



Test:

## KAWASAKI KDX 125 SR

Motocikel za enduro s 125 kubiki v dvotaktnem motorju je že kar prava mera, da je lahko zanimiva igrača, pa hkrati uporaben konjič. Moči je namreč kar dovolj, da je vožnja iskra, pa hkrati vozniško nezahtevna.

# SRE

Z močjo do samega roba nabit motor, takš so zadnje čase 250-kubični motocikli za motokros in tekmovalni enduro, je sicer zanimiva tehnična poslastica tudi za manj izkušenega voznika. Toda pri vožnji se pokažejo težave, ki kmalu postanejo vzrok za neodpušljivo zamer. Vso to moč prenesti na tla zna biti problem prve vrste. Ko se voznik na zahtevnem terenu bori z motociklom in gara za lastno preživetje, lepote zbledijo.

Zato ne preseneča, da postajajo tako v tekmovalnih kot v vsakdanjem življenju zanimivi motocikli s 125-kubičnim dvotaktnim motorjem. Tehnika je v zadnjem desetletju močno napredovala in nekdanji začetniški motocikli z "mlinčkom" med kolesi so zdaj v vseh pogledih uporabni in iskri motocikli.

V tovrstno ponudbo sodi tudi Kawasaki KDX 125 SR,



**Kawasaki KDX 125 SR: vitke linije, sočno zelena barva, dovolj bogata oprema, uporaben agregat**

zaščita, ki se na pogled lepo ujema s plastično pokrovko, ki varuje prednji zavorni kolut s čeljustjo vred. Pokrovka deluje zelo masivno in zaprto, toda zavora se ne pregreva.

Zadek motocikla pa se opira na dokaj močne nihajne vilice in centralni blažilnik. Blažilnik je med vilice in okvir vpet po znanem Kawasakijevem sistemu uni-trak. Blažilnik je plinski, brez možnosti za nastavitev hidravličnega elementa. Mogoča pa je petstopenjska nastavitev prednapetosti vzmeti.

Tudi pri precej ostri terenski vožnji vzmetenje s hodom 275 mm spredaj in zadaj deluje solidno in le pri skokih ter ostrim zaviranjem izkaže mehkost.

V okvir je vpet enovaljni dvo-taktni vodno hlajeni motor, znan iz terenske športne generacije. Motor ima v izpušnem kanalu dvovaljni izpušni ventil, na

# SPODNJA ŠOLA

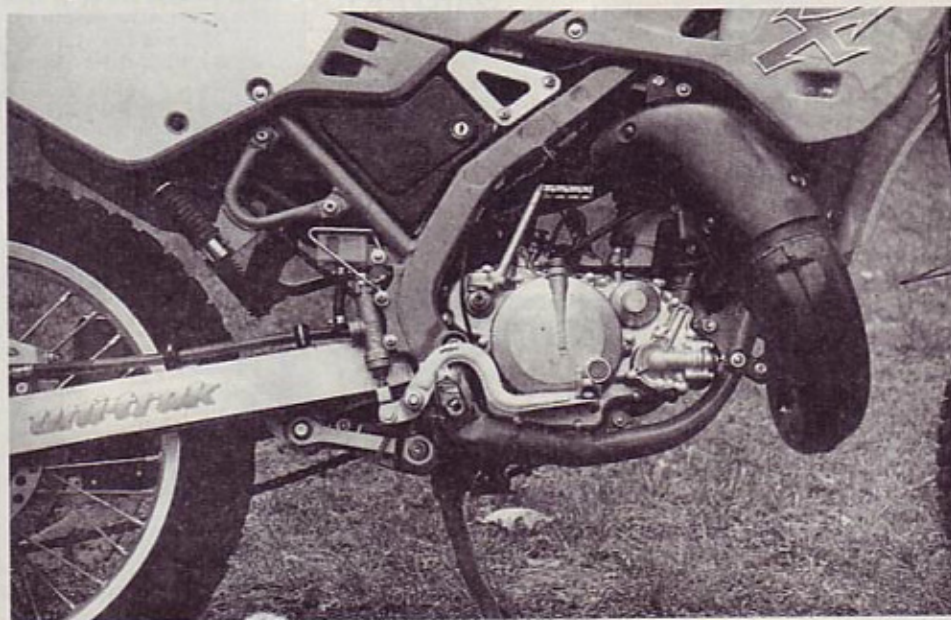
ki je zelo resen motocikel in nikakor ne osnovnošolski učni pripomoček. Na pogled, po zunanjih merah in po sami opremi, kaže, da je v tesnem sorodstvu z motocikli za motokros. Torej, geni so pravi.

Iz tehnoloških izkušenj izhaja jekleni cevni okvir enojne zaprte konstrukcije. Nosilca, ki povezujeta glavo okvirja z vpetjem zadnjih nihajnih vilic, sta pravokotnega prereza, proti ležišču vilic odebeljena. Od glave okvirja pa se pod motor spušča močna cev, ki se v višini valja razdvoji in zapira kletko. Paličje iz okroglih cevi, ki podpira sedež, je varjeno.

Zanimivo je vzmetenje. Prednji del se opira na teleskopske vilice sistema upside-down, s kraki premera 41 mm. Vilice nastavitve delovanja ne omogočajo. No ja, z nekaj več dela je sicer mogoče zamenjati vzmeti s primernejšimi in enako velja za olje hidravličnega elementa. Zelo priročno pa to ni.

Spodnja kraka vilic pred poškodbami varuje plastična

**Motor: vodno hlajen, dovod olja za mazanje s črpalko iz ločenega rezervoarja, tiha izpušna cev in nožni zaganjalnik**



sesalni strani pa uravnava napa-  
janje z gorivom lamelni ventil,  
h kateremu je pritaknjen uplinjač  
keihin premera 28 mm. Moč  
motorja se na kolo prenaša prek  
večplošne sklopke v oljni kopeli  
in šeststopenjskega menjalnika.

Kawasaki v uradni dokumenta-  
ciji zmogljivosti motorja ne ob-  
javlja. Ocena navaja največjo  
moč 24,5 KM pri 9500 vrtljajih  
v minuti. Naš testni motocikel  
je vzel v roke Igor Akrapović,  
ki je v svoji delavnici na merilni  
napravi znamke Dynojet izmeril  
moč na kolesu. Meritev je potrdila  
oceno iz vožnje, da ima motor pri 7500  
vrtljajih v minuti luknjo v moči in da  
za tem moč strmo  
narašča. Krivulja  
doseže vrh pri 21  
KM in 8500 vrtljajih  
v minuti. Motor  
prenese vrtenje še  
nekaj sto vrtljajev  
višje, zatem pa je  
padec moči močno  
opazen. Motor se  
priganjanju v višje  
vrtljaje upre.

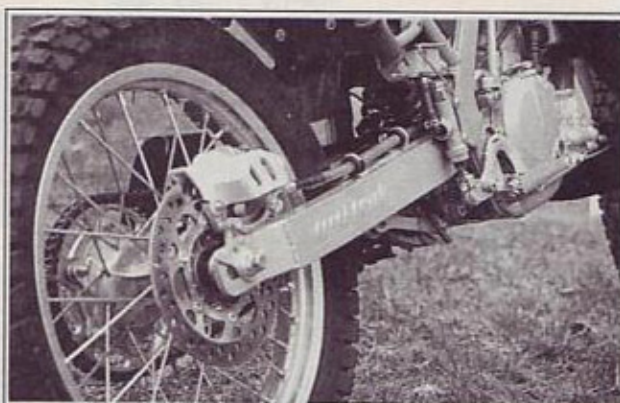
Alojz Plazovnik,  
Kawasakijev servi-  
ser, je meritve kom-  
mentiral z rezervo.  
Meni, da bi pred-  
hodno lepo utečen  
in servisiran motor  
pokazal več, tudi  
bolj zvezno nara-  
ščajočo krivuljo  
moči: merili smo  
zelo nov motocikel.

V vsakdanji rabi se je moto-  
cikel izkazal kot simpatičen so-  
potnik. Ravno prav je hiter, lah-  
hek, okreten in neranjiv, da je  
uporaben brez zadržkov. Torej:  
za vsakodnevno brzenje po  
mestnih ulicah, za sproščajoče  
trimčkanje po zaraščenem  
mestnem obrobju in ne nazad-  
nje tudi za krajše izlete v dvoje.  
Recimo na morje ali pa v pla-  
nine. Uporabna igrača!

V udobnem in na posodo za  
gorivo potegnjenem sedežu je  
prostora in udobja tudi za dva.  
Sopotnica se nad položajem nog  
in udobjem ne sme pritoževati.  
Drugace je razvajenka.

Je pa po drugi plati res, da je  
solistično trimčkanje po brez-  
potjih najbolj zanimivo. In igrivo.  
Ne pregrob vzorec gum  
omogoča soliden oprijem na as-  
falu, pa tudi v razmočeni zemlji  
je oprijem uporaben. Ko pa  
kolesi kreneta svojo pot, se za  
motocikel ni treba bati. Plastika,  
uporabljena za blatnike, lovilce  
zraka ob posodi za gorivo,  
ščitnike rok ter bočne oplate  
je prožna in sposobna pogoltniti

tudi velike grobosti. Prestavna  
ročica je členkasto deljena in  
se pri padcih ne krivi ali lomi.  
Vsi pomembni deli (posodica  
zavorne tekočine zadnjega ko-  
luta, zadnja zavorna čeljust) so  
zaščiteni, utripalke pa so na gu-  
mijastih pecljih. Nisem pa  
prepričan, da je kontaktna  
ključavnica na pravem mestu,  
na levi strani okvirja, tik ob pipici  
za gorivo. Trdim, da zna pri ne-  
rodnem padcu ključ vzeti konec.  
Pogrešam tudi plastične zaščite  
okvirja ob stopalkah, v višini  
čevljev, ki so se v terenskem



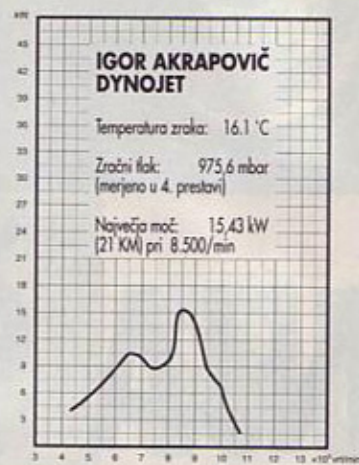
## Tehnični podatki

**Motor:** enovaljni -  
dvotaktni - vodno  
hlajen - lamelni  
sesalni ventil -  
izpušni ventil kips -  
vrtina in gib 56,0 x  
50,6 mm - prostor  
nina 124 kubikov -  
kompresija 8,0:1 -  
uplinjač keihin PE 28  
mm - kick štarter -  
vbrizg olja super-  
lube - magnetni vžig  
CDI

**Prenos moči:**  
zobniški primarni  
prenos, razmerje  
3,272 - večplošna  
sklopka v oljni kopeli  
- šeststopenjski  
menjalnik, prestavna  
razmerja: I. 3,100; II.  
1,928; III. 1,411; IV.  
1,090; V. 0,916; VI. 0,807 - veri-  
ga na zadnje kolo, razmerje  
3,466

**Okvir:** dvojni cevni jeklen,  
zaprt konstrukcija - kot glave  
okvirja 26,5 stopinje - predtek  
98 mm - medosna razdalja  
1400 mm

**Vzmetenje:** spredaj teleskop-  
ske vilice upside-down s kraki  
premera 41 mm, brez nastavi-  
tev delovanja, hod 275 mm  
- zadaj nihajne vilice, centralni  
plinski blažalnik v sistemu uni-



trak s petstopenjsko nastavljivo  
vzmetjo, hod kolesa 275 mm.  
**Gume:** spredaj (bridgestone  
trail wing 49) 70/100-21 - zadaj  
(bridgestone trail wing 50)  
4,10-18.

**Zavore:** spredaj fiksni zavorni  
kolot premera 220 mm s  
plavajočo čeljustjo - zadaj fiksni  
kolot premera 190 mm

**Mere in teža:** dolžina 2150 mm  
- širina 875 mm - višina 1185  
mm - najmanjša razdalja od  
tal 250 mm - višina sedeža od  
tal 860 mm - suha teža 108 kg  
- posoda za gorivo 9 litrov

**Naše meritve:**  
Pospešek 0-100 km/h: 8,0 s  
Največja hitrost 120 km/h  
Poraba goriva: testno  
povprečje 6,48 litra/100 km  
Teža motocikla (s polno po-  
sodo za gorivo): 122 kg  
Največja moč motorja izmerje-  
na na zadnjem kolesu (merilna  
naprava Dynojet): 15,43 kW  
(21KM) pri 8500/min

### Cene nadomestnih delov (v DEM)

prednji blatnik	43,70
ročica sklopke, komplet	14,52
prednja leva utripalka	47,98
zadnja leva utripalka	47,98
posoda za gorivo	439,57
sedež	241,81
levo ogledalo	51,65
bal komplet	63,60
popravlja veriga z obema verižnicama	182,88
komplet zavorne ploščice za prednje kolo	70,00
komplet zavorne ploščice za zadnje kolo	60,00

motociklizmu že dodobra uve-  
ljavile. Ta poceni dodatek  
učinkovito varuje lak pred nič  
kaj lepimi odrgninami.

Oprema motocikla je  
bogatejša, kot bi sodil po pro-  
fesionalnem videzu motocikla.  
Na dirkalnikih namreč najdemo  
le najnujnejše reči. KDX pa ima  
dve vzvratni ogledali, pregleden  
in miren merilnik hitrosti s sig-  
nalnimi lučkami ob strani, zak-  
lenjen pokrov posode za gorivo,  
zaklenjen predalček za orodje  
ob desni bočni oplati,  
ključavnico krmila. Manjka pa  
vsaj simboličen prtlačnik in  
nekakšen ročaj ali vdolbina, da  
bi bilo mogoče motocikel so-  
lidneje prijeti pri ročnem  
prestavljanju.

KDX 125 je zanimiv motocikel  
tako za začetnika kot za  
izkušenega motociklista. Oba  
najdeta v vožnji zadovoljstvo.

MITJA GUSTINČIČ  
Foto: IGOR MODIČ

Cena: JPY 323.000 + 44 odstotkov tolarških dejatev  
Zastopnik: Jeklotehna Z.T., Strossmayerjeva 30, 62000 Maribor