

Predstavljamo vam:
KAWASAKI KMX 125

Primerna pot

Le kdo si ne bi spet zaželel imeti petnajst, šestnajst let in sveže natipkano voznisko dovoljenje?

Danes so časi mladim motoristom naklonjeni. V več smereh.

V »naših« časih so bile dosegljive samo – sanje. In kakšen MZ 125, z veliko sreče tudi kakšna ČZ.

Večina pa je vozila malce nabrušen moped. In vozilca čakala dopolnjeno 18. leto.

Trdim, da je Kawasaki KMX kot magnet. Tropsko zelena poudarja živahnost, iskrost. Pri Kawasakiju tudi šport. Privlači pogled in zbujajo željo, da bi motocikel pogнал. Kamorkoli. KMX je po zasnovi in oblikovno čist enduro. Brez odklonov v puščavsko pretiravanja z dimenzijami ali križanja z detajli, ki dišijo po asfaltu.

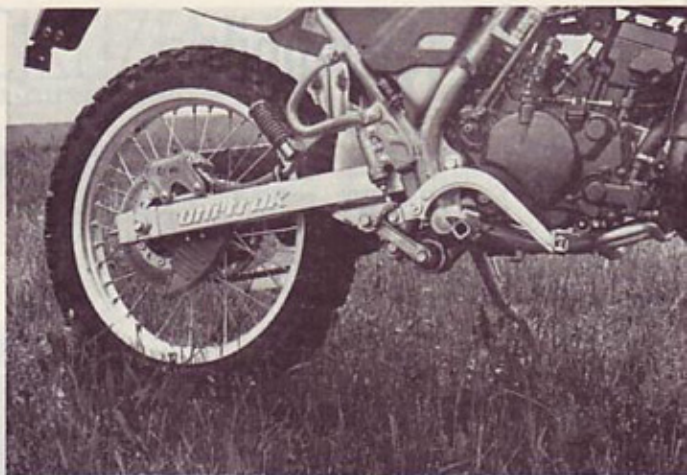
Motocikli enduro so v svetu še vedno zelo dobro prodajano blago. Pri nas doma se med širšim krogom motoristov še niso prav dobro prijeli. Nič presenetljivega, saj ponudbe še do predvčerajšnjim ni bilo. Tako ostaja marsikdo prikrasjan za radosti, ki jih je mogoče užiti z motociklom, kjer meja uporabe ni ostro začrtana. Kawasaki KMX sodi v ta razred. Torej, korenine ima v motociklih za kros,

kar pomeni, da ga je mogoče voziti po zahtevnem terenu. Brez pomislekov pa ga je mogoče priganjati tudi po asfaltu, torej omogoča celetno rabo, kar nikakor ni zanemarljivo.

In tako je pomislek o ponovnih najstniških letih še kako umesten. Kajti motocikli do 125 kubikov, ki jih je mogoče voziti s 16 leti, so dandanašnji tako bogati, da se je zares težko odločiti, kaj je najboljši. Kawasaki KMX ponuja veliko. Sorodstvo z motociklom za kros je izrazito, kar priča, da lahko prestane tudi hude obremenitve.

V enojnem cevem okviru je vpet zelo živahen dvotaktni stroj, ki sesa prek lamelnega ventila in zmora moč 17,7 kW pri ne pretirano visokih 9500 vrtljajih v minuti. Obe vrednosti sta ugodni, saj je motocikel tako lažje vozen. To pomeni, da ga ni treba hudo priganjati in da si je mogoče ob šeststopenjskem menjalniku privoščiti tudi nekaj lagodnosti.

Motor je sodoben in trpežen izdelek. Lamelni ventil dopolnjuje par ventilov, ki krmilita stranska izpušna kanala. To pomeni več navora, prožnejši motor. Vibracije enovaljnika duši gred z zobniškim pogonom. Čistejšemu okolju pa je



Motor sesa prek lamelnega ventila v karter. S plastiko je zaščiten tudi zadnji kolot.



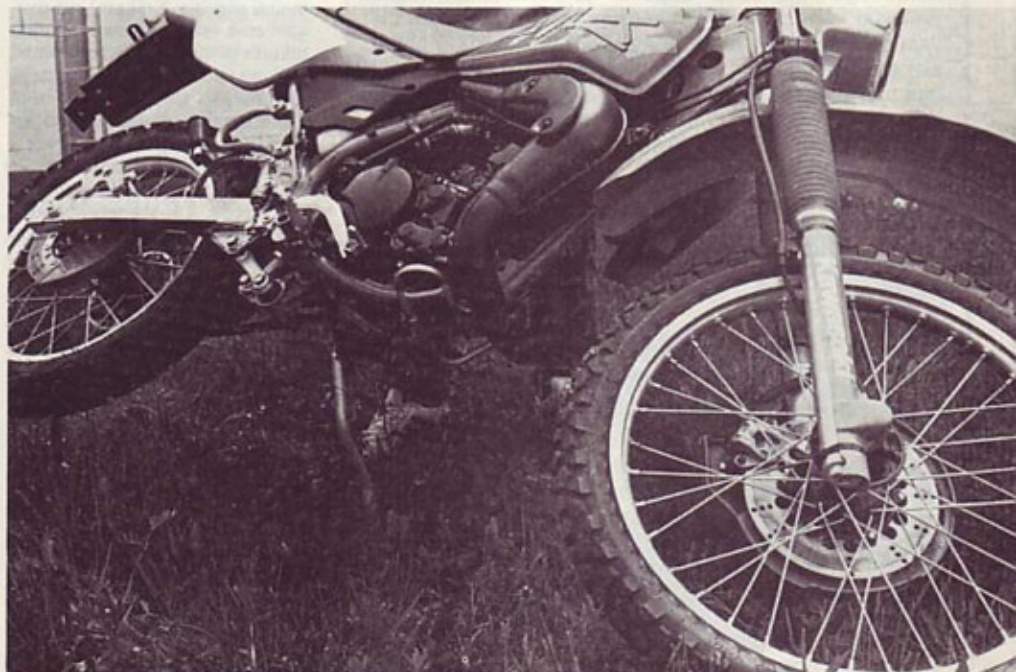
Pod sedežem: zračni filter, rezervoar olja in kličavnica sedeža.

Tehnični podatki:

Motor: enovaljni-dvotaktni-vodno hlajen-vrtina in gib 54 x 54 mm – prostornina 124 kubikov – kompresijsko razmerje 7,8:1 – največja moč 17,7 kW pri 9500/min – največji navor 18 Nm pri 9000/min – 6-lamelni sesalni ventil – KIPS izpušni ventil – elektronski vžigalni sistem – gred za dušenje vibracij – večploščna sklopka v oljni kopeli – šeststopenjski menjalnik – veniga na zadnje kolo

Okvir: enojen cevni, razcepljen pod motorjem – kot glave okvirja 28° – predtek 111 mm – spredaj teleskopska vilica s kraki ø 35 mm – zadaj mono blažilnik v sistemu Uni-Trak s 5 stopnjami nastavitve vzmeti in 4 stopnjami na hidravliki – aluminijasti kolesni obroči – kolutna zavora spredaj in zadaj – guma spredaj 2,75 – 21 – guma zadaj 4,10 – 18

Dimenzije: dolžina 2100 mm – širina 855 mm – medosna razdalja 1375 mm – suha teža 98 kg



Cevni okvir, dobra oprema, ugodno k motorju stisnjen izpuh.



pod pogodu mazanje motorja z oljno črpalko. V oljni rezervoar gre 1,2 litra olja. Rezervoar je varno stisnjen med okvir in zakrit z zakle-

njenim sedežem, na katerega je pripeto tudi najnujnejše orodje. Ključ vžigalne ključavnice odklepa tudi sedež in zaklepa pokrovček

rezervoarja goriva.

Motocikel je kultiviran, s pridruženim izpuhom, ki sika tako tiho, da se obiskovalci narave ali soses-



Na očeh: popolna armaturna plošča, ročice s ščitniki rok.

dje nikakor ne smejo pritoževati. Obut je tudi v ekološko sprejemljive gume – upoštevaje zahteve varstvenikov narave. Torej, v rokah pametnega motorista je izlet v naravo s tem motociklom manj škodljiv okolju kot, recimo, gozdarjeva motorka.

Oprema motocikla je, za ta cenovni razred, bogata. Halogenski žaromet ovija plastični oklep, ki zakriva tudi merilnik hitrosti z dvema števcema kilometrov, merilnik vrtljajev, med njima termometer hladilne tekočine ter signalne lučke. Števci so pregledni in med vožnjo mirni. Tik pod njimi je stisnjena kontaktna ključavnica.

Na krmilu: dobre ročke, pregledna in priročna stikala, ščitniki rok ter dve vzvratni ogledali.

Za sedežem: prtljajnik, lepo podaljšan blatnik nad zadnjim kolesom, velika luč.

Vilica: kraki premera 35 mm, zaščitni mehovi, plastična pokrovka ob zavornem kolutu.

Pod motorjem: cevna zaščita trebuha motorja, ob strani močna parkirna opora, stopalke z zobci proti drsenju.

K celoti pa lahko prištejemo še dve spodobni kolutni zavori, aluminijasta kolesna obroča in aluminijasto nihajno vilico z vzmetenjem Uni Trak z večstopenjsko nastavitvijo.

Podroben pogled pokaže, da je motocikel narejen zelo skrbno, česar človek v takšnemle ekonomičnem razredu ne bi pričakoval. To je vsekakor pozitiven rezultat izjemne konkurence, kupcu v prid. To pomeni, da si je s takšnim motociklom mogoče omisliti tako prvi vstop v svet motociklizma kot uživati v letih nabrane motoristične izkušnje. Motocikel se namreč pri terenski vožnji zelo dobro izkaže, tako z uglasenim vzmetenjem kot z motorjem. Lani sem na mariborskem Pohorju videl motoriste na zboru »enduro«, ki so od svojih kawasakijev KMX 125 zahtevali res veliko in se vozili tudi tja, kamor človek še peš ne bi rinil. Uspešno in brez škode za motocikel.

Seveda pa KMX 125 nemogočega le ne zmore. To pomeni, da mora biti pot primerna zmogljivostim, obutvi na kolesih in seveda znanju voznika. Manj omejitve velja za vožnjo po asfaltu, kjer motocikel enduro postreže z nepričakovano dobrimi voznimi lastnostmi in je, nenazadnje, tudi udobnejši od cestnih konkurentov.

Morda bi veljala pripomba le za kakšen liter premajhnemu rezervoarju goriva, ki je z 9,3 litra na meji sprejemljivega, če so vozniku pri srcu daljši izleti v brezpotje.