

**EKSKLUZIVNO**



**Kawasaki KR 1: prodaja Jeklotehna Maribor. Nakup za športno rabo je zelo ugoden**

dirkalna slick valjarja in sneti svetlobno opremo.

V obeh primerih zna kawasaki KR 1 biti prepričljiv.

Končno, bi lahko rekli, je na voljo motocikel spodnjega srednjega razreda (po prostornini motorja), ki zmora ponuditi veliko dobrega. Če odmislimo že pozabljeno, preko Reke pred kakimi petnajstimi leti dospelo pošiljko dvotaktnih strojev Kawasakijeve izdelave (se še spomnite iskrih in požrešnih zračno hlajenih trivaljnikov?), na našem trgu ni bilo zmogljivih dvotaktnih strojev. Primerjava z MZ-250 in jawami 350 je nemogoča – motocikli so si po tehniki, zmogljivosti in izdelavi težka desetletja narazen.

Kawasaki KR 1 je biser današnjega časa, ki se zelo ozko preslikuje iz prve GP dirkalne tehnike. Res je sicer, da se Kawasaki v hitrostnem moto športu zad-

Kawasakijevega dvotaktika KR 1, ki ga šele dober mesec dni za ugodne denarje na našem trgu prodaja mariborska firma Jeklotehna, smo v nekaj stavkih kot predpremierno predstavili v letošnji četrti številki.

Sredi marca pa smo motocikel otipali, ga segreli – in privili.

Prijazi može z mariborskega letališča so nam dovolili, da smo se zapejli po stezi. Tako je bilo srce mirnejše, ko se je kazalec merilnika vrtljajev zabijal k rdečem polju.

Srečanje z motociklom je bilo kratkotrajno. Takole kot bežen flirt med eno in drugo postajo. Ostal je lep spomin. In vonj. Tisti značilni vonj zgorelega olja, ki skozi modro meglico oznanja zdravo vrteči dvotaktik. Poznate tisti vonj, ki spremlja hitrostne dirke in vzburljivo ježi kožo?

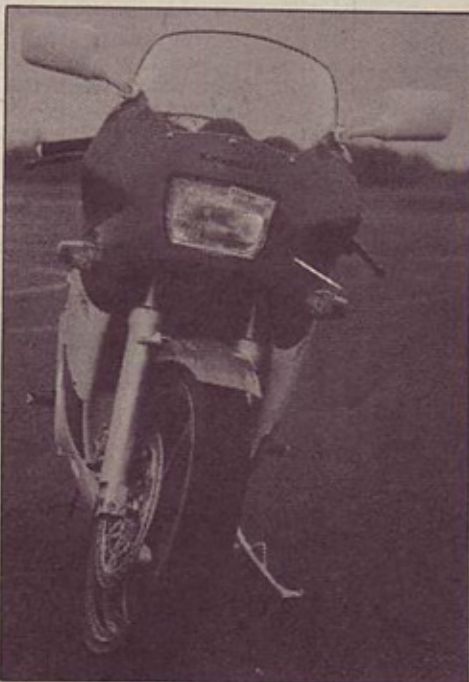
Motocikel je presneto živahen. In hiter. In peresno lahek.

To je motocikel, ki ima dva obraza. Lahko je povsem kultiviran isker stroj za vsakdanje premagovanje razdalj. In lahko je hitrostni dirkač za lovljenje sekund na dirkališčem asfaltu: potrebno mu je le nataktni dva

Vozili smo: kawasaki KR 1 – 250 B2

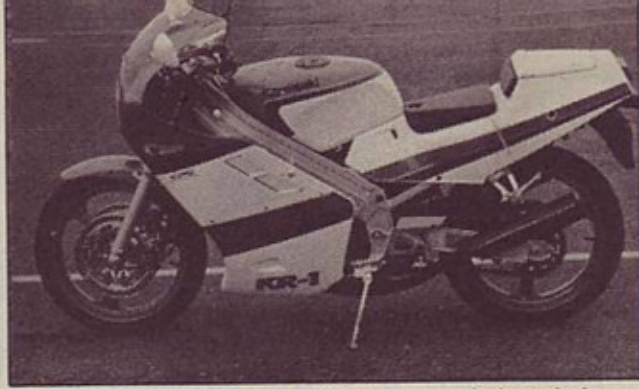
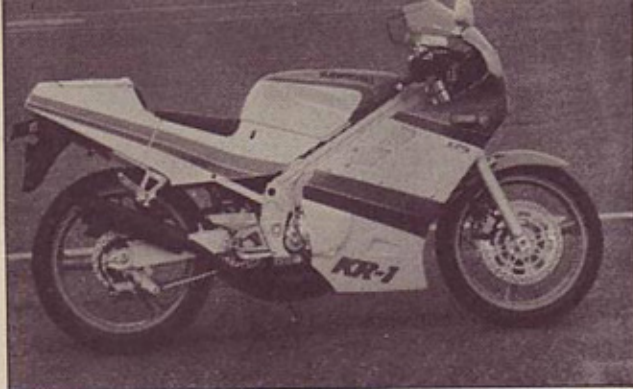
## Dva obraza

To je več kot le cestni motocikel



Spredaj bi bil dvojni okrogel žaromet očem ljubši





Motocikel je zasnovan kot športnik. Tudi po dimenzijah je enak kot pravi GP dirkalni motocikl. Oprema in izdelava so na visokem nivoju



nja leta skorajda ne pojavlja, z izjemo vztrajnostnih tekmovanj. Z motocikli, ki so Kawasaki prinesli naslov svetovnega prvaka v razredu do 250 in 350 kubikov v letih 1978–1982 pa KR 1 nima skupnih točk – je naprednejši, povsem drugače zasnovan. Torej KR 1 ni replica.

Motocikel nudi veliko. Iz vsakega detajla in voznih zmogljivosti izkazuje, da je bil zasnovan brez kompromisov, z izrazito športno noto. Po okusu tistih, ki želijo veliko več kot le uporabniško naravnano vozilo. KR 1 je stroj za uživanje v vožnji.

#### DVOTAKTIK

Agregat je primerek sodobno zasnovanega vrstnega dvovaljnika s sesanjem prek lamelnih ventilov direktno v karter motorja in elektronsko krmiljenimi ventili v izpušnih kanalih. Kawasaki je uporabil za izpuhe zanimiv sistem ventilov (imenovan

KIPS), po dveh na vsak valj. Valj je zasnovan tako, da ima večji glavni in dva stranska izpušna kanala, od katerih je po eden spojen z resonančno komoro, vgrajeno na zunanji strani valja motorja. V spodnjem območju vrtljajev en ventil zapira en stranski izpušni kanal, drugi ventil pa preko drugega stranskega izpušnega kanala usmerja tok izpušnih plinov v resonančno komoro. Glavni izpušni ventil ostaja vseskozi nespremenjenega preseka.

Pri 7500–8000 vrtljajih v minuti računalniško krmiljeni servo motor zrotira ventile v skrajno lego: odpre se prvi stranski izpušni kanal, zapre se resonančna komora in tok plinov drugega stranskega izpušnega kanala usmeri v izpušno cev direktno. Za zaneslivejšo delovanje KIPS sistema se izpušni ventili sprožijo vsakič, ko s ključem aktivirate vžigalni sistem. Tako se očistijo neizgorelih oblog, ki bi sicer po daljšem obdobju lahko blokirale delovanje ventilov. Tu se poraja tudi pomislek, da bi se kazalo izogniti uporabi domačega olja za dvotaktne motorje in seči po kvalitetnem tujem olju.

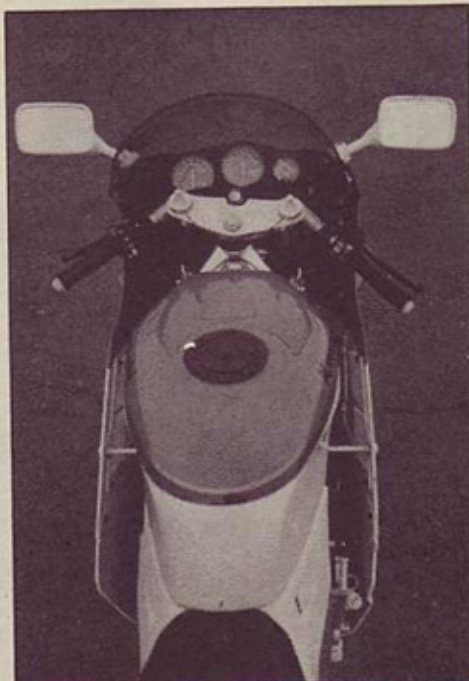
V konstrukciji motorja izstopa tudi gred za dušenje vibracij dvovaljnika, kar ob športni noti motocikla kaže, da so konstruktorji mislili tudi na vozniško udobje.

Med motornimi zanimivostmi velja omeniti manj vidne a pomembne detajle: proti obrabi obdelane stene valjev motorja, računalniško krmiljen vžig, brez razstavljanja motorja izvlačljiv šeststopenjski menjalnik.

Motor s prostornino 249 kubikov zmoro lepoto 55 konjev pri 10.500 vrtljajev v minuti, ki 123 kg težak motocikel (suha teža) poženejo do hitrosti preko 210 km na uro. To so zmogljivosti, ki jih je mogoče primerjati s precej, po prostornini motorja, začetnejšimi motocikli. Je pa res, da je zaradi na špico postavljenih zmogljivostih motor kljub ventilom v sesanju-izpuhu v spodnjem območju vrtljajev nekako lenoben – najlepše se odzove, ko menjalnik pokaže nad 7000 vrtljajev. Motocikel, ki smo ga vozili, je bil še povsem



Širokokanalno kolo z gumo 100/70–17; plavajoča koluta odlično zavirata



Voznikov pogled: dvodelno krmilo s kvalitetnimi ročicami, pred očmi obratomer





nov, neutečen, nastavljen na »mastno« mešanico – in tudi zato »spodaj« lenoben.

Motor je vpet v aluminijast dvojni okvir, zasnovan po linijah in konceptu, znanem iz modela ZX 10. V modelu 89 sprememb na okviru s prostim očesom ni videti. Presek glavnih nosilcev, ki povezuje glavo okvira z vpetjem zadnje nihajke, pa kaže, da je uporabljen material z debelejšimi stenami, močnejši je tudi povezovalni člen obeh nosilcev za glavo okvira, nihajna vilica je ojačana s pločevinastimi vložki.

Pozornost konstruktorjev se zrcali tudi v drobnih detajlih, ki se izkažejo, ko vozniku sreča obrne hrbet. Tako so nosilci aerodinamičnega okvira vgrajeni posredno na okvir in ne direktno: udarci ob padcu se tako ne prenesejo na okvir, s tem pa so možnosti velikih poškodb zmanjšane na minimum.

Tudi oprema motocikla je na zelo visoki ravni. Tako je prednja teleskopska vilica s kraki Ø 41 mm za ta razred zelo močna, brezstopenjsko nastavlja, med krakoma povezana z ojačtvenim mostičkom. Zadnje uni-trak vzmetenje je opremljeno s plinskim nastavljivim blažilnikom.

Primerak kvalitetne opreme



Zadaj guma 130/60-18, odlično pridušeni izpuhi, lepo obdelane nožne opore

so zavore. Spredaj sta dva lahka plavajoča koluta Ø 280 mm, zadaj en kolut Ø 187 mm, vsi pa so opremljeni z zavornimi čeljustmi s po dvema batoma.

Velja omeniti tudi širokokanalni trikraki aluminijasti kolesi, obuti v nizkoprofilne radialne gume. Kolesi sta s širokimi kanali že namenjeni vgradnji dirkalnih gum za rabo motocikla na dirkališču, kar pomeni, da je športnim navdušencem prihranjeno dokupovanje silno dragih koles.

#### ZA KRMILOM

Motocikel je po dimenzijah povsem enak GP dirkalnim motociklom sedanje generacije. In tudi suha teža 125 kg je zelo blizu vrednostim dirkalne tehni-

ke. Eno z drugim pomeni, da dobi voznik v roke motocikel »prave številke«.

V sedežu ugotoviš, da je tudi lega voznika športno naravnana, s telesom, obešenim na rezervoar, in rokam, optimalno na dvodelno krmilo. Sedež je optimalno ukrojen za eno zadnjico. Rep sedeža je sicer prtljažni predal za orodje in drobnarije, pokrit z zaklenjenim pokrovom, ki je hkrati pomožni sedež za prevoz brhke sopotnice – in nič več.

Nožni opori sta dovolj pomaknjeni nazaj, za dirkaško rabo morda malce prenizki. Izdelani sta pazljivo tako kot številni drobni detajli tega motocikla: s pogledom ni mogoče najti, da bi konstruktorji in oblikovalci kakšen element preskočili. Pač pa zato preseneča površnost ličarjev, ki je vidna v notranjosti

aerodinamičnega oklepa: motocikel, ki smo ga vozili, je imel notranjost oklepa pod vodnim hladilnikom obrizgano z zeleno naglico, ostankom lakiranja črt na oklepu.

Motor vžiga z nožnim zaganjačem, ki ga je treba v delovni položaj pomakniti z roko – čevlji prerad zadane v rob oklepa, kar ni laku v korist. No, zadeva ne moti.

Vžiganje je lahkotno – le suhek z nogo in motor zagrra skozi odlično pridušene izpušne cevi dirkaškega videza. Sosedje se zaradi hrupa ne bodo razburjali!

Šeststopenjski menjalnik predstavlja nazaj obrnjena ročica. To pomeni, da ni »vage« med prestavno ročico in osjo menjalnika, prestavljanje je izredno natančno in lahkotno. Shema pa enaka kot pri vseh serijskih motociklih: prva prestava navzdol.

Motor je dobro na mestu malce segreti, da sprejme dodajanje plina brez upiranja.

Prva prestava. Odpeljete se lahko povsem lagodno in tekoče vključite v promet.

Lahko pa tudi drugače. Prva prestava. Poženete v gornjo tretjino vrtljajev in odpeljete kot na Veliki nagradi.

Zdi se, da ima motor slednji recept najraje. Izpuhi zasikajo, ob prestavljanju navzgor igla v merilniku vrtljajev skorajda ne upade, ravnice postanejo kratke.

Ob zaviranju – pozor. Motocikel strahovito dobro zavira! Zavorno silo je mogoče lepo dozirati. Ugodno je dejstvo, da zadnji kolut ne blokira, tudi če imate leseno nogo. Po zavorni plati je motocikel nenadkriljiv – in varen.

Čprav je bil naš čas za vožnjo skopo odmerjen, se je motocikel pokazal v lepi luči. V rokah igrivo lahkoten, nezahteven za ostro vijuganje. Pri polni hitrosti povsem miren. Dovoljuje dirkaško jemanje ovinkov, mirno sledi začrtani liniji. Motocikel je bil obut v radikalne Bridgestone Cyrox, ki povsem zadoščajo zahtevam.

To je igriv motocikel, ki bo navušil vsakega športno utripajočega voznika s tanjšo denarnico. Pa tudi, ne glede na debelino denarnice, voziti iskrega dvotaktnika je svojski šarm.

Oldeja, ki jo razvijajo pri Jeklotehni in v AMD Domžale, da bi že letos pripravili tekmovanje s kawasakiji KR 1 za Pokal Jeklotehne in tako odprli nov razred v hitrostnem športu, kjer bi bili stroški dirkačem dostopni, je na mestu. Motocikel je civiliziran športnik.

Mitja Gustinčič

foto: SRDAN ŽIVULOVIC



**JEKLO TEHNA Kawasaki**

Maribor, Strossmayerjeva 30 tel. 062/23 481 Zunanja trgovina generalni zastopnik

KR 1 (250 cm <sup>3</sup> )	JPY 460.125	KLR 650	JPY 476.213	KLR 250	JPY 352.283
ZXR 750	JPY 792.000	GPX 750 R	JPY 741.375	GPZ 500 S	JPY 486.540
ZX 10	JPY 892.755	GPX 600 R	JPY 620.798	GTR 1000	JPY 928.328

+ dinarske dajatve cca. 76% dobava takoj!