

SECOND HAND | Kawasaki KLX650 modely A, C

Velké enduro
ze staré školy

Dvě verze
– ostrá a pro lidi

Zapomenutí dravci

Dvě malá písmenka mohou znamenat značné rozdíly, jak v minulosti ukázalo enduro Kawasaki KLX650. Áčko bylo ostré a dělalo se dlouho, Céčko bylo naopak uzpůsobené provozu a chvíli suplovalo KLR650, které tehdy v Evropě nebylo.



Jakub Nič
jakub@cmn.cz
foto: archiv

Hned zpočátku je potřeba udělat mezi verzemi jasno. KLX650 A se vyráběla od roku 1993 do roku 2001 a byla opravdovým ostrým endurem ze staré těžkotonážní čtyřdobé školy. Žádný startér, jen našlapovačka, výška sedla bez pěti centků metr, zdvihy „co to dá“ a výkon, jak jen hlukové normy a životnost dovolí – 54 koní na 127 suchých kilo (146 natanková-

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Kawasaki KLX650A	
Objem	651 cm ³
Výkon	54 k
Točivý moment	neudán
Výška sedla	950 mm
Hmotnost	127 kg (bez náplní)
Nádrž	8 l
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 100 × 83 mm, karburátor, nožní startér, pětistupňová převodovka, sekundární převod řetězem	
Podvozek: trubkový (jäckelový) chrommolybdenový rám, vpředu teleskopická vidlice USD (dofukovatelná), zdvih 300 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s centrální jednotkou s nastavením předpětí pružiny, zdvih 285 mm, brzdy vpředu kotouč Ø 241 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 202 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 80/100-21, vzadu 110/100-18	
Rozměry: světlá výška 330 mm, rozvor 1510 mm	

KLX650 A je ostré čtyřdobé enduro bez startéru s výškou sedla téměř metr, 54 koní na 127 kg suché váhy



no). Jenže u nás jich jezdí jen pramálo, protože stroje neměly pro ČR homologaci (stejný problém byl např. i s Hondou XR650). A když s mašinou nemůžete ani na silnici, ani ofiko na závody, tak co s ní doma. Pravda je, že například v Itálii se motorka homologovala, měla sadu se zrcátky a blinkry, takže jste s ní mohli na silnici. A pár těchto Áček na papírech tady také jezdí.

Sbírák Céčka, v tom je ta léčka

Model „C“ se vyráběl mnohem kratší dobu a byl, dalo by se říci, zášlepkou za chybějící cestovnější KLR650. To v letech 1993–94 v Evropě chybělo a nemít velké čtyřdobé enduro v programu nelze. KLX650 C mělo menší zdvihy, tím pádem i o dost nižší sedlo, motor byl vybavený startérem a spolu s baterkou a poctivou elektroinstalací se hmotnost vybaštila na 153 kilo suchých a 171 natankovaných. Aby to neřvalo a nedělalo emise, muselo se dolů s koňmi, kterých zbylo 45. Zadní kolo nemá 18“, nýbrž 17“ a namísto malých brzd jsou zde větší kotouče – vpředu 290 a vzadu 230 mm. Ze soutěžáku byla rázem těžká, spíš cestovně endurozní mašina vhodná více na normální ježdění než na tvrdé boje v blátě. K plusu ale jsou zadní stupáčky. V Česku jich je o dost víc, ale většina je opět dovezená.

Jedna konstrukce, dvě nastavení

KLX jsou klasické motorky, oce-

KLX650 C se řadí spíše mezi cestovnější modely. Čtyřdobé enduro má proti Áčku nižší sedlo, startér a suchou hmotnost 153 kilogramů



lový rám, ocelová kývačka, ale poměrně slušná je vidlice USD. Podvozek cestovní verze C je o dost nižší, zdvihy z 300 mm vpředu a 285 mm vzadu slezly na 285 mm a 260. Ostrá verze je celkově tužší, takže snese dost hrubě zacházení. Rozhodně i se svými kily a výkonem vás utáhá dřív než vy ji. Měkčí startérové Céčko je spíš obdoba Yamahy XT600 nebo Suzuki DR650. Zkrátka stroj pro duální použití, jak se v oblibě používá v reklamních materiálech. Na crosscountry s ním nepůjdete, lepší je dozadu namontovat brašnu, na řídítka nějakou malou navigaci a vyrazit na výlet. Chvilí po silnici, když vás to omrzí, ohnete to za hejnem havranů k západu slunce kamsi do luk a lesů. Na výlety ve dvou ani měkčí KLX opravdu není, na sedle se ve dvou moc nepohodnete a navíc zadek motorky hodně klesne. Kromě toho, že stroj pak vypadá jako čoprohyena s dlouhou vidli-

cí, jeho jízdní vlastnosti začnou připomínat Jawu Kejvačku.

Zdařilý a trvanlivý

Co se týče konstrukce jako celku, není důvod se obávat nějakých zásadních poruch. Na fórech sice najdete, že KLX je poruchovější třeba než hondí cestovatel Dominator, na druhou stranu – většina KLX není ve 100% stavu (až na pár vymazlených), protože v první radě jsou to stroje staršího data výroby a zadruhé byly dost aktivně tvrději využívány. Nezapomeňme, že čtyřdobé enduro v devadesátých letech nemělo žádných 400 kubíků, vodní chlazení, padesát koní a 120 kilo. Za plnohodnotnou kubaturu byly brány právě šestistovky a šestpade, takže většina tvrdších závodů se jezdila právě na podobných strojích (KTM mělo těžké LC4 a Husqvarna TE610). Poměry se změnily a co bylo tehdy ostré náčiní, je dnes brá-

Absolutní hodnocení ČMN: ★★☆☆☆

Výroba: 1993–2001

Cena: od 30 000 Kč

► HODNOCENÍ (model A)

Motor	★★★★☆
Jízda, ovladatelnost	★★★★☆
Výbava	★★★☆☆
Kvalita, zpracování	★★★★☆
Výkon/Cena	★★★★☆

► POHLED TECHNIKA, ZKUŠENOSTI MAJITELE

Roman Flajšinger
mechanik, Asko KC

Já měl tyhle KLX dvě a byl jsem spokojený. Tyto motory nikdy nebudou tak tiché jako motory KLR, vždycky v nich něco pcvakává, ale na trvanlivost to nemá vliv. Slabinou je snad jen zadní centrální jednotka na „startérovce“, tedy verzi C. Je hodně měkká, často teče a nedá se opravit, protože bohužel není rozebíratelná. Nutné je sehnat jinou v lepším stavu nebo napasovat centrálu odjinud.

► HISTORIE

1993–2001	KLX650A – během výroby pár malých změn, v průběhu výroby změna barevných kombinací
1993–1995	KLX650C

Jinak je to robustní motorka. Berme v potaz, že 99 % jich bylo dovezeno ze zahraničí s bůhvíkolika najetými kilometry a pořád fungují, což samo o sobě svědčí o tom, že jsou to držáky. Na servisování není ani ostrá, ani soft verze nijak náročná. Motor Céčka potřebuje olej a filtr co 10 000 km. Ostrá verze, pokud je používána na trati, má předepsáno měnit olej po 1000 km, ovšem to se uvažuje závodní nasazení, hobíci výměny nemusejí zdaleka tak hrotit.

no skoro jako cesták. Výhoda Kawasaki KLX650 je v tom, že se jich v Evropě toulá docela dost, avšak rozhodně nejsou tak krásné jako cestovní brácha KLR. KLX ani v jedné verzi nebude moc drahé, také ovšem počítejte s tím, že se o motorku budete muset starat jako o jakoukoliv účelovou a opouštěvanou motorku staršího data. Opět se jedná hlavně o stav, v jakém ji koupíte. Pokud se o motorku majitelé starali dobře, co se týče pravidelných výměn náplní a spotřebního materiálu, neměly by nastávat zásadní problémy. U cestovního Céčka se ví o špatné konstrukci zadního centrálu, více v boxíku Pohled technika.

Ideální na tuning a stavby

KLX není z dnešního pohledu mašina, která by vás svými jízdními výkony nějak potěšila. Kdo někdy seděl na moderní 450, bude i z ostré verze A poměrně zklamaný. To prostě ne-

jde srovnávat. Ovšem kdo není jen používá, který chce přijít, našlápnout a jet, ale naopak má rád trochu toho obřadnictví před výjezdem, najde v KLX potěšení. Především ostrá verze s našlapováním vyžaduje přece jen silnou pravačku a trošku toho umu. Když na motorce chce jezdit, musíš si ji našlápnout.

Jelikož motor má dobrý potenciál pro ladění a rám je jednoduchý ocelový a není problémem s normální svářečkou motorku přestavět, našlo se ve světě hodně typů, co ostré KLX předělávají. Třeba na krásné zelené motardy, k čemuž montují např. zadní krásné banánové kyvky ze starých dvoudobých stopětadvacítek, někteří zase KLX předělávají na retro endura s kulatými světlými a minimem plastů, další jsou z nich schopni udělat i krásný café racer. Zkrátka za pár peněz máte dobrý kutilský základ. ■

► TECHNICKÁ PORADNA

Titanové ventily

Svoje dotazy do technické poradny zasílejte na poradna@cmn.cz

Tento týden odpovídá **Milan Štumpa**, vedoucí servisu **Y moto Praha, s.r.o.**



Připravuje: L. Záruba
foto: archiv

Známy mi tvrdí, že mám na své KTM 250SX měnit titanové ventily pomalu každý rok, že prý nevydrží tolik, co ocelové. Nevím, jestli má pravdu, ale i tak mě to znervózňuje. Chci se zeptat, musí se titanové ventily měnit častěji než ocelové? A pokud ano, není tedy lepší

je rovnou vyměnit za ocelové? Díky.
Jirka Novotný, Brno

Ahoj Jirko, ocelové, nebo titanové ventily, to je časté téma debat se spoustou názorů. A neexistuje na to jednoduchá odpověď. Je tu mnoho okolností ke zvážení, i když některá fakta se musí vzít v úvahu určitě. Jeden chytrý chlápek dostal kdysi do hlavy jablkem a pak ho napadlo pár vzorečků, které platí dodneška. Třeba, že: síla = hmotnost × zrychlení. A teď si to promítni do běžícího motoru. Typický dvěstěpadesátkový ventil z nerezové oceli váží asi 33 gramů (0,033 kg), typický titanový ventil asi 18 gramů (0,018 kg). I kdyby bylo

zrychlení ventilů jenom 3000 m/s², tak potom:
ventil z nerezové oceli:
0,033 kg × 3000 m/s² = 99 N, čili zhruba 10 kilo
titanový ventil:
0,018 kg × 3000 m/s² = 54 N, čili zhruba 5,5 kila

Takže tady vidíš. Buď si to vynásob čtyřma, páč ventily jsou čtyři (starší YZ450F byly dokonce pětiventilové), anebo ani nemusíš, protože i tak je jasné, že ocelové ventily působí na celý rozvodový mechanismus dvakrát větší silou než titanové.

Všechny krosové 250 mají titanové ventily, a tudíž jejich výměna za ocelové vnese do ventilového rozvodu téměř dvojnásobné namáhání, na které nejsou komponenty dělané. Neříkám, že za žádných

okolností nejdou ventily vyměnit. Někdo třeba nevytáčí motor tak vysoko, takže tam to bude jinak. Nerezové ventily jsou skutečně odolnější a obecně vydrží déle. Titanové ventily mají na sobě tvrdou vrstvičku, která je silná asi 0,08–0,12 milimetru, a jakmile se tato vrstvička opotřebí, ventily je nutné vyměnit.

Ale na druhou stranu – s titanovými ventily na supersportech Yamaha a Suzuki, které běžně točí 14 000–15 000 ot/min, nejsou nejmenší, respektive vůbec žádné problémy, a ani servisní intervaly nemají jiné, tudíž ono zvýšené opotřebení ventilů v motokrosu je spíš tím, že se do motoru dostává prach. Takže ať titanové, nebo ocelové ventily – ze všeho nejdůležitější je udržet tvůj motor vevnitř v čistotě, jinými slovy klíčem je často práť vzduchový filtr. ■



Diagnostický přístroj pro motocykly

HARLEY-DAVIDSON
BMW **KTM**

www.diag4bike.cz



ATAL Tábor
Tel.: 381 251 145
atal@atal.cz, www.atal.cz

ACTIA ATAL