

Test

KAWASAKI KX 125

Ne, v naslovu ni telefonska številka Kragljevih!

To so pozlačene številke.

1: za državnega prvaka.

14: uvrstitev na evropskem prvenstvu.

33: pri Akrapoviču izmerjeni »poniji« na zadnjem kolesu.

Tako je to.

Sašo Kragelj je za AVTO MAGAZIN razložil svoje razmišljanje in opisal svoje poglede na minulo, precej uspešno tekmovalno sezono, v letošnji drugi številki.

Takrat, ko je pogovor nastajal, pa smo imeli v rokah tudi njegov dirkalni motocikel, Kawasaki KX 125, z belo šampionsko enico na črni podlagi.

Le Kragljevi vedo, kako močna je pozlata v naslovu nanizanih števil. V športu, kjer veliko, tudi odločilno vlogo igra tehnika sama, ni nikoli

1-14-33

dovolj denarja. Bolj ko dirkač posega v vrh, dražja postaja igra. Žal je res, da je že samo ljubiteljsko dirkanje kot velika vreča brez dna.

Nespodbudno.

Čemu sploh dirkati?

Heeej, na to vprašanje ni pametnega odgovora.

Je to zasvojenost?

Že mogoče.

Je tvegana investicija?

Zagotovo.

Ostajajo spomini. Ostanejo tudi za vedno vtisnjene sledi padcev, zlomov. Kragelj jo je v padcu dobro skupil, ko je zastopal Slovenijo na

Vidne spremembe: Öhlinsov blažilnik, specialna izpušna cev



pokalu narodov, lani v Švici. Se ne povsem ozdravljen je pripeljal na testni poligon svoj kawasaki. Nič kaj ljubosumen ni bil videti, ko je po nekaj uvodnih skokih, za ogrevanje prisotne družine, postavil motocikel v travo in izustil: »Vozite se!«

Najprej smo se okoli motocikla vrteli kot okoli vroče juhe. Skrivnostno mikavna igrača, tale motocikel. Zahrteva spoštovanje: solidno pripravljen od prve do zadnje matice, dokazano učinkovit, ovenčan z lovorjki za cel niz zmag.

To JE zanimiv motocikel. Prostornino valja je mogoče izenačiti s pivcem znano osminko: za deciliter in nekaj kapelj čez. Videti in slišati je zanemarljivo malo. Toda ko elektronsko zbuena iskra vžge optimalno nastavljeno zmes bencina in zraka v valju, se na zadnjem kolesu trgajo konji.

Igor Akrapovič je opravil več meritev na napravi dynojet. Motor brez visokozveneče frizure je iztisnil 31 KM. Dodelan z recepturo »pro circuit« (preoblikovani kanali v valju, nova izpušna cev), ki

je opazno popravila krivuljo moči, je iztisnil 33 KM. Na gumi, da ne bo pomote.

Resda hitrostni 125-kubični dirkalniki, ki sem jih okušal lansko leto, zmorejo okroglih 10 KM več. Vendar primerjava ni na mestu. V krosu, kjer je pod kolesi bolj malo ravne podlage, kjer grbinam sledijo strmine, je pomembnejša tista uporabna moč. Da je mogoče motocikel pognati strmo navzgor, pa ostro iz grbinastega ovinka in kar je še tovrstnih voznških vragolij. Silovito mora potegniti že iz najnižjih vrt-

ljajev, sicer adijo sekunde. In zveneče uvrstitve.

Čudeži seveda v tem razredu niso mogoči. Prostornina je skromna, veliko navora in hkrati veliko moči je skorajda neuresničljiva želja vseh tehnikov in »frizerjev«. Ne bom rekel, da je Kragljev kawasaki nekakšno leno kljuse. To je dobro pripravljen in konkurenčen motocikel. Toda v spodnjem območju vrtljajev je motor definitivno len. Šele takrat, ko izpušna cev rezko zazveni in oznani visoke vrtljaje, iz motorja butne moč in zago-



Novi Chrysler Neon.



Plavajoči kolot brez zaščite s čeljustjo znamke Nissin

Sašo Kragelj: sedemnajstletnik, ki se razživi šele v sedežu dirkalnika, s katerim dokazuje, da kotira visoko.



tovo je treb zelo dobro obvladati tovrstno umetnost, da usklajevanje prestav v menjalniku, plina in poguma obdrži motor v območju eksplozivnosti. Zadeva ni preprosta, verjemite. Ko se takole brez pravih izkušenj loviš med progo in motociklom, si osebne travme kar sledijo. Tam, kjer bi neznanje skupaj z neodločnostjo lahko kompenziral s prožnostjo motorja, tiči past: zapreš plin, malce cinčaš in motor oznani konec sodelovanja - odpreš plin in izpuh oznani le še dušenje motorja v lastnem soku. Ko je Kragelj gnal motocikel po progi, je zvok vsekozi oznanjal, da je ročica plina odprta do konca. Dečko pač zna.

No, pa ne tiči vsa umetnost zgolj v konjskih močeh in vrtljajih. Vzmetenje je tista tema, ki brez konca zaposluje tako inženirje kot dirkače. Zahteve so razmeroma preproste: kolesi morata biti čim dalj časa v stiku s podlago. Izvedba pa je daleč od preprostosti. Vsak se problema loteva na svoj način. Univerzalnega recepta ni. Ta služi le približkom. Tisto odločilne fino nastavljanje pa je spet

splet osebnega posluha dirkača, mehanikove sposobnosti prisluhniti dirkaču in besede prevesti v dejanja. Kawasaki KX 125 prihaja že iz tovarne ven zelo spodobno vzmeten in skupaj z geometrijo okvirja spada med stabilnejše motocikle. V minulih obdobjih je bila opazna velika amerikanizacija motociklov za motokros: tam pač stavijo na dirke tipa superkros, kjer med neskončnimi nizi umetnih ovir dirkači bolj cenijo izrazito okretnost; v klasičnem krosu pa velja pozornost večji stabilnosti motocikla pri višjih hitrostih. Kawasaki je v zadnjih nekaj sezonah svojo generacijo KX tako dodelal, da so ocene dirkačev zelo ugodne.

Konstrukcija motocikla KX 125 je znana iz celotne družine KX. Torej: močan in vidno ojačan enojni okvir iz jeklenih cevi in štirikotnih profilov (zadnje paličje je privijačeno) tesno obvija togo vpeti enovaljni vodno hlajeni motor; celota pa se opira spredaj na oljno vzmetne vilice sistema upside-down s hodom 310 mm, zadek (hod kolesa 330 mm) pa na aluminijaste vilice in blažilnik,



KX 125 je na pogled, po merah in po opremljenosti enak modelu KX 250

vpet v ročičevju sistema uni-trak. Med letnikoma '94 in '95 ni omembe vrednih razlik. Tako za serijske motocikle. Kragelj izbral Renthalove, sedež je trši, v prednji plavajoči kolot grize Nissinova dvobatna čeljust, na okrasnih nalepkah na posodi za gorivo piše Ceet.

Preostala oprema: nič zelo eksotičnega - namesto serijskega krmila in verižnikov je Kragelj izbral Renthalove, sedež je trši, v prednji plavajoči kolot grize Nissinova dvobatna čeljust, na okrasnih nalepkah na posodi za gorivo piše Ceet.

Sem kaj pozabil?

Ja, seveda. Ni vse v motociklu in drago zvenceh komponentah.

Jasno?

MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki



Motor: enovaljni - dvotaktni - tekočinsko hlajen - sesanje preko lamelnega ventila v ohišje ročične gredi - par vodenih valjastih izpušnih ventilov (KIPS) - vrtnina in gib 54,0 x 54,5 mm - prostornina 124 kubikov - kompresija* 8,7 - 9,1:1 - največja moč 29,1 kW (39,6 KM) pri 11250/min - največji navor 25 Nm pri 11000/min - uplinjač keihin PWK36 - mešanica osvinčenega bencina s 100 ali več oktani s sintetičnim dvotaktnim oljem v razmerju 32:1 - digitalni CDI magnetni vžig - svečka B9EVX/NGK - nožni zaganjalnik

* Kompresija: razmerje se spreminja glede na položaj ventilov KIPS

Prenos moči: zobniški primarni prenos, razmerje 3,20 - večploščna sklopka v oljni kopeli (0,7 litra olja) - šeststopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 2,384, II. 1,857, III. 1,500, IV. 1,272, V. 1,125, VI. 1,000 - veriga na zadnje kolo, prestavno razmerje (z verižniki 12/49) 4,083

Okrvir: enojna zaprta konstrukcija iz jeklenih cevi štirikotnega in okroglega preseka, ki se razdvoji v višini valja motorja - v celoto vijakeno zadnje paličje - kot glave okvira 26 stopinj - predtek 109 mm - medosna razdalja 1455 mm.

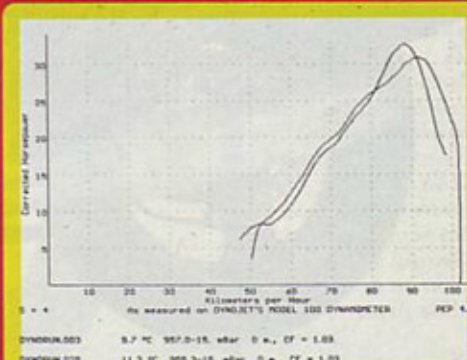
Vzmetenje: spredaj teleskopsko vilice upside-down s kraki ø 43 mm in hodom 310 mm, nastavljiva prednapetost vzmeti in obojestransko delovanje (18 stopenj) hidravličnega elementa - zadaj aluminijaste nihajne vilice s centralnim plinskim blažilnikom v vpetju Uni-Trak, hod kolesa 330 mm, nastavljiva prednapetost vzmeti in obojestransko delovanje hidravličnega elementa (18 stopenj kompresije, 20 stopenj raztega)

Kolesa in gume: aluminijasta kolesa, spredaj guma 80/100-21 51M - zadaj guma 110/90-19 57M, gume dunlop D752.

Zavore: spredaj 1x plavajoči kolot ø 220 mm z dvobatno čeljustjo - zadaj kolot ø 190 mm z enobatno, enodelno čeljustjo.

Mere in teža: dolžina 2150 mm - širina 815 mm - višina 1215 mm - višina sedeža od tal 950 mm - najmanjša razdalja od tal 395 mm - posoda za gorivo 8,5 litra - suha teža 86,5 kg

Naše meritve



Moč motorja: 33KM, merjeno na kolesu
Teža za vožnjo pripravljenega motocikla: 88kg

