

En Hulk

TEXT OCH FOTO: KJELL M. AALBERSJO

fra Norge **KAWASAKI Z 1300 TURBO**

Kawa 1300 med turboladdning är verkligen ingen vardagssyn. I Norge rullar det för närvarande endast två exemplar av detta kolossala vidunder av kraft. Steinar Jensen i Oslo är en av de två som äger en sådan här maskin. Steinar var för övrigt den förste som skaffade en 1300 Turbo för landsvägsbruk.

●●● Redan i standardutförande ger den sexcylindriga 1300-kubikaren 120 hästkrafter. Trots detta är den dock inte den snabbaste av multijättarna, men kraften i motorn räcker till i stort sett allting. Framförallt är maskinen perfekt för touring, vilket också var fabriken's ursprungstänke.

Efter ett år och 3000 mil med Kawan i touringutförande, ville Jensen ha både lite mer pulver och något som skilde cykeln från mängden. Resultat: Ett turboaggregat. Turbo kan monteras utan ingrepp i motorn och med sansad körning blir inte påfrestningarna på motorn för stora, vilket i så fall skulle resultera i förkortad livslängd.

Den ett år gamla Z 1300 Steinar Jensen kör med, byttes in och en splitter ny likadan maskin lämnades omgående till Svängs Motorsenter i Oslo med uppdrag att få monterat en turbo.

Modifierat aggregat

Problemet var dock att det inte finns någon turbo som passar den sexcylindriga 1300:an direkt. Man var tvungen att hitta något som med modifieringar kunde passa. Valet föll på att Blake-aggregat, ursprungligen avsett för Suzuki GSX 1100.

Insugningsmanifolden var naturligtvis tänkt för den fyrcylindriga GSX:en och man tvangs därför att montera ett mellanstycke mellan Blake-manifolden och insuget på Kawamotorn. I original strävar Blake-aggregatet för lika bränsleblandning till alla cylindrarna och detta kunde bibehållas tack vare att manifolden på turbon behölls oändrad.

På avgassidan krävdes det lite större ändringar. I stort sett hela avgassystemet fick bytas ut och ett specialtillverkat kom i dess ställe. Alla sex rören samlas under kylaren och går samlade i ett rör vidare till turbon. Denna dampar effektivt ljudet och gör en mer omfattande ljuddämpning överflödig.

Wastegate-ventilen var svårplacerad och sitter nu, inte helt lyckat, på avgasröret på sidan av motorn.

Trycket

Eftersom man inte gjort något åt motorn, justerades laddningstrycket till mätliga 2,5–3 kilo under en inkörningsperiod. Allt eftersom motorn "lossnade" ökades trycket och idag är det uppe i 10 kg.

Vid så högt laddningstryck som 10 kg, rekommenderas lågkompressionskolvar. På Jensens maskin är istället tändningen sänkt till 32 grader för att undvika att motorn "spikar". Ett enkelt bot på problemet. Turbon smörjs av motoroljan och för att behålla oljetrycket, sitter en reduktionsventil på turbons tillförselrör.

Blake använder sig av förhållandevis litet gasarrangemang till sina aggregat. Nästan samtliga är utrustade med en 38 mm Mikuni och denna ger tillräckligt små mängder bränsle vid låga varvtal för att undvika att motorn surnar, men har ändå att ge på toppen.

Rimlig förbrukning

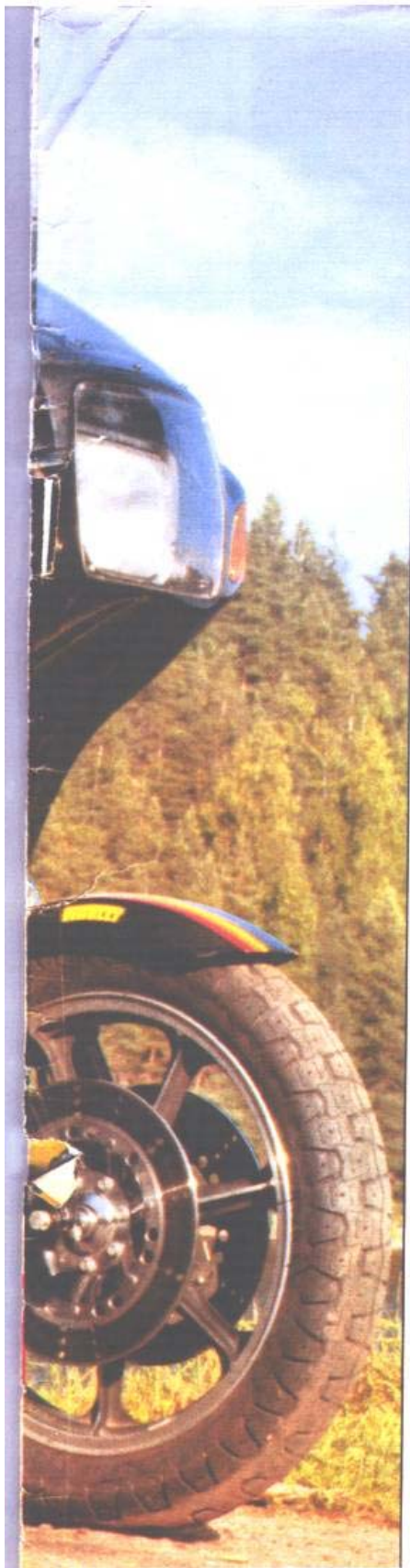
Så gott som alla former av trimning medför högre bränsleförbrukning, men skillnaden på Jensen turbomaskin kontra en standard 1300 är ändå ganska små. Jensen räknar med en snittförbrukning av ca 1 lit/mil för närvarande. När den sltit in sig perfekt skall denna siffra sjunka lite till, men det blir ändå ett ganska högt milpris på de långsamma norska vägarna som inte tillåter några längre skutt över 80–90 km/tim. Dock måste man betänka att motorn i sitt nuvarande trimningsskick ger nästan 180 hästkrafter. Då går det också åt en del bensin förstås.

Fördelen med att använda turbo som trim, är att man inte utnyttjar den på låga varvtal, för Kawans del under 500 varv. Vad som behövs är då en nedväxling för att motorn skall komma över 5000 och då slår turbon till och ger en fantastisk effekttökning till den redan mycket snabba och starka maskinen. I det läget står en standard-1300 sig slätt. För att få uppleva detta med sex cylindrar, turbo och 180 hästar, har Steinar Jensen fått punga ut med i runda tal 94.000 norska kronor, 70.000 för cykeln och 24.000 för turboaggregatet.

Men som sagt, det finns bara två i Norge.

En imponerande syn! Steinar Jensens Kawasaki Z 1300 Turbo sedd från avgassidan, just färdig och ännu utan den färgmatchade kåpan.





▲ Aggregatet är av Blake's fabrikat och ursprungligen avsett för Suzuki GSX 1100, men med modifieringar på insugs- och avgassidorna passade det utmärkt och med bibehållen perfekt avvägd bränsleblandning, tack vare originamanifolden.

En Hulk forts fr. sid 69 fra Norge

◀ I detta skick har maskinen rullat under inkörningen. Jensen behöver inte riskera att möta en likadan cykel i varje gathörn, det finns bara två i Norge.

Jumbojet eller motorcykel? Kan det vara mer komplett? För 94.000 norska kronor behöver inget saknas. T.v. instrumentet för turbons laddningstryck.



