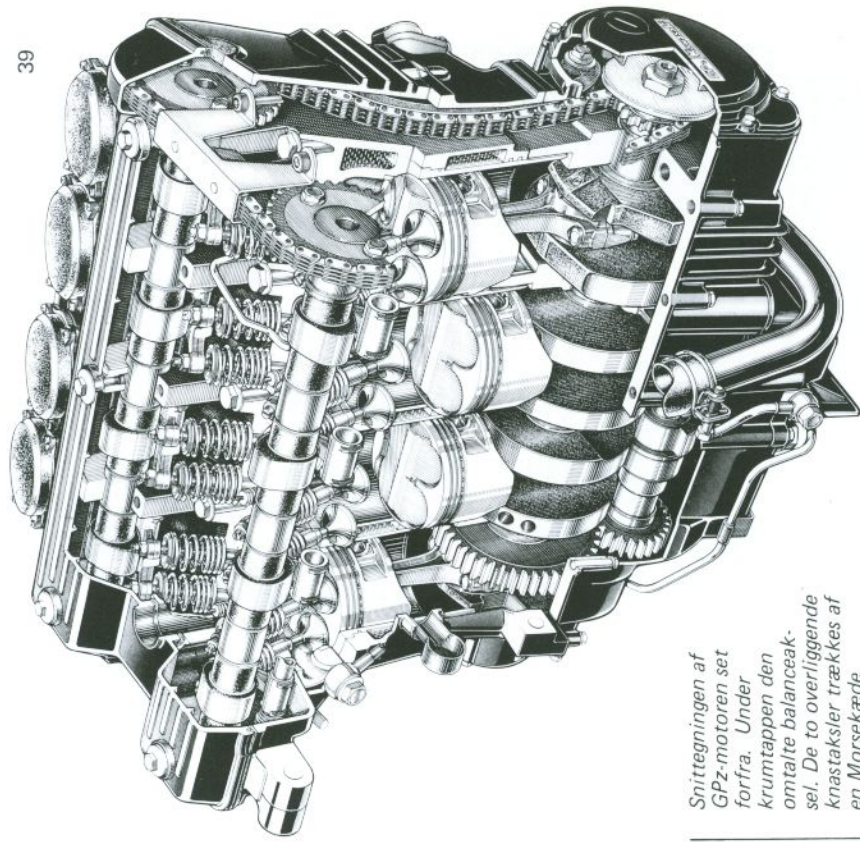
Foruden en førsteklases ydelse var hovedkravet til den nye motor, at den skulle være kompakt. Og man kan rolig konstatere, at det er den blevet. I forhold til den oprindelige 900 Z1 fi-
rer fra Kawasaki er R-motoren både lavere, smallere, kortere og hele 5 kg lettere.

Våde foringer, hvor kølevandet løber direkte på ydersiderne af cylindrerforingerne, er svaret på kravet om en smal vandkølet motor. Derfor har Kawasaki, ligesom Honda på VF 1000'erne, valgt denne løsning.

Som endnu et middel til at opnå en smal motor har man anbragt knastkædetrækket på siden af motoren. Man kan diskutere, som det ser godt ud, men det er uomtvistligt, at det sparer plads mellem cylindrene. Endelig er der også sparet i bredden ved, som på de fleste andre 4-cylindrede konstruktioner, at placere generatoren bag cylindrene.

Udbyttet af alle disse foranstaltninger har blandt andet været muligheden for at kunne placere motoren lavt, uden at det går ud over kurvefrigan-





Snittegningen af GPz-motoren set forfra. Under krumtappen den omtalte balanceaksel. De to overliggende knastakslar trækkes af en Morsekæde.

gen, og således opnå et lavt tyngdepunkt og den for en sportsmaskine dermed forbundne positive indflydelse på styringen.

Krumtappen drejer i fem glidelejer, og indersiden af krumtapslaget og kontravægten ved den yderste højre cylinder er udformet som primærtandhjul. Det trækker to andre tandhjul. Det ene er et transmissionstændhjul i forbindelse med koblingen. Dette tandhjul har igen forbindelse til en aksel, som i sin venstre side driver vandpumpen og i den højre side oliepumpen.

Det andet tandhjul, som har forbindelse til primærtandhjulet på krumtappen, driver en balanceaksel hvis opgave det er at udligne sekundærkræfterne.

Når Kawasaki, som noget nyt i forbindelse med 4-cylindrede MC-række-motorer, har valgt at forsyne 900 R motoren med en balanceaksel, så skyldes det ønsket om at blive fri for at afhænge motoren i gummi og samtidig at undgå vibrationsgener for fører og passager. Det åbne, lette stel, som GPz 900 har fået, egner sig nemlig ikke til at huse en gummiophængt motor, og da slet ikke hvis man som Kawasaki af hensyn til køreegenskaberne ønsker en meget stiv forbindelse mellem motor og stel.

Toppen af 900 R motoren følger tendenserne fra andre moderne motorcykel-motorer. Hver cylinder har fire ventiler, som sidder i en meget stejl vinkel, og aktiveres via to-fingrede vippearne. Justeringen af ventilsplillerummene foregår let ved hjælp af stilleskruer.

For at kunne præstere meget skal en motor let og ubesværet kunne få tilført gasblandingen, og lige så let kunne komme af med udstødningsgasserne igen. Det har Kawasaki sørget for ved at give indsugningsblandingen lige og uhindret adgang gennem fire 34 mm undertrykskarburatorer til forbrændingskamrene. Indsugnings- og udstødningsventilerne er desuden store (29 og 24,7 mm) og løftes 9,3 mm op fra sæderne. Hertil kommer at ventilerne åbnes tidligt og lukkes sent, i alt 290°.

Åbningen af ventilerne ordnes på vanlig vis af to overliggende knastakslar. De drejer i fem glidelejer direkte i topstykket og en boret hule for at spare vægt. En automatisk knastkædestrammer sørger for konstant kædespænding.

Rækkemotoren lever og har det godt

Hvis du hører til dem, der af såkaldte eksperter har ladet dig belære om, at den 4-cylindrede rækkemotor er out og færdig og at det nu er V-motoren, som er det eneste saliggørende, så glem det. Rækkemotoren lever og har det godt!

Bare få minutters omgang med Kawasaki GPz 900 R er bevis nok. Maskinen trækker ved behersket gasgivning uden mindste protest fra lige under 1200 o/m i 6. gear. Forlænges der, at den skal trække kraftigt ved de helt lave omdrejninger, kan den opstå kortvarige resonanser, som forplanter sig til fodhvilene. Men ellers går den blødt og turbineagtigt, og op til 4000 o/m mærker man normalt slet ikke, at motoren arbejder.

I det mellemste og højeste omdrejningsområde mærkes motorens snurren svagt i håndtagene, men som helhed går den ualmindelig blødt og kultiveret og uden at producere generende vibrationer.

Som de fleste andre store motoren øger 900 R maskinen trækret ret jævnt nedefra og op til toppen, men hvis der skal rigtig tryk på, så skal nålen i omdrejningstælleren stå mellem 7500 og det røde felts begyndelse ved 10.500 o/m. I øvrigt er motoren, selv i de højere gear, så omdrejningsvillig, at passer man ikke på, så ryger nålen langt ind i det røde felt. På prøvecyklen var nålen cirka 300 o/m foran i toppen, og man kunne i hvert fald gå til 11.000 uden protester fra ventilmekanismen.

GP 900 føreren har 6 velafstemte gear at arbejde med, når der skal accelereres, og med den veloplagte motor går det stærkt, hvis det skal være. Ka-

wasaki er ikke helt så kvik i optrækket, som Honda's VF 1000 F, men når gearene bruges ligger den på linie med det, som de skrappeste 1100'ere præsterede i 1982 og 83, og hvad vi har målt Honda's superdyre VF 1000 R til i år.

Provecyklen tøvede lidt ved pludselig gasgivning. Hvis det blev justeret væk, ville den nok være en smule hurtigere. I denne forbindelse betyder et par tiendedele sekunder dog ikke noget i praksis uden for racerbanerne, og GPz 900'en er under alle omstændigheder hurtig nok til at skræmme livet af de fleste.

Dette gælder ikke mindst med hensyn til tophastigheden. To hundrede og to og tredive kilometer i timen blev gennemsnitsresultatet af vor to-vejsmåling. Det er det højeste, som Touring Nyt's elektroniske grej nogensinde har registreret, kun tangeret af Honda VF 1000 R, og det er et godt udtryk for hvad lavere vægt og et godt ydre design kan udrette.

GP 900'en styrer stabilt nok ved tophastighed, men selv under friere forhold end de danske, er tophastenen nærmest kun af teoretisk interesse. Selv om der skulle være plads nok på vejen, så skal der nemlig megen udholdenhed til at forblive sammenkrøbet og nedtrykket bag kåben i mere end nogle få minutter. Ved mere normale hastigheder og almindelig kørestilling

tager den lave overkåbe godt af for vindpresset på overkroppen, men til gengæld giver slippet fra den øget støj i hjelmen, og i modvind bliver presset på hjelmen for stort, til at det er behageligt i længden ved hastigheder over cirka 155 km/h.

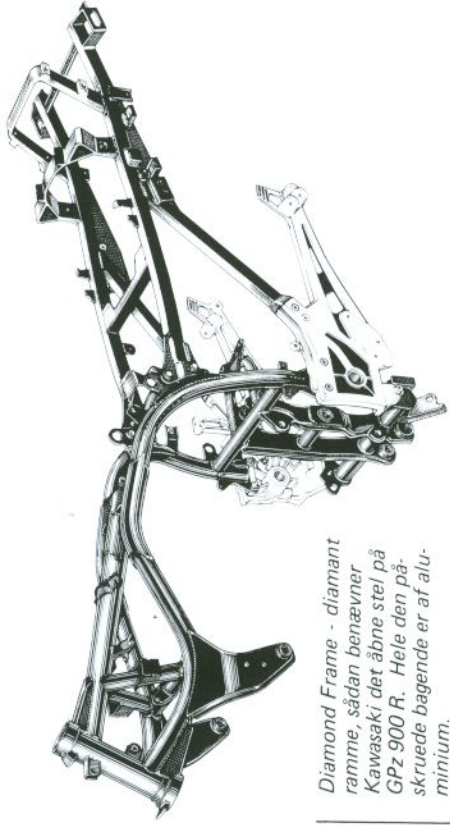
Sportslig stram affjedring

I forhold til andre nye sportslige japanske maskiner er kørestillingen ret racerpræget med lavt styr, foroverbøjjet overkrop og højt placerede fodhvilere og meget bøjede ben. Kørestillingen er dog ikke mere anstrengende, end at vi efter 4 timers næsten uafbrudt kørsel kunne konstatere: Ingen ømhed i arme eller hænder, ingen problemer med lårmusklerne, kun lidt ømhed under fødderne og begyndende jæg-er-her-også-signaler fra bagdelen. Altså alt i alt en meget tilfredsstillende siddekomfort for føreren, i betragtning af at der er tale om en sportslig maskine.

Men med hensyn til passagerkomfort, så må vi i lighed med flere andre moderne maskiner konstatere, at bagsædet ikke er noget udpræget rart sted at opholde sig. I hvert fald ikke for personer over middelstørrelse.

I de senere år er vi blevet præsenteret for en række mere eller mindre nye tekniske løsninger, som markedsføres under diverse forkortelser. Kawasaki's nyeste bidrag til denne række er AVDS. Det står for Automatic Variable Damping System og har en ventilationordning i forgaffelbenene, som skal sørge for, at dæmpningen ændrer sig både i forhold til den hastighed, som gaffelbenene trykkes sammen med og det antal centimeter, de presses sammen.

På papiret ser systemet udmærket



Diamond Frame - diamant ramme, sådan benævner Kawasaki det åbne stel på GPz 900 R. Hele den påskruede bagende er af aluminium.

ud, men i praksis virker det ikke overbevisende. Det er som om kompressionsdæmpningen er for kraftig. Selv med fabrikkens mindst anbefalede lufttryk i forgafelen er forhjulsaffjedringen ret hård og den mest ukomfortable af de nyere, store japanske cykler.

Mindre, skarpe ujævnheder reagerer forgafelen stort set ikke på, og kommer der flere af dem hurtigt efter hinanden, og er der fart på cyklen, hopper den og mister delvis kontakten med vejen, hvilket ikke er så godt, hvis der pludselig skal bremses.

Også bagenden er forholdsvis hårdt afstemt, men Uni-trak dæmperens kontrol med baghjulet er særdeles udmærket.

Fremragende stel

De sidste par års nye sportslige modeller fra Japan har næsten alle været præget af firkanterede stelrør. Hvis nogen skulle være i tvivl om, at det firkanterede look først og fremmest er dik-

teret af moden og ikke af nødvendighed, så burde de være overbevist efter et møde med Kawasaki GPz 900 R.

Den har nemlig forrygende stabile køreegenskaber og i selve hovedstellet findes ikke et rør, som er firkantet.

GPz 900 stellet er et åbent rørstel, som er skruet sammen af fire dele.

Den centrale del af stellet er fremstillet af specialstål, som er både stærkere og lettere end ved normale MC-stel.

Hovedstellet skaber den nødvendige stive forbindelse mellem kronrøret med dets koniske rullelejer og svinggaffelophængset, som har nålelejer.

Kronrøret er forbundet med tre stelrør og konstruktionen stabiliseres yderligere af afstivende forbindelser mellem de tre rør. Motoren er fastgjort seks steder til det centrale stel - to foran for oven og fire bagude.

I den første del af arbejdet med det nye stel brugte ingeniør-teamet også rør ned foran og under motoren, for at se hvor meget påvirkning de blev udsat for. Resultatet viste, at der næsten ikke var tale om nogen påvirkning, og det blev besluttet at gøre stellet helt åbent foran af hensyn til vægtbesparelsen og en så lav motorplacering som mulig, på grund af det deraf følgende lavere tyngdepunkt.

Foruden den centrale del af stål, består 900 R stellet også af to aluminiumsdele, som sidder fornedet på svingarmen og en aluminiumsbagende i form af kantprofiler. Aluminiumssiderne har blandt andet til opgave at give udvendig støtte til svinggaffelen og at skabe bærende forbindelse til det øverste bagstel, der er det faste holdepunkt for sædet og halesektionen.

Den præstationsevne og gangkultur, som Kawasaki's teknikere har fået ud af de godt 900 kubikcentimeter, er ikke det eneste imponerende ved GPz 900 R. Også køreegenskaberne er i topklasse.

Hele maskinen virker meget kompakt og let at køre. Man er dus med den med det samme, og den giver inspiration allerede ved den første indbydende kurve.

På trods af det lille forhjul har den



ingen nævneværdig siderulnings- eller overstyringstendenser ved langsom kørsel. Og kurvefrigangen er så god, at vi ikke havde noget i asfalten under testen.

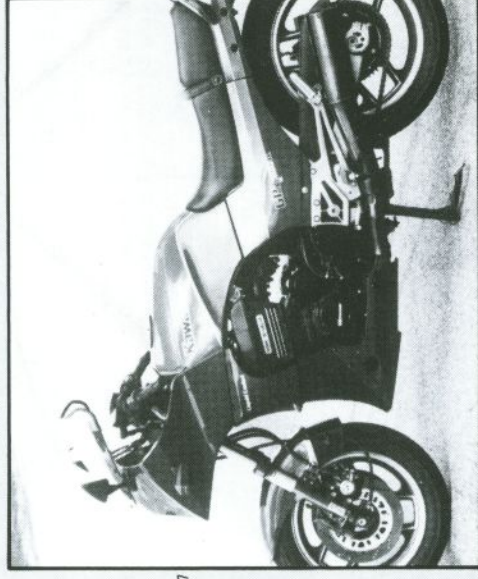
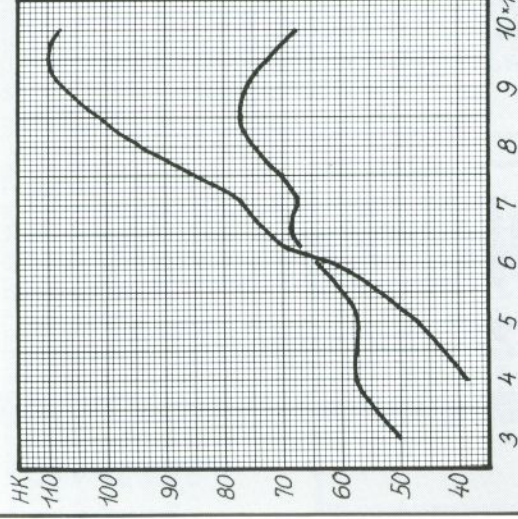
Stort set alle motorcykler med meget motorstyrke kan bringes til at vakle i bløde, ujævne kurver. Det gælder også GPz 900 R, men den uro, si kunne fremprovokere var meget begrænset og viste sig kun kort og ufarligt, da føreren rejste sig op og lukkede af for

gassen lige efter en tophastighedsmåling, og i tilfælde, hvor man flyttede sig på sædet samtidig med at gashåndtaget blev drejet hurtigt fremad ved indgangen til en hurtig kurve. Ved normal, rolig adfærd på sadlen og med gashåndten, nåede urotendenserne, selv ved meget, meget høj fart i bløde kurver, aldrig længere end til det svage og ubetydelige.

Formodentlig er Kawasaki GPz 900 R en af de to mest kurvestabile store

maskiner på markedet i øjeblikket. Den anden i denne standard-sættende duo er Yamaha's FJ 1100.

Også hvad angår styrepræcision og -villighed står GPz 900 R til en topkarakter. Maskinen følger flinkt førerens anvisninger, og selv om den kræver en nogenlunde fast hånd ved hurtige skift fra side til side i S-kurver, så er den på ingen måde direkte tung at danse med. Og alt taget i betragtning vil det være meget få motorcykler



DATA FOR: KAWASAKI GPz 900 R

MOTOR:

Type: 4-cyl. vandkølet rækkemotor
Slagvolumen: 908 ccm
Boring x Slaglængde: 72,5 x 55,0 mm
Kompressionsforhold: 11,0 : 1
Effekt: 110 HK v. 9500 o/m
Max drejlmom: 8,7 kgm v. 8500 o/m
Middelstempehast. v. 9500 o/m: 17,4 m/s
Knaftaksler: to overliggende
Ventiler: 16
Krumtap: 1 et stykke
Lejer: 5 glidelejer
Plejlængdelejer: Glide
Smøring: Vådsump
Karburatorer: 4 stk Keihin vacuum ø 34

TRANSMISSION:

Primær: Tandhjul
Udvv: 1,732 (97/56)
Kobling: Våd flerplade
Antal gear: 6
Udvv: 2,80/2,0/1,590/1,333/1,153/1,035

Sekundær: O-ringskæde 2,882 (49/17)
Totaludvv. i 6. gear: 5,166
Hast. v. 1000 o/m i 6. gear: 23,4 km/h

STEL m.m.:

Steltype: Åben rørstel m. medbær, motor
Affjedring, for: Teleskop, luftunderstøttet
Vandring: 140 mm
Affjedring, bag: Uni-trak, luftunderstøttet, variabel dæmpning

Vandring: 115 mm
Efterløb: 114 mm
Kronrørvinkel: 61°
Akselafstand: 1495 mm
Sædelængde: 560 mm
Sædehøjde: 780 mm
Dæk, for: 120/80 V16
Dæk, bag: 130/80 V16
Brems, for: Dobbelt skive
Brems, bag: Enkelt skive

EL-UDSTYR:

Tænding: Kontaktløs transistor
Generator: 300 W
Batteri: 12 V, 14 Ah
Start: El

Forlygte: H4, 60/55 W

MÅL og VÆGT:

Vægt, tom: 228 kg
Vægt, fuldtanket: 257 kg
Tilladt totalvægt: 430 kg
Lastevne: 173 kg
Tankkapacitet: 22 liter
Oliekapacitet: 4,0 liter

PRÆSTATIONER og FORBRUG:

(Målt m. 177 cm, 85 kg fører i lædertøj.
Gennemsnit af kørsel i 2 retninger)
Tophastighed: 232 km/h (238/226)
Acceleration 0-60: 1,8 sek
0-80: 2,5 sek
0-100: 3,7 sek
0-120: 4,8 sek
0-150: 7,2 sek
0-200: 15,9 sek

Mellemaccelerationer:

Område km/h	3. gear	4. gear	5. gear	6. gear
60-80	1,5	1,8	2,6	3,1
80-100	1,4	1,9	2,5	2,7
100-120	1,4	1,9	2,6	3,0
120-150	2,2	2,9	3,5	5,1

Benzinforbrug (økt. 92): 14,0 - 16,5 km/lt
(afhængig af køremåde)

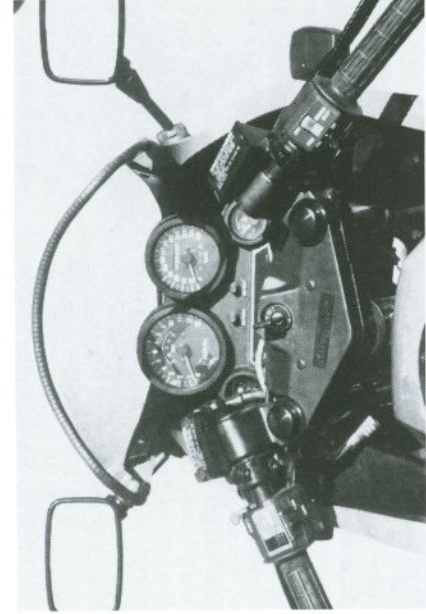
Gennemsnitlig testforbrug: 14,9 km/lt

IMPORTØR: Carl Andersen Motorcykler A/S, Randersvej 150, 8200 Århus N, Tlf. 06-16 33 88

PRIS: 94.972,- kr plus lev. 573,- kr

Pris uden afgift: 38.423,90 kr incl. moms

	Tophast. km/h	0-100 sek	0-150 sek	80-120 i 3./4./5. gear sek	Forbr. km/lt	Pris kr
Kawasaki GPz 900 R	232	3,7	7,2	2,9 / 3,8 / 4,9	14,9	94.972
Honda VF 1000 F	224	3,2	6,5	2,7 / 3,6 / 4,4	12,5	98.780
Honda VF 1000 R	232	3,7	7,5	2,9 / 3,8 / 4,6	14,6	172.420
Honda CB 1100 F	219	3,6	8,0	2,9 / 4,0 / 4,7	14,6	-
Suzuki GSX 1100 S	222	3,6	7,6	2,8 / 3,8 / 4,8	15,2	-
Yamaha FJ1100	224	3,5	7,2	3,1 / 4,1 / 5,0	c. 15,9	89.540



GPz 900 R's instrumenter domineres af den store omdrejningstæller. Næsten skjult bag koblingscyklens skintes køltermetret.

måske slet ingen - som alt andet lige kan køre en 900 R bagud, hvad enten det drejer sig om meget kurverige veje eller lige stræk.

Betjening og udstyr

Forbremsen på GPz 900 hører til den kontante type, og for os, der kan lide den slags, er den aldeles fremragende. Den kræver ikke meget tryk, håndtaget ligger godt i hånden, og selv om den tager kraftigt ved er den ikke vanskelig at dosere. Bagbremsen kræver et ret hårdt tryk og er rimelig let at dosere.

Den hydrauliske kobling kræver lidt flere kræfter end normalt blandt japanske modeller. Gearskiftet går og så en smule stramt, men fungerer ellers udmærket. Lever man ikke på en meget stor venstrefod, skal man dog løfte foden lidt for at få den ordentlig ind under pedalen.

Instrumenteringen består af en stor omdrejningstæller, et lidt mindre og

ikke særlig godt overskueligt speedometer, samt benzintur og temperaturkontrol for kølervæskens. Hertil kommer et række informationslamper for blinklys, langt lys, olie og udlåst sideskætteben. Ligesom på andre GPz modeller er der også indbygget et voltmetre i omdrejningstælleren. Det aflæses ved at trykke på en knap på instrumentpanelet.

I halepartiet er der plads til diverse småting, og 900 R har desuden to aflæselige hjelmkrøge og speciel indhak til fastgørelse af bagagestropper.

Fremragende sportsmaskine

Efter 11 år med den oprindelige 900'er og dens aflæggere har Kawasaki nu med GPz 900 R taget hul på sin anden generation af fire-takt supercykler. Den nye 900'er er, ligesom Z1'eren på sin tid, en imponerende motorcykel. GPz'eren vil ganske vist ikke få samme dominerende stilling på markedet som sin forgænger. Det skyldes

ikke, at den ikke er en betydelig bedre motorcykel, men at konkurrencen blandt de store motorcykler i dag er meget skrappere end i begyndelsen af 70'erne, hvor Z1'eren bogstaveligt talt ingen direkte konkurrenter havde.

Siden den første Kawasaki 900 kom på markedet er motorcyklerne blevet mere specialiserede, og GPz 900 R er i højere grad end sin forgænger en ren sportscykel. Det betyder ikke, at man ikke kan tage på langtur med GPz'eren, og til hurtigt mellemdistances touring er den fortrinlig. Men i hvert fald hvad angår affjedringen er den ikke så komfortabel, som de nærmeste nye konkurrenter, Honda VF 1000 F og Yamaha FJ 1100. Det er ved sportslig brug, at Kawa'en hævder sig bedst over for konkurrenterne, og på det område er den fremragende. Blandt de store maskiner er Kawasaki GPz 900 R til en vis grad hvad Yamaha's 350 LC er længere nede - og det er ikke så lidt.

Skyld

Alt i udstyr, reservedele og tilbehør.

Forhandler af alle gængse MC.

Stort moderne værksted.

Reparation og justering af alle motorcykler.

Cylinder og krumtaprenovering, aluminiumssvejsning.

Kom ind og se vort udvalg.

**Sjøholm
Motorcykler** Aps.

Vølundsgade 15-19

6400 Sønderborg

Tlf. 04-42 43 34

Tværs gennem Sahara

— eller hen til købmænd efter øl . . .

Gør olietemperaturer over 120° dig nervøs?

Har du dårlig samvittighed over koldstarter og småture?

**Du får størst
sikkerhed med**

XETEX er et anderledes og bedre smøremiddel, fordi det intet har at gøre med almindelig olie. XETEX er polyol-ester olie, der ★ tåler 150-200° mere end almindelig olie, ★ klæber "elektrisk" til metal - motoren altid smurt overalt, ★ giver mindre olieforbrug, ★ effektiv smøring - mindre benzinforgift, ★ væsentlig lettere koldstart. ★ Anbefales varmt af fagfolk: Kvaliteten opvejer rigeligt prisen.

**Udviklet til overlydsfly —
derfor overlegen kvalitets- og sikkerhedsreserve.**

Lyder det fantastisk? - det ER fantastisk. Prøv det! Du kan mærke forskellen. Spørg en der kender det, eller send kuponen til:

Turbo-Tech Aps, Slettevej 11, 2860 Søborg, Tlf. 01-56 32 44



Polyol-ester olie i

MC:

By:

Adr.:

Navn:

Send straks en forklaring til:

Ja, det lyder så godt, at man sku' tro det var løgn.