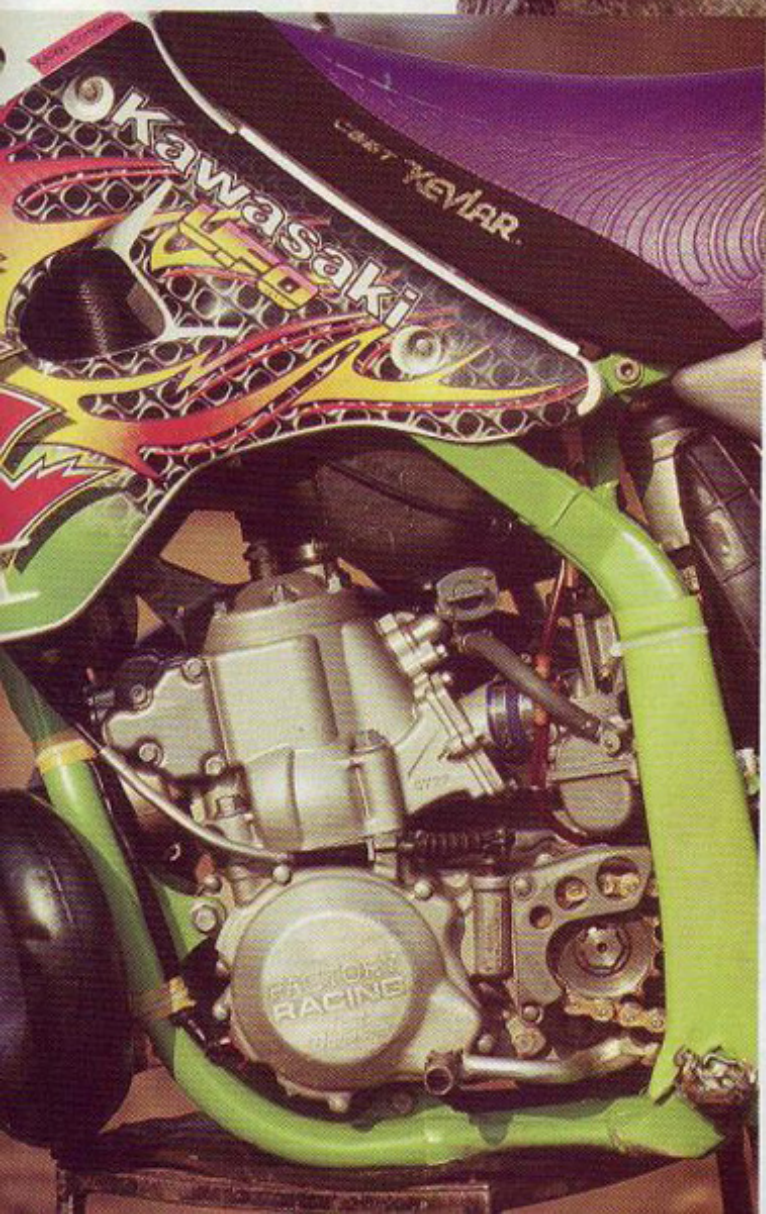


Test

KAWASAKI KX 250 - '95



NEOŠTEVILČEN

Stefan Everts je s kawasakijem KX 250 za drobec zgrešil naslov svetovnega prvaka.

Tudi povsem serijski motocikel ima s tistim Evertsovimi dirkalnikom veliko skupnega.

Motocikel, ki smo ga vozili, je bil nekje vmes.

Testni kawasaki KX 250 ima kljub letnici '95 (natančneje, izdelali so ga jeseni leta 1994, za dirkalno sezono '95) že precej bogato, predvsem pa ugledno zgodovino.

Prihaja iz Belgije. Tam so nanj polagali večje roke tehniki iz bližine Stefana Evertsa. Serijski dirkalnik so dodelali v nekaj več. V stroj, ki je sposoben nastopov na velikih nagradah, na svetovnem

prvenstvu. Vstopnica za vrh, kratka.

Jani Sitar je profesionalni dirkač, virtuoz. Možaka je nekaj v hlačah, kajti s tem kawasakijem je zaključil svoje letošnje precej solidne nastope na svetovnem prvenstvu v motokrosu.

Da se ta odlično pripravljeno dirkalnik ni izgubil nekje v širnem belem svetu, si je srčno prizadeval Damjan Zore,



Med testom je Jani Sitar delil napotke

konkurenca v prednosti. In potem garajo, da lahko objavijo hvalnico o še ugodnejši krivulji moči, še bolj togem okvirju in vzmetenju, še boljših voznih lastnostih in celi kopici malenkosti, ki so potrebne za zmago. Menda je vse samo še v rokah dirkača in njegovih tehnikov, da nizajo zmage in ne odstopa.

Kawasaki KX letnik '94 je bil že sam po sebi dobro ocenjen dirkalni motocikel. Američani so po dveh mesecih testiranja četrtlitrskih motociklov za kros menili v končni oceni, da je KX 250 najboljše serijsko železje: žilav enojni zaprti okvir iz štirikotnih in okroglih cevi ugodne geometrije, nadpovprečno vzmetenje, trpežen in zmogljiv motor, uporabna harmonija celote.

Če se vrnemo še za leto dni nazaj, ko je Kawasaki izboljševal svoj dirkalnik z letnico '93, kaže izdati, da so za mero vzeli honda CR 250. Imela je okretnejšo geometrijo okvirja, več uporabne in eksplozivne moči, boljše vzmetenje. Dobrohotno zlobni jeziki so za Kawasaki KX 250 letnik '94 menili, da je z okretnostjo, zelo dobrim vzmetenjem in divjo močjo - popolna honda CR.



Kawasaki letnik '95: serija težko vidnih, toda v vožnji opaznih izboljšav. Iz ponudbe so odbrali najboljše prednje vilice sistema upside-down, ki so v notranjosti obdelane s teflonom, dodelali so jim dušilno hidravliko ter povečali togost; spet so predelali geometrijo zadnjega vzmetenja (unitrak) za progresivnejše gibanje; ob vpetju zadnjega blažilnika so ojačali okvir in zagotovili večjo stabilnost zadnjega kolesa; odločili so se za zavorne ploščice z ugodnejšim tornim koeficientom; eksplozivnemu motorju so dodali še zmogljivejšo vžigalno elektroniko, sposobno brezhibnega dela v mokroti (nastavitvev različnih točk predvžiga omogoča opazne spremembe karakteristik motorja); dvignili so izpušni kanal, za 4 mm so

A VSTOPNICA

direktor Iskre SSD, ljubitelj tehnike in motokrosa. Motocikel nam je velikodušno ponudil na test in hkrati ročno pokazal, da tudi sam zmore zelo solidno krotiti tako oster stroj. Pa (še) ni dirkač. Je predvsem poslovnež, ki v vožnji motocikla za motokros najde potrebno sprostitev. In ohranja iskrost. Tudi duha.

In roko na srce, voziti takšen stroj nikakor ni preprosto opravilo. Zahteva znanje. Moč. Vztrajnost. Odločnost. Sposobnost hitrih in pravih odločitev. Kajti motocikel sam, celo povsem serijski, zmore več kot je vsakdanjemu človeku dano izkoristiti. Takole pripravljen pa je čisti strup. In to ne v kapljicah!

Tehniki iz razvoja vsako leto vlečejo pri dirkačih na ušesa, kaj je dobro in kaj ne, česa je premalo (v dirkaškem slovarju ne poznajo besede preveč), kje je





Igrali so, z leve: Mitja Gustinčič, Damjan Zore, Jani Sitar in Silvo Habat.



Zadek: aluminijaste vilice s progresivno delujočim vpetjem uni-trak, močnejše tovarniško kolo, zavorni kolot daje dober občutek.



približali lamelni ventil motorni gredi, odebelili so izpušne ventile, preoblikovali zgorevalni prostor v glavi in dodali nov bat, dodali večji izpušni lonec, popolneje so odzračili (za ugodnejše odzivanje v skokih) uplinjač PWK 38. Vsi posegi v motor so malenkostno okrepili moč in opazno popravili navor v spodnjem in srednjem območju vrtljajev.

Možje v Belgiji pa so imeli še nekaj idej na zalogi. Kanale v valju motorja so preoblikovali, dodali so Spesov izpušni sistem in Boyesenove sesalne lamele, razdrli in spolirali (za bolj tekoč tek) notranjost prednjih vilic, zadnje kolo oprli na Öhlinsov blažilnik, zamenjali kolesi s tovarniškimi, ki so močnejša in solidnejše uležajena, zamenjali verižnike in verigo z Renthalovimi. Jani Sitar si je omislil še manj utrujajoče Renthalovo kamilo, v Ameriki izdelano plastiko in višji, tudi

Sloko: plastika ob vodnem hladilniku in bočni paneli so ukrojeni tako vitko, da omogočajo prosto gibanje na motociklu.

trši Cettov sedež. Cettov zato, ker so tekoče servisirali motorje svojim dirkačem na svetovnem prvenstvu.

Kaj je nastalo iz tako obširnih in navsezadnje tudi dragih prizadevanj? Resnično vredno oceno seveda lahko da le šampion. Jani Sitar je bil z motociklom precej zadovoljen. On pač zna potegniti iz motocikla vse, kar ta zmore. Jani ve, kaj hoče.

Sam pa niti v sanjah ne sežem tako blizu, da bi zmoget videti morebitne šibke točke dirkalnika. To je pač naloga dirkačev. Vendar ko se takole (bolj redko sicer) pokaže priložnost, da dobiš v roke nekaj posebnega, ni treba veliko, da spoznaš, kako brutalen zmore biti današnji četrtilitrski motocikel. Pa v isti sapi tudi prijazen. Do voznika namreč.

Z nekaj posluha za krepkost brce in odprtje ročice plina - motor rad vžge. In se oglasi z rezko polnim zvokom, pridruženim po najnovejših dirkalno-tehničnih predpisih FIM. Vibracije enovaljnika so nemoteče. Večlamelna sklopka v oljni kopeli in (petstopenjski) menjalnik sta že dalj časa

boljša plat Kawasakijeve tehnike. Nekaj malega ogrevanja je potrebno, da temperatura motorja doseže priporočeno vrednost.

Lahko se odpelješ.

V prvi prestavi početje ni smotno: motor izbruhne z izjemno močjo, grobo ozobljena guma zagrabi v prazno, zemlja frči, motocikel se vzpenja ali ritne. Sama škoda in zapravljanje. Druga prestava je primernejša. Tretja pa je med grbinami in kanali že hudo hitra.

Motocikel deluje v rokah zelo lahkotno in gibčno. Tudi po zaslugi spodobnega vzmetenja, ki ne lomi rok. In par zavornih kolotov (prednji je plavajoči) solidno ustavlja, tudi vrača dober občutek. Vse deluje prijazno in nezahtevno, le motor zmore pokazati dva obraza. Resda ima zelo širok razpon moči, odločno vleče tudi iz spodnjega območja vrtljajev in vse tja v višave. Toda za ne povsem vajene roke je moč izdatna. Na vsak milimetrski gib ročice za plin se motocikel burno odzove. Nehote se togo okleneš motocikla, grbine te vržejo iz ritma in življenje postane naporno. Da bi ovire na progi preskakoval za hišo visoko, mi sploh ne pride na misel. Pa čeprav je Jani pokazal, da je kawasaki KX 250 tudi visoko v zraku lepo vodljiv, da rad sledi spremembam smeri, da zelo spodobno ublaži pristanke, da igrivo lahkotno brzi čez nize kratko vzvalovanih grbin.

Videti je, da je motocikel trepen. Ni pa neuničljiv. Vztrajno manjšanje teže s sočasnim dviganjem motornih zmogljivosti zahteva od mehanikov veliko natančnega dela. In sprotno obnavljanje drobovja. Čemu? Da motocikel ne odpove in da ohrani vso praktično dosegljivo moč: tovarna navaja na gredi moč 53,6 KM, za kakšnih deset odstotkov manjša naj bi bila na gumi.

MITJA GUSTINČIČ
 Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki



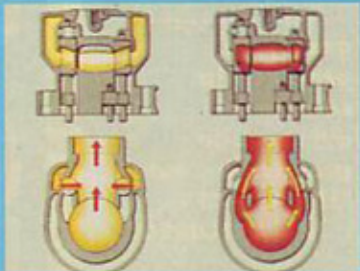
Okvir iz cevi spreminjajočega se preseka je Kawasakijeva posebnost

Motor: enovaljni - dvotaktni - tekočinsko hlajeni - sesanje prek lamelnega ventila v ohišje ročične gredi - par vodenih valjastih izpušnih ventilov (KIPS) - vrtnina in gib 66,4 x 72,0 mm - prostornina 249 kubikov - kompresija* 8,7 - 10,4:1 - največja moč 39,4 kW (53,6 KM) pri 8000/min - največji navor 50 Nm pri 7000/min - uplinjač keihin PWK38 - mešanica osvinčenega bencina s 100 ali več oktani z oljem castrol A747 v razmerju 32:1 - digitalni magnetni vžig CDI - svečka BR8EVX/NGK - močni zaganjalnik

* Kompresija: razmerje se spreminja glede na položaj ventilov KIPS
Prenos moči: zobniški primarni prenos, razmerje 2,750 - večploščna sklopka v oljni kopeli (0,85 litra olja) - petstopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 2,133, II. 1,687, III. 1,388, IV. 1,136, V. 1,000 - veriga na zadnje kolo, prestavno razmerje (z verzičniki 14/40) 3,50

Okvir: enojna zaprta konstrukcija iz jeklenih cevi štirikotnega in okroglega preseka, ki se razdvajajo v višini valja motorja - v celoto vijačeno zadnje paličje - kot glave okvirja 26 stopinj - predtek 109 mm - medosna razdalja 1460 mm
Vzmetenje: spredaj teleskopske vilice upside-down s kraki ø 43 mm in hodom 310 mm, nastavljiva prednapetost vzmeti in obojestransko delovanje (2 x 18 stopen) 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 stopen) kompresije, 20 stopen raztega

Kolesa in gume: aluminijasta kolesa excel, spredaj guma 80/100-21 51M - zadaj guma 110/90-19 62M, gume dunlop D752
Zavore: spredaj 1x plavajoči kolot ø 220 mm z dvoblatno čeljustjo - zadaj kolot ø 190 mm z enoblatno, enodelno čeljustjo
Mere in teža: dolžina 2155 mm - širina 815 mm - višina 1215 mm - višina sedeža od tal 955 mm - najmanjša razdalja od tal 365 mm - posoda za gorivo 8,5 litra - suha teža 96,5 kg



Delovanje izpušnih ventilov KIPS

Povedano neuradno

Jani Sitar: "Kawasaki KX 250? Lani sem imel hondo HRC 250. Precej podobna sta. Vsi japonski motocikli za motokros so dovolj dobri. Veliko je odvisno od dirkača. Drugih motociklov nisem preskušal. Honda mi je bolj ustrezala, zato se vračam nanjo."

Mitja Gustinčič: "Zanimivo: motocikli za kros se mi zdijo poceni, upoštevaje, kaj ponujajo za odšteti denar. Trdim: motokros je zanimivejši, pa enako učinkovit kot aerobika in fitnes skupaj. Celih 250 kubikov? Ne vem. Doživetje je bilo precej divje."

Damjan Zore: "Velik napredek v primerjavi z modelom za leto '92, ki sem ga vozil do nedavnega. Kawasaki KX je sedaj vitkejši, lažje vodljiv, v vsem mi leži in ta motocikel je ta hip največ, kar si lahko želim."

Silvo Habat: "Prvič sem sedel na takem stroju. Presenečen sem nad navorom: motor vleče - v resnično kateremkoli območju vrtljajev. Ocenjujem kolikor pač znam peljati: presenetljivo, kako lepo tekoče požira grbine in luknje, če le prav odpreš plin!"