

(061) 319-873

Kombinezoni japonskih izdelovalcev postajajo pozornosti vredni izdelki, ki so oblikovno in po kakovosti ujeli renomirana evropska imena. Morda se obeta enak razplet kot pri motociklizmu, pa na trgu zaščitnih čelad... Bodite pozorni na imena Kushitani in RS Taichi. Te izdelke uporablja tudi Kevin Schwantz.

Yokohama: gumarska industrija, ki se postopoma uveljavlja tudi na motociklističnem področju. Njihove gume so sodobnih profilov, v širokem izboru dimenzijs. Najbolj agresivno so pri Yokohami nastopili z gumami za terensko vožnjo, ki ustrezajo zahtevam FIM.

Auto Hrvatska obvešča, da ima v zalogi še 30 motociklov Suzuki iz prodajnega programa 1991. Devizna cena teh motociklov je za dobrejih 20 odstotkov nižja od cen modelov letnika 1992. Suzukijevi motocikli so v Sloveniji naprodaj pri podjetjih Hugo's Avto Shopping Center Maribor, Samo Oven Servis Ljubljana in Andy Shop Celje.

Cagiva je potrdila nastope Husqvarna na svetovnem prvenstvu v motokrosu v razredu do 500 kubikov. Prvi voznik je Belgijec Jacky Martens, ki je motocikel TC 500 (poganja ga enovaljni štirikratnik motor) z zadovoljstvom prekusil.

Sava Kranj ima v proizvodnjem programu silovito zanimive gume sodobne konstrukcije, ki po merah ustrezajo kolesnim obročem Tomosovih mopedov. Trgovci tega seveda ne vedo, ali pa jim je vseeno, kaj prodajajo oziroma ali sploh kaj prodajo. Torej, če imate namen preobuti svoj moped, se ozrite najprej naokoli.

Priznanja: Castrol-France je v sodelovanju s francosko motociklistično zvezo razglasil nagrjenca za leto 1991. Priznanje je dobil motocikel Yamaha diversion, med dirkači je bil izbran Jean Michel Bayle, nagrajen pa je bil tudi organizator Supercrossa v Parizu.

Vozili smo:
KAWASAKI KDX 250-D1

RESNA ZADEVA

Fantje iz mariborske Jeklotehne so motocikel KDX 250 navdušeno komentirali. »Pravi enduro, veeš koooliko konjev, sune, da je veselje,« je bilo mogoče slišati.

Boste rekli, da vsak cigan hvali svojega konja.

Ne drži!

Dlani so mi ovlažile, že ko sem si motocikel ogledoval. Kar mencal sem okoli njega.

»Boš en krog,« je bila, že pred časom, izrečena ponudba.

»Ah, ne, zdaj ne... hočem več!«

Odločitev je bila umestna, vam povem. To, da hočem več, namreč. Na žalost se je od prve ponudbe pa do dneva, ko smo vsi našli čas za zelo živahen dan, pregaram na obrobju Maribora, leto prevesilo iz zgodnjega poletja v zimo. Tudi prav. Hočem reči, vsaj ni bilo pretirano vroče. Pa se na novo oblikovalo terensko progo v gramoznici v Dupleku smo krstili, saj so si možje z razumevanjem upravitelja pripravili varen, ne prehiter, vozniško zanimiv poligon, kjer si je mogoče dati duška, pa hkrati nikomur cefrati živcev.

Motocikel ogreje, tako je živhen. Ja, življenje zna biti zares zanimivo, če si le dovolite sesti na stroj, ki je tako bližnji sorodnik motocikla za kros, da so razlike težko opazne. Kawasaki je tehnički so za osnovno tega motocikla razreda enduro vzel izkušnje s modelov za kros z označko KX. Veliko niso spreminali, toda kljub temu jim je uspelo dosegiti kompromis. Nastal je motocikel, ki tudi za urbano rabo ni agresiven ali vozniško preveč zahteven, hkrati pa je dovolj

oster, da je mogoče nanj prilepiti tekmovalne številke in se vso resnostjo udeležiti tekmovanj v enduru. No, to slednje je bilo še do včeraj na naših tleh prej želja kot resničnost. Toda kot se sliši v Mariboru, se ljubiteljem

loči za za spoznanje večji rezervoar za gorivo in še sprejemljivo miniaturni luči v prednji maski ter na zadnjem blatniku. Kot športnik je tudi pobaran tako, kot se za Kawasaki spodbija: sočna zelena je v večini, moder je le



terenskega motociklizma obetajo lepsi časi, saj firma Adam racing team pripravlja prvo tekmovanje tipa enduro.

Kawasaki KDX 250 za vsakdanje in športno rabo ponuja veliko. Dvoje v enem, lahko zapismo. Motocikel je na pogled športnik. Od modela za kros ga

sedež in prednje, zelo mogočne vilice sistema upside-down.

Motocikel je visoko nasajen. Pravi terenec. Če je voznik kratkih nog, bo imel najbrž težave pri iskanju trdih tal pod nogami, kajti sedež je spodobnih 965 mm od tal. Prednje vilice s kraki premera 43 mm zmorenje hod 300 mm. Zadnji mono blažilnik,





prav tako kot vilice izdelan v hiši Kayaba, je vpet prek sistema uni-trak v aluminijaste nihajne vilice in zmore zagotoviti hod 310 mm. To so povsem dirkaške vrednosti. Za resno rabo je vozniku na voljo kopica možnosti pri nastavljanju vzmetenja, lastni teži, željam in zahtevnosti terena primerno.

Izkušnje Kawasakija z motocikli za kros se kažejo tudi v okviru motocikla, ki je zvarjen iz jeklenih okroglih cevi, kombiniranih z ovalnimi elementi, spuščajočimi se do ležišča zadnje nihajne vilice. Spodnji elementi paličja, ki podpira sedež, so v celoto vijačeni in tako kot okvir izdelani iz jeklenih cevi. Tu konkuren-

ca uporablja aluminij. Tako je lažje mogoče razumeti, da motocikel suh tehta po tovorniških podatkih 107 kg, kar je več, kot je zaželeno v dirkaškem športu.

Toda še vedno je teža ugodna, v kombinaciji s sprejemljivo ceno pa tudi upravičljiva. Kajti kugec dobi za svoj denar veliko – ni namreč opaziti, da bi Kawasaki pri tem motociklu varčeval. Tako je tudi motor vreden vsega spoštovanja, saj izhaja neposredno iz aggregata, s katerim opremljajo pri Kawasakiju dirkalnike za kros. Razlike niso opazne s prostim očesom. Za enduro so mu tehniki priškrtnili le nekaj moči, kar so dosegli s sprememnjimi kanali v valju motorja. Motor napaja z gorivom uplinjač firme Keihin, premera 38 mm, prek lamelnega ventila. Izpušni kanal pa je opremljen s sistemom mehansko krmiljenega izpušnega ventila KIPS. Drugačen je tudi izpuh, tišji, primeren urabni rabi. Motorju so namenili tudi drugačen vžigalni sistem, ki ima težji vztrajnik in elemente,

potrebne za delovanje svetlobne napeljave.

Motocikel je, kot se pač športniku spodbodi, spartansko opremljen. Na kolesih najdemo po en zavorni kolut. Nad prednjim žarometom je obešen le skromen merilnik z dvema števcema prevoženih kilometrov.

Na zadnji vilici je privarjena bočna parkirna opora. Da so oči zadovoljne in motocikel bolj zaščiten, so plastične zaščite pripete ob prednji zavorni kolut pa ob krakih prednje vilice ter na krmiču ob ročicah. Koniec. Le to je potrebno za motocikel s športnimi karakteristikami.

Ko se z »zadevo« resno strečaš iz oči v oči – zbuja spoštovanje. Motocikel je visok in zelo resnega videza, ki veliko obeta. Tudi težav, tako si pač misliš. No, pa se izkaže, da vžiga (to imam rad) brez napora, kot pohleven moped. In že s prvim zvokom iz izpuha oznani, da je srce zdravo.

Kljub spoštljivi višini sedeža od tal je občutek v sedežu dober. Vse na očeh in vse na doseg



rok, tudi nog, seveda. Menjalnik je mehak, natančen, enak občutek daje sklopka.

Po prvih metrih vožnje: tistih 15 kg več, kot jih ima model za kros ni opaznih, saj je motocikel lahket, v rokah zanesljiv in igrivo okreten. Tu gre zasluge pripisati primerno uravnoteženemu vozilu in dognani geometriji okvira, ki v sovočju z vzmetenjem zagotavlja dobre vozne lastnosti. Skratka, brez pri-pomb. Kajti motocikel zbuja za-upanje. Voznikovo življenje pa postaja z rastjo vrtljajev v motorju vedno bolj napeto. Moč narašča silovito, sicer ne brutalno, toda zelo občutno. In takrat mora voznik vedeti, kaj hoče, da ga lahko v celoti izkoristi. Tesno sorodstvo z motociklom za kros se pač kaže tudi v motorju. Kajti pred dvema ali tremi leti so enaki motorji brneli na prvenstvih v motokrosu.

Motor je trpezen in ne prezah-teven za začetniško vozniško znanje, saj ne zahteva krepke vozniške roke. Tudi zadržano, umirjeno se je mogoče peljati in tudi kaj narediti narobe. Sklopka se ne utruja, čeprav je, razen za speljevanje in tu in tam za

Pohvale je vredno tudi to, da je motocikel »kultiviran«, se pravi tih, da ne moti okolja s hrupom. In po zaslugu sodobne tehnike, ki sprejema zeleni bencin ter se zadovolji z malo olja za mazanje vitalnih delov, ni agresiven. V rokah preudarnega voznika, ki zna presoditi kje, kdaj in kaj si lahko dovoli, je KDX 250 prava in tudi uporabna igrača, s katero si je mogoče življenje polepšati pa tudi olajšati.

Olajšati? Seveda. Motocikel je namenjen športni rabi, ni za javni promet. Za v promet ima Kawasaki enak motoci-



Tehnični podatki

MOTOR: enovaljni – dvotaktni – vodo-hlajen – sesanje prek lamejnega ventila – izpušni ventil KIPS – vrtnina in gib 67,4 x 70,0 mm – prostornina 249 kubikov – kompresijsko razmerje 8,7:1 – uplinjač keihin PWK38 – mazanje motorja z mešanico olja in bencina v raz-

merju 32:1 – nožni zaganjač – več-plaščna sklopka v oljni kopeli – petstopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolpo – vžigalni sistem CDI

OKVIR: delna dvojna konstrukcija iz jeklenih cevi – kot glave okvira 27,5 stopini – predtek 116 mm – medosna razdalja 1475 mm – spredaj teleskopska vilica upside-down Kayaba s hodom 300 mm – zadaj mono blažilnik Kayaba s ho-

dom 310 mm – prednja zavora kolutna premera 220 mm – zadnja zavora kolutna premera 190 mm – guma spredaj 80/100–21 – guma zadaj 110/100–18

DIMENZIJE (v mm): dolžina 2165 – ši-rina 850 – višina 1250 – najmanjša razdalja do tal 340 – suha teža 107 kg – prostornina rezervoarja goriva 12,5 litra.



popravljanje vozниковih napak, nujno uporabljati. Prestave v menjalniku pač menjujete brez sklopke, brez škode za menjalnik. Menjalnik je terenski, enduru primerno stopnjovan, petstopenjski. Deluje natančno, tudi pri iskanju prostega teka, in voznik z nogo vseskozi čuti, kaj počne. Ob pomanjkljivih izkušnjah v zahtevnem terenu, kjer ima voznik dela s seboj, stezo in z motociklom prek glave, to po-maga.

Precej raztrgan teren za ta motocikel ni ovira. Kajti vzmetenje dobro pobira neravnine, mehko, brez grobih odzivov, ki bi lahko spravljali voznika v težave. Enako je mogoče reči za zavore. Prednji kolot je med zmogljivej-šimi, ni grob, občutek na zavorni ročici pa »pravi«.

kel s kakšnim konjem manj in z več lučmi ter s stopalkami za sopot-nika.

KDX 250 s proizvod-no ozako DI je name-njen športu. Torej pro-stemu času, ko si je mo-goče na zanimiv način pregnati iz glave vsakda-nje tegobe in ojačiti telo. Vožnja na primerem terenu zna biti namreč pravo garanje.

*Mitja Gustinčič
Foto: Srdan Živulović*

