



Vozili smo v
Mariboru:

KAWASAKI KLX 650

Premiera je bila lansko jesen na salonu IFMA v Kölnu. Uradno pa Kawasaki novinarjev še ni povabil na premierno vožnjo motocikla KLX 650: obveljala je razlaga, da jim ni uspelo zagotoviti dovolj motociklov, da bi se novinarji lahko vozili - po mili volji. Motocikli so namreč potovali iz proizvodnje naravnost v prodajo.

Torej, premiero smo doživeli v Mariboru. Tisti hip, ko so prvi motocikli KLX prispeli v Slovenijo.

Pričakanje, kakšen je novi terensko-cestni motocikel, je bilo veliko. Prve govorice, zatem fotografije ter podatki so obljubljali veliko novega in seveda tudi novo filozofijo, ki je zavila močno v stran od tiste, ki je porodila težke cestne terence, kopije afro look. Ti so najuporabnejši na asfaltu in na ne pretirano zane-marjenem makadamu, toda hkrati so še vedno za veliko kilogramov pretežki, da bi bili v življenju prijazni.

KLX 650 se vrača na že znana, toda nekako pozabljena pota snovanja motociklov za enduro. Motoristi so se že rahlo naveličali težkih "bojlerjev", pa tudi krhke in drage plastike. Lažji, okretnejši in manj ranljivi motocikli postajajo iskani. Ne le zato, ker so prijaznejši za vožnjo. Ugodnejše so namreč tudi njihove zmogljivosti.

Kawasaki KLX je z dobro mero občutka zapolnil praznino na trgu. Vrnil se je v segment, ki je nekako na sredini med že priletnimi cestnimi terenci in

izključno profesionalnimi motocikli za enduro. Je najbolj svež primerek te sezone.

Kawasaki je pri tem motociklu ubral pot, ki jo poznamo že iz cestnih replik. Na isti osnovi so izdelali dva motocikla. KLX je osnovni model, namenjen rabi v vsakdanjem življenju. Tisti, ki pa imajo višje želje, lahko sežejo po modelu KLX/R. Motocikla sta si podobna kot jajce jajcu. Toda R ob oznaki pomeni bolj športne ambicije, več moči v motorju, kakovostnejše detajle in manjšo težo. KLX, obarvan zeleno in vijoličasto, je zanimiv že na pogled. Kawasaki je športno, pravzaprav džungelsko zelena barva, ki prevladuje na motociklu, je znanih dobrih obetov. Tako so obarvani tudi Kawasakijevi motocikli za kros. Da se že na daleč vidi čistokrvnost. Ta se zrcali tudi iz detajlov, predvsem oblikovalskih, ki jih tudi že poznamo. Oblikovalci so segli po dokazano priljubljenih oblikah. Tudi tako so oznanili vračanje v pravi enduro.

Toda, da ne bo pomote. Kawasaki KLX je tehnično skozi in skozi nov motocikel. Nov je



KLIC DIVJINE



Enduro: vitek, agresiven, dobro opremljen in uporaben

okvir, ki povzema lastnosti okvirjev Kawasakijevih motociklov za kros. Iz iste sorodstvene veje je tudi vzmetenje. Agregatu pa sorodstvo z že znanimi bolj težko pripišemo. Ohranil je osnovne mere vrtine in giba ter prostornino 651 kubikov. To je pa tudi vse. Kajti tehniki so opravili korenito rekonstrukcijo, ki je vidna iz zmanjšanja dimenzij (motor je od predhodnika lažji kar za šest kilogramov) in iz sodobnih tehničnih rešitev. Enovaljnik je vodno hlajen. Vodnemu hladilniku je v pomoč električni ventilator, kar bodo znali ceniti tisti vozniki, ki se v zahtevnem terenu (ali v mestni gneči) vozijo pogosto in ne zelo hitro. Pregrevanje motorja pač ni bilo nikoli zelo priporočljiva lastnost.

V glavi motorja so štirje ventili, nad njimi pa par odmičnih gredi, ki jih krmili na desni strani motorja uležajena veriga. Pljučno zmogljivost so tehniki zagotovili z zajetnim zračnim filtrom in Keihinovim podtlačnim uplinjačem z difuzorjem premera 40 mm. Tako opremljen stroj zmore (po tovarniških podatkih) 45 KM pri 6500 vrtljajih v minuti, merjeno na gredi. Vztrajniki motorne gredi so pri osnovnem modelu težji kot pri modelu 'R', za mirnejši tek motorja in bolj tekoče naraščanje moči. Motor se zares prijazno in kultivirano odziva na poigravanje z ročico plina. Spremenjen profil odmičnih gredi pa zagotavlja



**Prednji del:
solidno
vzmetenje,
kolut premera
290 mm**



**Agregat: manjši, lažji,
močnejši in seveda
sodobnejši**

13 odstotkov več navora. Uporabno!

Vibracije enovaljnika duši ena gred, ki jo ženejo zobniki. Čeprav je bilo naše srečanje z motociklom kratko, pa je vseeno mogoče reči, da ne vibrira moteče. S pomočjo električnega zaganjalnika (oooh, kakšno udobje) tudi iskro in pridno vžiga. Zvok motorja je dokaj solidno pridrušen - nad hrupom se bodo pritoževali le še zavistneži ali pa kronični nergači.

Tem pa tako ni pomoči. Agregat je vpet v enojen jeklen okvir, ki se razdvoji v višini ohišja motorja. Za okvir je uporabljena kombinacija cevi pravokotnega in okroglega prereza. Opornost sedeža je varjena. Kritične točke okvirja pa so ojačane s pločevinastimi vložki. Prvi vtis kaže na solidno in pozorno izdelavo.

Povsem v skladu z zasnovo motocikla je tudi vzmetenje. Prednji del se opira na teleskopske vilice upside-down s kraki premera 43 mm in hodom 285 mm, ki so jih vzeli z modelov KDX. Zadek pa je oprt na jeklene nihajne vilice enakomernega pravokotnega prereza, ki jih podpira mono blažilnik v znanem sistemu ročičevja uni-trak, ki kolesu omogoča hod 260 mm. Plinskemu blažilniku je mogoče petstopenjsko nastavljati le trdoto vzmeti.

Pri opremi motocikla niso skoparili, čeprav bi raje videli aluminijasto krmilo namesto cenejšega jeklenelega s privarjeno prečko. Uporabljena stikala so znana, priročna in solidno delujoča. Vzvrtni ogledali sta dovolj narazen, da je mogoče v njih videti tudi cesto za hrbtom in ne le lastne komolce. Ščitnika rok, privlačna na ročice, nista drag del opreme, sta pa nepogrešljiva pri vožnji skozi vejevje.

Armatura plošča je bogata, pregledna in zaradi vijoličaste podlage tudi nenavadna. Brez



pripomb. Enako velja za svetlobno opremo. No, kazalo pa bi dokupiti mrežasti ščitnik za prednji žaromet, kajti kamenje izpod kolesa spredaj vozečega motocikla po pravilu zadene v steklo žarometa. Ne vem, od kod tolikšna natančnost zadevanja.

Takšne plastike, ki se ne lomi prav hitro, je na motociklu precej. Tak je oklep okoli žarometa, takšna sta prednji in

zadnji blatnik, s plastičnimi jeziki sta zaščitena kraka prednjih vilic. Plastičen je tudi valj, stisnjen za motorjem na levi strani, ki spominja na plinski rezervoar blažilnika - pa je v resnici zaklenjen tulec za najnujnejše orodje. Prtljaji in oprijemu sopotnika je namenjen raven prtljažnik za sedežem.

Lepo pridrušenega zvoka motorja in mehko naraščajoče moči se bo razveselil vsak ljubitelj

vožnje v naravi. Toda pozor: na kolesih so gume z univerzalnim vzorcem, primerne za asfalt in za ne pretirano zahtevne terenske vožnje. Tu pač site kože in celega volka preprosto ni.

Kawasaki navaja suho težo 150 kg. KLX tako ne sodi v peresno lahko kategorijo. Toda med vožnjo kilogramov ni čuti. Motocikel je lahkoten, omogoča igrivo in nenaporno vožnjo. Moči je dovolj za ostro pospeševanje in zanesljivo plezanje v brezpotju. Živahni rabi na asfaltu pa je tudi kos. Tako z voznimi lastnostmi kot z zmogljivimi zavorami: na prednjem kolesu je kolut premera celih 290 mm, z dvobatno zavorno čeljustjo.

•••

KLX 650 je zanimiva osvežitev v razredu terensko-cestnih, torej zelo široko uporabnih motociklov. Kawasaki je bil ob predstavitvi zelo skop s podatki. Toda sedaj se že ve: najvišja hitrost 160 km na uro, pospešek od 0 do 100 km na uro v 5 sekundah, realna teža motocikla pa je 168 kg.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: enovaljni - štiritačni - vodno hlajen - z gredjo za dušenje vibracij - dve odmični gredi v glavi - štiri ventili - vrtna in gib 100 x 83 mm - prostornina 651 kubikov - kompresija 9,5:1 - podtladni uplinjač keihin CVK40 - elektronski vžig - električni zaganjalnik

Prenos moči: večdelna sklopka v oljni kopeli - petstopenjski menjalnik - veriga na zadnje kolo

Okvir in vzmetenje: enojen jeklen cevni - zaprta konstrukcija - kot glave okvirja 28,5 stopinje - predtek 122 mm - medosna razdalja 1510 mm - spredaj vilice upside-down s kraki premera 43 mm in hodom 285 mm - zadaj monoblažilnik z nastavljivo vzmetjo, v vpetju uni-trak, s hodom kolesa 260 mm

Gume: spredaj 90/90-21 - zadaj 130/80-17

Zavore: spredaj kolut premera 290 mm z dvobatno čeljustjo - zadaj kolut premera 230 mm

Mere in teža: dolžina 2250 mm - širina 900 mm - višina 1190 mm - najmanjša razdalja od tal 265 mm - višina sedeža od tal 885 mm - suha teža 150 kg - posoda za gorivo 12 litrov (z rezervo)