

Vozili smo KAWASAKI KX 80

MINI KLUB

Otročaji že iz pleníc ven prav radostno brenčijo, in se ozirajo za vsem, kar ima delujoč motor med kolesi.

Ponuditi najstniku možnost, da se s »šofiranjem«
sreča dovolj zgodaj in v nadzorovanih (!!!) okoliščinah, je dolgoročno gledano precej pametna in več kot le dobra investicija. To je investicija (vsaj) v preživetje.

Praksa seveda kaže manj lep obraz. Mnogim staršem je bolj malo mar, kako se mladostnik srečuje z življenjem. Večina jih preprosto meni, da je najpametneje otroka kar izolirati in ga tako obvarovati nevarnosti hitrosti. Pa pozabljajo, da hitrost sama ni nevarna. Nevarno je neznanje človeka, ki se prepusti hitrosti. No jasno, kako bi se tega sploh zavedali, če tudi sami nimajo potrebnega znanja.

Veliko mladostnikov se s prometom podjetno sreča kar na lastno pest. Morda tako, da si od prijatelja izgovorijo krog z mopedom. Morda šele takrat, ko začnejo opravljati vozniški tečaj.



Hudo neodgovorno je početje staršev, da prepovedujejo srečanje s prometom. Ali pa se znebijo utrujajoče moledujočega najstnika preprosto z nakupom mopeda. In ga tisti hip prepustijo zgolj lastni iznajdljivosti in presoji. Takšen odnos seveda kliče po žalostnem koncu.

Kdor lahko posadi najstnika na (brezhiben!) motocikel in zmore toliko življenjske energije in takta, da ga korakoma priuči vozniški obrti ter prepotrebemu razmišljanju, je storil

dobro delo. Ena od variant se ponuja z 80-kubičnim motociklom za kros, ki je primerno velik, trpežen in v prometu neuporaben.

Iz niza tovrstnih motociklov smo se na kratko srečali s kawasakijem KX 80, ki je za igro, učenje in šport precej primeren motocikel. Seveda je bilo srečanje nevsakdanje, saj je motocikel namenjen otročajem tam okoli desetega leta starosti in več, pa je zato visokoraslemu možaku občutno pretesen. Težko je sedeti, še težje je stati na motociklu. Toda konstrukcija se

izkaže kot dovolj močna, da zmore brez škode preživeti obremenitve in težo odraslega.

Motocikel je v vseh pogledih enakovreden »ta velikim«
iz Kawasakijeve hiše. Linije so skupne družini KX. Barve in detajli tudi. Osnova mini (je bolje reči midi?) dirkalnika je zelo spodobno vzmeten (spredaj vilice tipa upside-down s kraki \varnothing 36 mm, zadaj centralni blažilnik vpet v sistemu ročičevja uni-trak) iz jeklenih cevi zvarjen, zaprt enojni cevni okvir, ki se klasično razdvoji v višini motorja.

Tudi motor je v krosu in pri Kawasaki znana in trpežna konstrukcija, ki zmore več, kot je mogoče slutiti. En vodno hlajeni valj sprošča obilje uporabne moči. Krivulji moči pogodu služijo lamele v sesalnem kanalu. Moč pa prek verige h kolesu prenaša šeststopenjski menjalnik.

Motocikel je solidno opremljen, ker je namenjen vožnji po neprometnih površinah, seveda nima svetlobne in signalne opreme. Ima pa vse tisto, kar potrebuje





Spodobno vzmetenje s hodom 275 mm spredaj in zadaj



Kawasaki KX 80: 1895 mm v dolžino, 745 mm v širino, medosna razdalja 1280 mm, višina sedeža od tal 870 mm, suha teža 66,5 kg

dirkalnik: trpežne kolesne obroče (spredaj premera 19", zadaj 16"), par kolutnih zavor, izbiro nastavitve vzmetenja, žilavo trpežne plastične komponente.

Kot celota je videti motocikel vabljivo lično in detajli kažejo na skrbno izdelavo. Izkušnje pa govore, da kaže prišteti še trpežnost in dobre vozne lastnosti. In eno z drugim pomeni, da zmore biti motocikel tako trpežna igrača kot dirkalni konjič.

V obeh primerih pa je potreben tudi mentor.

MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK