

VOZILI SMO:
kawasaki KR-1S

ZELO ŽIVAHEN KONJIČ

MOTOCIKLIZEM
UREJA MITJA GUSTINČIČ



Mariborska Jeklotehna izkazuje velik posluh za motocikliste: zastopa hišo Kawasaki in ob dokazani poslovnosti tudi velik posluh za motošport.

Iz posluha za motošport se je lani izcimilo, da je Jeklotehna pripeljala na naš trg vročekrvni 250-kubični dvotaktni KR-1 motocikel: cestni motocikel z izrazito športno noto in zelo sprejemljivo ceno. Bil je zadetek v polno, kajti Jure Lampe je s tem motociklom lani postal v hitrostnem 250-kubičnem razredu vice prvak!

Za letos je Jeklotehna priskrbel več teh vročekrvnih motociklov, ki nosijo oznako KR-1S. Črka »S« pomeni več konjev, boljše opremo, še več živahnosti. Motocikli so šli za med, kot se temu reče. In večina jih je že bila na dirkališkem asfaltu, pa čeprav motocikel v osnovi sodi na cesto. Toda ponuja toliko športnosti, da se je dirkalni vne- mi težko upreti.

Tudi motocikel, ki smo ga vozili za krajše spoznavanje, je namenjen športni rabi. Toda še povsem serijski, le rezervoar goriva, aerodinamični oklep in sedež so bili zamenjani z odlitkom iz fiberglasa, ki ga je izdelal ljubljaničan Boris Straus. Pa tudi to ne bi bilo potrebno, toda odlitek je občutno cenejši od originala, šport pa prinaša tudi nekaj tveganja.

Motocikel je, takole na oko, sladkorček. V pravem pomenu. Še tako zahtevnega opazovalca, če ima le športni utrip srca, zadovolji. Motocikel je po velikosti enak kot pravi tekmovalni motocikli. Enake so tudi linije motocikla in le oprema (luči, smerokazi) kaže, da je motocikel namenjen predvsem rabi v prometu. Športno noto motocikel že na daleč izžareva s Kawasakijevo »tovarniško« sočno zeleno barvo, kombinirano z belo, in nekaj modrine in obveznimi tablicami obarvanimi na straneh sedeža – za tekmovalno številko. Da se ve, da motocikel daje več, kot je videti.

Detalji

Motocikel, ki smo ga vozili, je bil olajšan vseh delov, ki niso potrebni za športno rabo. Pa si je bilo tako mogoče od blizu ogledati detalje, ki razkrivajo skrbnost japonskih tehnikov in delavcev pri izdelavi motocikla. Na njem je veliko skrbno obdelane aluminija. Nekateri deli so lepo polirani, nekateri v barvi aluminija obarvani kot zaščita pred korozijo. Skrbnost je vidna tudi iz stikov posameznih komponent motocikla, ki so popolni in kažejo, da znajo Japonci tudi za malo denarja dati z rok odličen izdeldek.

Oprema je, ne glede na športno zasnovano motocikla, bogata. Tu so lepo oblikovane stopalke, ročice z možnostjo nastavitve oddaljenosti od krmila in kakovostnimi stikali, pregledna armaturna plošča z izstopajočim merilnikom vrtljajev, centralna ključavnica za vžig in zaklepanje motocikla. Za sedežem je skrit par kljukic, ki služijo za varnejšo pritrditev morebitne prtljage. Tu je še bočna parkirna opora s stikalom za izključitev vžiga.

No, tiste prave stvari pa so vidne že same po sebi. Recimo petkratni širokokanalni kolesi, obuti v nizkopresečni gumi. V primerjavi z lanskim modelom sta novi oblika koles in širina. Prednje kolo ima kanal širok 3" s premerom 17", zadaj pa so dimenzije 4" x 18".

Spodoben je tudi zavorni sistem, ki je na letošnjem modelu še učinkovitejši: prednji par kolutov je z lanskimi Ø 280 mm narasel na Ø 300 mm. Koluta sta delno plavajoča, opremljena s štiribatno zavorno čeljustjo. Zadnji kolut ima premer 210 mm.

Nov je tudi okvir. Oblikovan je po vzoru na model ZXR, dva zajetna aluminijasta nosilca povežeta glavo okvira z vpetjem zadnje, tudi aluminijaste, nihajne vilice. Močnejši okvir je prinesel več togosti in tudi prerez-poreditev teže, kar ugodno vpliva na vozne lastnosti. Po dirkaškem receptu je ukrojeno tudi vzmetenje: spredaj spodobne teleskopske vilice Ø 41 mm, ki jim je mogoče na 11 pozicij nastavljati trdoto vzmeti. Kot vilic 24° pomeni 90 mm predteka, kar obeta veliko okretnosti in hkrati stabilnost tudi v hitrih ovinkih.

Zadek je oprt na uni-trak sistem ročičevja in monoblažilnik (oljno-pnevmatski), ki je večstopenjsko nastavljen tako v trdoti vzmeti kot v obeh smereh delovanja. Lažjim nastavitvam primerno je plinski rezervoarček



KR-1S s preobleko za športno rabo, viščen motocikel

vgrajen z desne strani, tik pod sedežem.

Široke možnosti nastavitve vzmetenja zahtevajo od voznika, da vsaj dodobra prebere navodila, kako ravnati z motociklom. Šele tako bo mogoče v široki možnosti kombinacij najti teži voznika (tudi sopotnika na pručki) in voznikiškim zahtevam primerno nastavitvev.

V okvir je obešen motor, ki obeta veliko. To je vrstni dvovaljni dvotaktni agregat, vodno hlajen. V primerjavi z lanskim modelom je bil motor deležen drobnih izboljšav na termični skupini in tako ponuja več moči, ki je s 55 konjev narasla na 60. Tehniki so preoblikovali kanale v valju, nova sta bata.

Motor se ponaša s sesanjem prek lamelnih ventilov, izpušni kanal je opremljen s sistemom para ventilčkov KIPS, ki ju krmili servomotor. Napajanje z gorivom pa služi par Keihin uplinjačev s Ø 28 mm ploščatim drsnikom.

Prenos moči: zanesljiva večploščna sklopka v oljni kopeli in zelo točen šeststopenjski menjalnik. Menjalnik je tako kot na pravih motociklih grand prix lahko dostopen in po tej plasti mehanikarsko nezahteven za morebitne preglede.

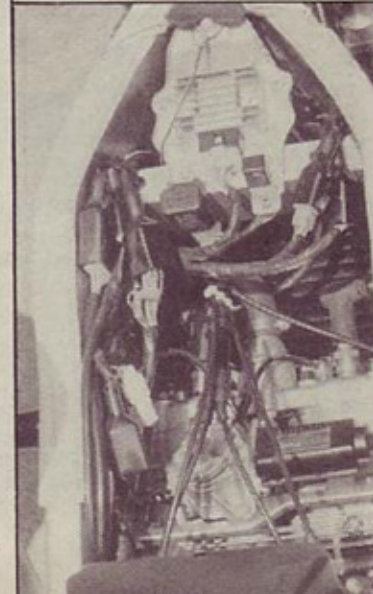
Čeprav dvotaktni motorji po ekološki plati niso med zaželenimi, pa so pri Kawasakiju dosegli (tudi zaradi mazanja z oljno črpalko), da je motor sprejemljiv tudi v tem pogledu. Enako velja za hrup. Ta motor je tih, nemo-teč, kar je zasluga dobro pridušenega sesanja, mehanski tihosti in dobro pridušenih izpuhov. Izpuha sta opremljena z zajetnima dušilcema zelo dirkaškega videza, svojo nalogo opravljata dobro.

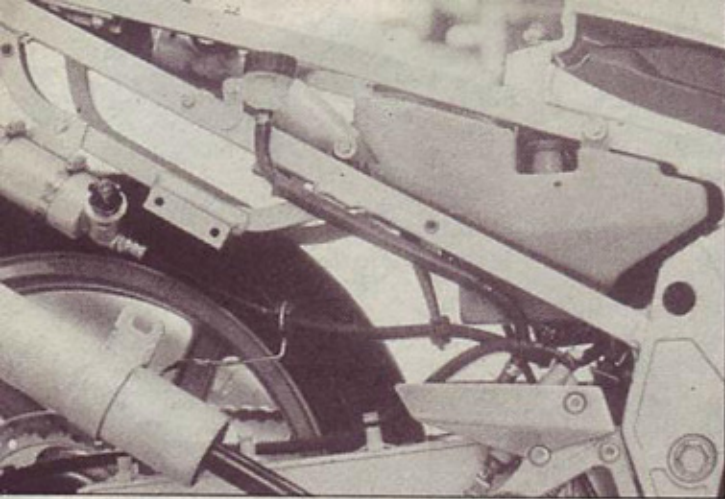
Vžiganju motorja služi nožni zaganjač, vgrajen na desni strani motorja in nemoteče stisnjen ob okvir. Motor zelo rad vžiga. Hladen potrebuje krajše ogrevanje, da zdravo zapoje. Zapoje, da je



Dvovaljni sodobne zasnove daje veliko. Na glavi motorja so vidni odmikači ventilov KIPS

Med nosilcema okvirja





Pod sedežem: rezervoar za olje, rezervoarček zavorne tekočine zadnje zavore – rezervoar z gumbom za nastavitve zadnjega blažilnika

veselje, če le niste zakrknjen sovražnik dvotaktne tehnike. In tudi vonj izgorlega olja v zraku ima svoj čar.

Tehnični podatki

Motor: vrstni – dvovaljni – dvotaktni – vrtna in gib 56 × 50,6 mm – prostornina 249 kubikov – kompresijsko razmerje 7,4:1 – sesanje prek lamelnih ventilov – izpuh opremljen s sistemom ventilov KIPS – dva uplinjača Keihin ø 28 mm – mazanje z avtomatsko oljno črpalko – vodno hlajenje – elektronski vžig – večploščna sklopka v oljni kopeli – šeststopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolo.

Okvir: dvojen, aluminijast »E-box« – aluminijaste zadnje nihajne vilice – spredaj teleskopske vilice ø 41 mm z nastavitvijo trdotne vzmeti in hodom 130 mm – zadaj vzmetenje uni-trak mono z večstopenjsko nastavljenim blažilnikom in hodom 105 mm – zavore spredaj 2 × 300 mm s štiribatnimi čeljustima – zadaj 1 × 210 mm z dvobatno čeljustjo – kolesa iz lahke litine spredaj 3 × 17 col, zadaj 4 × 18 col – gume Dunlop Sportmax spredaj 110/70-17 – zadaj 140/60-18

Dimenzije: dolžina 2005 mm – širina 690 mm – višina 1105 mm – medosna razdalja 1365 mm – teža 125 kg – rezervoar 16 litrov

Zmogljivosti: moč motorja 44,1 kW (60 KM) pri 10.500/min – največji navor 40,2 Nm (4,1 kgm) pri 10.500/min – največja hitrost 220 km na uro



Prednji del – močne vilice, zmogljiv zavorni komplet

Motocikel je kljub skromnim meram pripraven tudi za dolgonogege voznika



Voznikov položaj v sedežu je športno nagnjen, oprt na roki, kljub skromnim meram motocikla pa ni pretiran. Toda ker je motocikel športnik, je pač nekaj neudobja treba vzeti v zakup. Kljub vsemu pa se tudi dolgonogi voznik na motociklu dobro počuti. Ročice in stopalke so japonsko priročne in natančno narejene. Le nežen gib je potreben, da se v menjalniku vklopi prestava.

Motor potegne prepričljivo. Toda kljub lamelam v sesanju in ventilom v izpuhu je do 6000 vrtljajev malce len, svojo nrav pokazuje šele, ko igla obratomeira doseže višje številke. Takrat se izpuha oglasita s suhim, kovinskim zvokom in igla v obratomeiru kot za šalo zaide mimo 11.000 vrtljajev. Motor doseže največjo moč pri 10.500 vrtljajih, toda brez upiranja se zavrti tudi više.

Motor se rad vrti in mogoče bi bilo reči, da mu mestna gneča ne leži najbolje. Vsekakor pokaže največ na hitri cesti, dirkališču. To dokazujejo tudi (že številni) tekmovalci, ki ta motocikel uporabljajo v športu.

Povsem na ravni zmogljivosti motorja, ki 125 kilogramov suhe

teže in »prtljivo« požene do hitrosti 220 km na uro, so komponente motocikla. Okvir je med boljšimi primerki, geometrija pa kaže, da so motociklu najbolj pogodu hitre z ovinki zabeljene ceste. Motocikel je točen, rad zdrsne v nagib in smer drži, kot bi vozil po tirnicah. Srečanje z motociklom je bilo tokrat kratko, toda na cesti je pokazal, da je zadek malce trd, primernejši za zahteve dirkališča.

Osupljivo zmogljiv je zavorni sistem, vreden tudi težjega in hitrejšega motocikla. Občutek v roki je zanesljiv. Zadnji kolot zahteva malce več občutka v nogi, saj se nagiba k blokiranju.

Prvi vtisi so motociklu v prid tako po zmogljivostih kot po ceni. Vsekakor pa bo zanimivo naslednje srečanje, na asfaltu dirkališča, kjer bo mogoče odločneje preskusiti Kawasakijevega cestnega športnika. Vtisi tekmovalcev so pohvalni in tako se sama po sebi ponuja v premislek že slišana ideja, da bi bilo več kot pozitivno organizirati uradno prvenstvo monomarka. To bi bila za domače razmere zelo poceni in dosegljiva pot v motociklistični šport.

Foto: Mitja Gustinčič

»AEM« ELEKTRONIKA

ELEKTRONSKI VŽIG EP-02

Za lažji start, razbremenjuje platine, podaljša trajnost svečk in akumulatorja. Jamstvo leto dni. Za tri ali več kosov 10 odstotkov popusta. Odpošljemo s povzjetjem. Cena 105 dinarjev in stroški poštne.



PREIZKUŠEVALNIK AKUMULATORJA IN-01

Adekvatna zamenjava za drage instrumente, priporočljivo za svak avtomobil, stalna kontrola akumulatorja, zaganjača, dinam, alternatorja. Koristen tudi za preizkušanje avtoinstalacije. Jamstvo 12 mesecev.

Cena 69 dinarjev in stroški poštne.



»AEM« elektronika, p. f. 127, 24000 Subotica
☎ 024/38-688 non-stop