

Leto 1982 je predstavljalo višek v ponudbi drobnih enduro motociklov. Motocikli za po asfaltu ter brezpotju so v zadnjem času premočno osvojili ljubitelje motociklizma in ponovno je treba priznati, da so enduro modo v finese izpopolnili – jasno! – Japonci.

Japonci imajo res posluh. Iz še ne dolgo tega zahtevnih in rahlo skorbutičnih enduro motociklov so razvili vozila, ki sodijo v vrh tako po designu, opremljenosti, zmogljivostih... Enostavno rečeno, približali so jih vsakdanjemu, neizkušenemu motoristu, ki si želi tako asfaltnih cest kot gozdnih poti. Še več, izboljšovali so nov krog kupcev.

Tudi v najdrobnejšem motorističnem razredu, do 125 kubikov, so se pojavili zanimivi enduro motocikli. V tem razredu prevladuje predvsem enostavni dvotaktni motor, ki je tudi po tej plati bližji zaresnim dirkalnikom.

Izjema je motocikel honda XL 125. Japonci so pred leti odstopili Italijanom proizvodnjo 125 kubičnega cestnega modela, ki pa so ga italijanski designerji preoblikovali tudi v enduro varianto. To konec koncev tudi ni bilo težko, če pomislimo, koliko izdelovalcev motoristične opreme in najrazličnejših sestavnih delov imajo naši sosedje. Tako je tudi večina motociklov nepoznanih italijanskih imen sestavljena – tu vzameš nekaj, tam vzameš drugo, z okusom zložiš »v kup« in že je všečen motocikel za krog najmlajših kupcev nared.

No, to ne velja povsem za XL enduro model, ki ni le vkup zložen brenčač, temveč soliden motocikel s tehniko in izkušnjami, pridobljenimi pri razvoju težjih enduro konjev. Točneje – z modelov XL/RX 500 R.

PREDSTAVITEV V MILANU

Ne polni dve leti tega je Honda – Italia predstavila na milanskem motorističnem sa-



Všečne obline in solidna izdelava sta glavna aduta tega motocikla

Drobižek

Honda XL 125 je bil lani med mladimi najbolj priljubljen in cenjen motocikel – Prijetne obline, bogata oprema, nezahteven za vožnjo

lonu svoj enduro in počela pri mlajši publiki neverjeten uspeh. Seveda kaže ta uspeh jemati z malenkostno rezervo, saj sosedje le nimajo tako rev-

no založenega trga in tudi okusa jim ne manjka. Toda državna politika ščiti domačo industrijo v toliko, da ne dovoljuje uvoza šibkejših motoci-

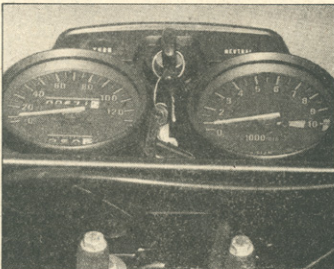
klov. In kaj je potem bolj želja vrednega kot tisto nedosegljivo – to je lahko tudi mala »honda«.

Podrobnejši pogled in primerjava s cestnim modelom pokažeta, da je enduro nastal kot plod uspešnega make upa, saj je pločevinast, rahlo škotalo oblikovan okvir ostal skorajda nespremenjen. Pa tudi motor, ki tvori nosilni element v okviru, ni doživel kakšne pretresljive obdelave. Pritanknilo so mu imenu primeren izpuh, temu primerno ubrali izbiro šob v uplinjaču in, no, ja, to je tudi vse.

Motor je zračno hlajen enovaljni štiritaktnik z valjem, nagnjenim naprej za 15°, enojno odmično gredjo v glavi. Karter je kompakten, skladnih dimenzij, vertikalno rezan.

Motorna gred je razstavljiva, na levi strani nosi generator, na desni plati pa zobnik primarnega prenosa ter mehanizem krmiljenja oljne črpalke.

Sklopka je večploščna v ojni kopeli, menjalnik pa petstopenjski. Le ta je tudi doživel rahlo spremembo. Peto prestavo so za malenkost podalj-



Armatura plošča – pregledna in popolna kot pri močnejših modelih

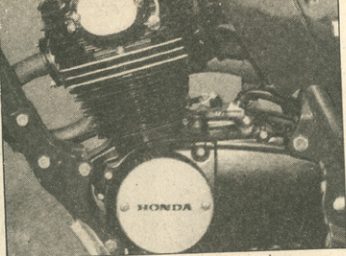
ali, da bi tako pridobili tisto malenkost, ki jo je požrla sprememba razmerja sekundarnega prenosa.

Motor sam ni primerek visoke moči ter občutnega navora, prej trpežen mlincček. Iz prostornine 124,11 kubika iztisne na gredi 12 konjev, do kolesa pa jih pride malce več kot enajst. Toda! S cestnimi motocikli, ki jih poganja enak motor, so imeli pred časom sosedje tudi tekmovanja tipa »formula« in od takrat je še vedno mogoče kupiti kakšen »boljši« del za zabelo v motorju.

Okvir je spodaj odprt, sestavljen iz pločevinastega trikotnika v glavi, nanj pa se navezujejo cevni nosilci sedeža, zadnje nihajke in vzmetenja.

Tudi nihajka je cevna, v primerjavi s cestnim modelom daljša in močnejša. Oprta je na dva pod kotom vgrajena blažilnika, nastavljava na tri stopnje. Prednja vilica z naprej izpostavljenjo osjo pa je Marzocchijev izdelek s kraki Ø 32 mm.

Tudi zavore so prilagojene novemu namenu. Tako je spredaj namesto koluta bo-



Črno obarvan enovaljni štiriltaktnik je vreden zaupanja

Tehnični podatki

MOTOR enovaljni štiriltaktni zračno hlajen, vrtina x gib 56,5 x 49,5 mm, prostornina 124,11 kubika, kompresija 9,4:1, uplinjač Dell'Orto VHBZ 22.

PRENOS: večploščna sklopka v oljni kopeli, petstopenjski menjalnik. Primarni prenos moči zobniški, sekundarni preko venge.

OKVIR enojen, spodaj odprt, cevna nihajka, zadnja blažilica Sebac trispopenjsko nastavljava, hod 119 mm, spredaj teleskopska vilica Ø 32 mm, hod 170 mm. Zavore bobnaste, spredaj Ø 110 mm, zadaj Ø 110 mm

GUME Bridgestone trail wing, spredaj 2,75 – 21, zadaj 4.10 – 18

DIMENZIJE: dolžina 2075, širina 940, višina 1130, višina od tal 265 mm, višina sedeža 800 mm. Teža 106 kg. Rezervoar 9 litrov.

ZMOGLJIVOSTI: hitrost 105,35 km na uro

ben, bobnasta zavora pa je tudi na zadnjem kolesu.

DESIGN

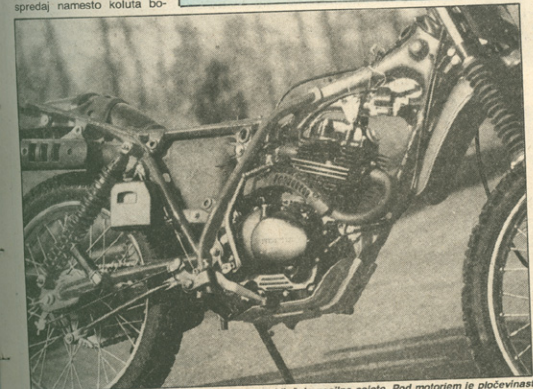
Tudi najmanjši XL enduro jasno kaže, iz katere hiše prihaja, saj je kot jake podoban močnejšim modelom. Všečen je piramidast rezervoar, stranski maski, tudi za dva načrtovana sedeži. Vsekakor pa celoto odlično dopolnjuje pokončni štriktarnik, ki je popolnoma črno obarvan. Črnina odlično dopolnjuje češnjevo rdečo livrejo motocikla. Rdeče je vse, od prednje vilice, okvira, blatnikov, rezervoarja ter obrobe maske žarometa. Za bolj prefinjene okuse pa je malček na voljo tudi v belo rdeči kombinaciji. Tudi ta ni napačna.

Prvi občutek, ko sedež na tega malčka, je prijeten. Sedež je 80 cm od tal, kar ustreza tudi nižje raščenoim. Vse je pri roki. Teža 106 kg tudi dovolj pove – motocikel je prava igračka. Malce motijo stopalke za sponznika, ki so privite na nihajko. Teoretično to pomeni, da bo pri enduro turizmu sponznik zaradi »razgibanih« nog kmalu omagal.

Motocikel je dobro vodljiv. Seveda velja odmisлити dirkaške užitke, kajti tu vzmetenje ni več najbolje kos nalogi. Vibracije so občutne v razponu med 6000 in 9000 vrtljaji.

Med vožnjo sklopka, predvsem pri večjih obremenitvah, rahlo popušča, kar pa s padcem temperature izgine. Menjalnik je točen in tih, prestavna ročica ima vsčečno kratek hod. Podaljšana peta prestava ob drugih štirih kratkih omogoča spodobne hitrosti na asfaltu.

Zaokroženo rečeno je to prijeten motocikel tako za po asfaltu kot za nedeljake enduro podvige. Ni zahteven, kar je kot nalašč za neizkušene terenske voznike. Zato ni nič presenetljivega, če si je pridobil številne simpatije. Pri sosedih stane zaokroženo dva milijona in dvesto tisočakov lir, kar pomeni, da po ceni sodi med precej cenejše enduro motocikle.



Okvir je za enduro zahteve dovolj močan, motor zaključuje nosilno celoto. Pod motorjem je pločevinast ščitnik karterja