

Na chalupu i do města

Zalistoval jsem motocyklovým katalogem a skoro jsem se vylekal, vždyť tohle povedené malé hobby endurko s dvoudobým motorem a kapalinovým chlazením se v nabídce Kawasaki objevilo naposledy v roce 2003. Škoda.

Ivo Helikar, ivo@cmn.cz
foto: RZ

Motocykl se vyráběl už od roku 1986. V roce 1999 přišla větší modernizace, byla vyměněna nádrž, vzadu byl vybaven nosičem zavazadel, železné stupáčky nahradily gumové, vyměnil se i třmen přední brzdy. Drobných změn doznalo více prvků. V roce 2001 byly ještě upraveny přepouštěcí kanály a instalovány silnější pístní kroužky. Kdyby enduro plnilo přísné ekologické normy, mohlo být v prodeji ještě o nějaký ten rok déle. Třeba by stačily nějaké dílčí úpravy, něco na designu a například přidání elektrického startéru...

Po podobném jednoduchém motocyklu sáhli hlavně začátečníci. Svou stavbou bylo KMX sice vyšší, ale i něžné pohlaví si s ním díky dobré ovladatelnosti poradilo. Nakonec, ani k jeho mechanickému startování nezaznívaly žádné větší stížnosti. Možná proto, že motor chytal výborně za studena i ohřátý. K vidění byl nejen ve městě a v lehčím terénu, ale dokonce i na delších výletech.

Z patnácti na 26 koní

Navzdory menším zkušenostem jednoho z majitelů bylo

jeho hodnocení dost přesné: „*Tlumiče jsou vpředu celkem měkké, stejně tak zadní centrální tlumič Showa na tom není o moc lépe, je to spíše takové cestovní enduro, které není vhodné do tvrdého terénu a na příliš velké skoky už vůbec ne. Jiné kafe je jízda ve městě. I při malých rychlostech drží pěkně stopu a nemá tendenci se kroutit. Na enduro pneumatikách se zatáčky moc klopit nedají, ale když nazujete silniční pneu, předjedete i silniční dvoudobou stopětadvacítku.*“

Tlumiče byly oproti ostrému enduru skutečně měkčí, na doraz šly skoro při každém skoku. Kdo chtěl, aby KMX ukázalo, co v něm vězí, musel motor honit do vyšších otáček a stále řadit na šestistupňové škále převodovky. Oficiální výkon v papírech byl 15 koní, ale většina strojů, které se objevily v provozu, byla předělávána na otevřenou verzi, která zdvihla sebevědomí KMX k hranici 26 koní. Rozestupy jednotlivých rychlostních stupňů pak dokázaly motocykl rozjet až přes 130 km/h. V sedmi tisících otáček se motor znovu probudil a místo aby šel výkonově dolů, vyrazil ještě víc dopředu. Slušný zátaž otevřené verze pomáhal rychlým rozjezdům z křižovatek.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Kawasaki KMX125R (1992)

Objem	124 cm ³
Výkon	11 kW/15 k@ 9500 (otevřená verze 19,1 kW/26 k/@8500)
Točivý moment	13 Nm@8500
Hmotnost	115 kg (bez paliva)

Motor: dvoudobý, kapalinou chlazený jednoválec, vrtání × zdvih 55 × 52,4 mm, kompresní poměr 7,8:1, karburátor Mikuni, nožní startér, mazání oddělené s čerpadlem, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: trubkový ocelový rám, brzdy vpředu kotouč Ø 230 mm, vzadu kotouč Ø 210 mm, pneu vpředu 21 palců, vzadu 18 palců

Parametry: rozvor 1375 mm, sedlo 865 mm, nádrž 9,3 l

Spíš pro jednoho

Polohu neutrálu hlídala kontrolka na palubní desce. Použitelných údajů jste tam našli více, ve výbavě byl nejen rychloměr, ale i otáčkoměr, a stav oleje hlídala další kontrolka – KMX používalo oddělené mazání z nádrží umístěné pod sedlem, což se ukazovalo jako výhoda při každém tankování.

Enduro bylo homologované pro dva, pro delší jízdu to však bylo spíš utrpení. Není divu, že si většina majitelů zadní stupáčky už dávno odmontovala. Stupáčky dostaly později gumové výplně, a to se příliš neosvědčilo v blátě. Spolu s většími rozměry páky zadní brzdy to však vyhovovalo v běžném provozu. Jízda po silnici byla na enduro překvapivě příjemná, přední i zadní kotoučová brzda fungovala bezproblémově. Výhodou byla uzamykatelná plechová nádrž. Vyznavačům skútrů samozřejmě chyběl nějaký větší zavazadlový prostor pod sedlem, ale zase vydejte se s ním někde na polední cestu...

Raději kvalitní olej

Servis dvoudobého motocyklu je jednodušší, ovšem zaznít by mělo i jedno upozornění. I když měl válec nikasilovou vložku, bylo nezbytné používat nejlepší plně syntetický olej. „*Ne že by KMX byla zrovna náchylná, ale když se kousne, tak většinou právě skrz ten nikasil ve válci a bývá to velmi drahé!*“

Špatně nevyznávalo ani srovnání s dobovou konkurencí. Husqvarna WRE 125



KMX 125, jak vypadala na přelomu osmdesátých a devadesátých let

a KTM 125 EXC byly vhodnější do terénu, jenže na silnicích se KMX cítilo lépe. Hondy XR a CLR 125 disponovaly nižším výkonem a vzduchem chlazeným motorem, navíc čtyřdobým. Yamaha DT125 byl povedený motocykl, ale ještě o nějaký ten rok starší. Porovnávání s čínskými endury této kubatury pak záleželo hlavně na trpělivosti toho kterého majitele.

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: 1986–2003

Cena: od 19 000 Kč

► HODNOCENÍ

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

► OD NAŠICH ČTENÁŘŮ

Tourist Trophy na Manu 2014 na vlastní kůži

Ahoj redakce, letošní IOM byl ne-skutecný, neuvěřitelný a přímo pohádkový. Byla to vlastně naše svatební cesta po 20 letech a musím říct, že se povedla.

Počasi bylo slunečné a závody skvělé – viz Indošovy repliky a 10. flek. Nádherný je na Manu setkávání se s závodníky (na helmách nám přibýly podpisy – McGuinness, Bruce Anstey, M. Rutter) a nejrůznějšími lidmi. Třeba cestovatel Ian Coates putuje už 14 let na motorce a je mu 72 roků! Nebo galerista v Laxey, policista s českou ženou, František na motorkách (s nimi jsme se potkávali celý týden), majitel Ginger Hall hotelu (dali jsme řeč a pivko, bezva chlapík)...

Spali jsme zase u „našich“ Irky a dělali jsme irské kávy, jejich pohoda a pohostinnost je fakt uhrančivá záležitost. Tu trochu pokazil jeden šmejrák na mokré silnici, takový highsider, ale ustáli jsme ho, mimo jiné díky klidu mé spolujezdkyně, neudělala žádný úlekový pohyb a já to ustál se štítkem. Vivat všechny motoškoly a gumy Avon!



Prostě každý den se dělo něco fajn, něco navíc, nečekaného a přitom manský příjemného. Letos jsme se věnovali hlavně jihu. Cestou tam jsme pozdravili víly u jejich můstku a nechali jsme tam naši nálepku a talismanek. Vyhlídka na jihu je za odměnu, tam dole jsme seděli asi dvě hodiny na útesu a jen tak jsme koukali na tuleně a kochali jsme se západem slunce nad Irskem, které je

odtamtud vidět. Večere v restauraci s vyhlídkou na to panorama byla takovým bonusem navíc. Odjížděli jsme s pocitem, že je krásné, že je na světě takové místo jako Isle of Man.

Byl jsem tam po třetí, táhne mě to tam znovu, je to návyková záležitost. Posílám moc pozdravů, jezďte rozumně, abyste vždy došli šťastně k cíli, jako my.

S pozdravem

Pavel Veselý



Poslední model KMX 125 z roku 2003



► V PŘÍŠTÍCH ČMN

XT jsou desetiletí považovány za etalon jednoválcových cestovních endur. Před více než deseti lety se v XT660 poprvé objevil kapalinou chlazený motor. Jak se vám líbil zásadní přerod tohoto modelu?

Napište nám na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz

YUKI®

MODERNÍ RETRO

MANX MAN 125

32.990 Kč



BAŘEVNÁ VARIANTA

SPOLEHLIVÝ NAHÁČ

RS 125

39.990 Kč

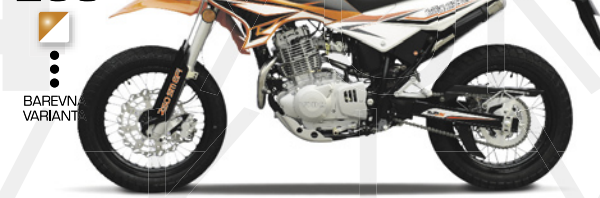


BAŘEVNÁ VARIANTA

NOVINKA 2014

SM EF 250

64.990 Kč



BAŘEVNÁ VARIANTA

YUKI jezdí na osvědčené oleje REPSOL



PYRAMIDA Průhonice s.r.o. U Pyramidy 721, 252 43 Průhonice, tel.: +420 267 751 111, www.yuki.cz

Najdete nás na Facebook

