



PRAVA KOMBINACIJA



Test: »KAWASAKI KMX 200«

Iz mariborske Jeklotehne smo prejeli na test Kawasakijev cestni terenec KMX 200, tik preden so tanki zapustili vojašnice in pričeli svoj rušilni pohod. Takrat sem motocikel prevzel nekako zadržano: 200-kubični motor, trideset konjev, nič pretresljivega, si misliš, dodobra razvjen s tričetrtliterskimi motorji s krivuljo, ki presega mejo 100 konjev.

Toda v hipu, ko je zaradi barikad avto postal preneroden za ubiranje bližnjic, je Kawasakijev zelenec pokazal vso svojo uporabnost in mi prirasel k srcu. Ničkolikokrat sva lezla mimo barikad skozi špranje med vozili, prek pločnikov in zelenic, med nagnetenimi avtomobili, po stopnicah. Da ne bo pomote, to je bil hitrejši izhod v sili in ne objestnost. Z motociklom enduro se je bilo mogoče hitro premikati. Življenje je, kljub vojni, teko dalje.

Danes, po mesecu dni in s prek 2000 kilometri na števcu simpatičnega zelenca, trdim: tako uporabnega motocikla še nisem vozil! Še v miru sem ga pogljal proti morju. Na odprti cesti je igla v merilniku hitrosti preseгла 140 km na uro in motocikel je najvišjo hitrost prestajal brez omaganja. Na ubogem asfaltu



in zakrpanem kockastem tlaku stare ceste proti morju je Kawasakijev zelenec pokazal povsem spodobno vzmetenje, ki je, z nekaj preveč trdote v zadku, prepričljivo goltalo cestišče. Motocikel je ponudil več, kot sem v začetku pričakoval od njega. Prestale kilometre sva nabirala po Ljubljani in okoliškem makadamu. Neutrudno. In vedno raje. Spomin mi je zaneslo v tisto prvo motoristično leto, ko sem z mopeda zlezal samo zaradi kosila.

KMX 200 je prava kombinacija dimenzij, zmogljivosti in kakovosti. V dolžino in višino ga je ravno dovolj, da je videti pravi motocikel, dovolj velik tudi za visoko raščene moža. Hkrati pa je s suho težo zelo ugodnih 102 kilogramov v rokah vseskozi igračka. In to je pogosto zelo pripravna kvaliteta, ko je mogoče brez pretirane moči v rokah motocikel zagrabiti za krmilo in prtljažnik za sedežem – in izvleči iz težav, kjer bi s težjim motociklom voznik sam prav hitro omagal. Pa tudi pri zahtevni terenski vožnji je življenje lažje, saj se je mogoče brez tveganja za pešačenje nazaj zapeljati v divjino.

Prostornina motorja 191 kubičkov je neobičajna glede na ustaljene prostorske razrede. V hipu pa postane vse jasno, ko pri primerjavi motociklov in tehničnih podatkov opaziš, da sta KMX 200 in KMX 125 – brata,



Tehnični podatki

Motor: enovaljni – dvotaktni – vodno hlajen – lamelni sesalni ventil – mehanski izpušni ventil – vrtna in gib 67x54,4 mm – prostornina 191 kubičkov – kompresijsko razmerje 8:1 – uplinjač Mikuni VM 26SS – CDI elektronski vžig – večplošna sklopka v oljni kapeli – šeststopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolo.

Okvir: enojen – iz jeklenih cevi – kot glave okvira 30° – predtek 124 mm – medosna razdalja 1375 mm – vzmete-

nje spredaj oljno pnevmatska teleskopska vilica s hodom 230 mm – vzmetenje zadaj mono bližnik z nastavljivimi trdote vzmeti in blaženja s hodom 230 mm – kolo spredaj z gumo 3,00 – 21 – kolo zadaj z gumo 4,60-17 – spredaj in zadaj kolutna zavora.

Dimenzije (v mm): dolžina 2095 – širina 855 – višina 1180 – višina sedeža od tal 860 – najmanjša razdalja od tel. 285 mm – suha teža 102 kg.

Zmogljivosti: največja moč motorja 21,4 kW pri 8500 vrtljajih v minuti – največji navor 1,8 km pri 9000 vrtljajih v minuti.





dvojčka. Vsem enaka. Tehniki so s povrtanjem motorja s 54 mm na 67 mm brez škode za motor povečali prostornino in z veliko rezerve pristali na moči 21,4 kW. Brez dirkaških ambicij. Toda moči je dovolj, da je v kombinaciji s šeststopenjskim menjalnikom motocikel poskočen, hiter in tudi na brezpotju vseskozi zanesljiv. Motor je zaradi primerne prožnosti prijazen za vožnjo, saj dopušča lenarjenje z menjalnikom, zadovolji se z umirjenimi vrtljaji in je tako v vsakdanji rabi naklonjen partner. Se pa brez upiranja rad vrti. Do 8500 vrtljajev živahno poskoči, tu je manjša luknja v moči in za tem ob opaznem rezultatu zapoje do 10.000 vrtljajev v minuti, ko opozori, da prek ne mora.

To, da je motocikel tih, z zelo dobro pridušenim izpuhom, je vseč tako našim kot ušesom sosedov. Prijetno v že tako prehrupnem mestnem okolju, še bolj izrazito pa na brezpotju, ko marsikomu motorist ne polepša dneva. Toda KMX je v obzirnih rokah razvedrilo, ki zelenemu okolju ne povzroča škode. Motor je popolnoma zatesnjen, z oljem za mazanje v ločenem rezervoarju in s črpalko za dovod olja k uplinjaču. Do roba poln rezervoar goriva vzorno tesni. In, ne nazadnje, motocikel je obut v par Dunloповih gum, ki so ravno prav grobe, da ne puščajo ran v terenu, hkrati pa ponujajo dober oprijem. V mokroti, na travi in razmehčanem terenu pa ne kaže pretiravati.

Pozoren pogled razkrije, da Kawasaki za zahtevano ceno

prodaja bogat motocikel. Na motorju najdemo lamelni sesalni ventil in mehansko vodeni izpušni ventil. Pri jeklenem cevnem okviru so se zgedovali pri konstrukcijah za kros. Tako prednje kot zadnje vzmetenje sta nastavljivi. Na prednjem in zadnjem kolesu sta kolutni zavori ravno pravnje moči za terenske razmere. Pri sočasni uporabi prednje in zadnje zavore sta povsem kos tudi zelo ostri vožnji na asfaltu.

Razveseljujejo manj opazni detajli. Dober holagenski žaromet. Recimo upogljiva prestavna ročica in pedal zadnje zavore, kar je jamstvo, da bo voznik lahko odpeljal tudi po padcu ali udarcu ob oviro. S plastičnimi maskami so izdatno zavarovani

prednji kolut, spodnja kraka teleskopske vilice, zadnji kolut in zavorna čeljust. Karter motorja ščiti pred udarci s tal jeklena cevna pentlja, voznikove roke pa ščitniki ob ročicah.

Priročna je tudi centralna ključavnica na bogato opremljeni armaturni plošči (merilnik hitrosti z dvema števcema prevoženih kilometrov, merilnik vrtljajev, termometer hladilne tekočine v motorju in serija kontrolnih lučk, tudi za nivo olja za mazanje) in rabi tako kontaktu za vžig kot zaklepanju krmila motocikla. Isti ključ odklepa pokrovček rezervoarja goriva in sedež, pod katerim je rezervoar olja za mazanje motorja ter komplet orodja, pa tudi ključavnico za priklapanje varnostne čelade.

No, brez zamere pa je Kawasaki KMX le ni odnesel. Moti namreč le 9,3-litrski rezervoar goriva, ki je s svojimi dimenzijami povsem všečen očem. Toda vseskozi pušča občutek, da se pri daljši vožnji obisku črpalke ne bo mogoče izogniti. Edina zamera pa ne vpliva na oceno, da je KMX 200 dober, široko uporaben in v vseh pogledih primerno zmogljiv motocikel. Tudi dokazano robusten, kajti na nič kaj nežnem testu se je skujala le žarnica v zadnji luči.

Mitja Gustinčič
foto: Srdan Živulović

