

Kincs "az erőmü" mellett

Ami blikkfangos kriticímnek hangzik, az nem más, mint olajfüstös valóság. Szerzőnk egy ultra ritka kétüteműt fedezett fel a Mátraalján, és ahogy megszoktuk tőle, a vétel nem volt problémamentes. Készüljenek a kalandra, a következő oldalakon lesz izgalmas japán motortörténelem, kanálalumíniumból öntött dugattyú és világon átívelő alkatrészvadászat is.





Balázs Viktor

Szerintem ne vedd meg. Barátom, Palika olyan háborzongatóan komolyan néz rám, hogy nem tudom, sírjak-e vagy nevessek. Azért kértem, hogy jöjjön el velem, mert tapasztalt, sokat látott, hideg fejjel mérlegelő szakember. Röntgenszeme előtt hiba nem maradhat rejtve, füle, mint a sztetoszkóp, még a leghalkabb kopogást és zörejt is kiszűri. Ilyen rutinos szakértővel kell vásárolni, hogy az ember még véletlenül se csábuljon el valami motorkerékpárnak álcázott pénzmegeemisítőttől.

Mert elcsábulni könnyű – főleg egy ilyen ritkaságtól – és engem ezer fokon fűt a birtoklási vágy. Titkon persze azt remélem, hogy Pali áldását adja a zöld Kawára, de úgy tűnik, nem áll jól a szénám. Szóval, azt mondod, nem érdemes megvenni. – próbálkozom. Azt. – koppan a gyors, kegyetlen válasz, aztán ugyanolyan rezenéstelen arccal még utána is szűrja: Szerintem tényleg ne vedd meg.

Nincs mit tenni, nagyot sóhajtvá fordulok a párbeszédünket döbbenet hallgató eladóhoz, és a világ legbárgyúbb félvigyoraival az arcomon mondom neki: Izé, figyeljen csak... elvinnénk, hozhatja a papírokat.

Keskeny, gyors, különleges

1984-ben két Kawasaki miatt is lelken-dezett a nemzetközi motoros sajtó. Az egyik az azóta ikonná érett GPZ 900R volt, vadonatúj, szuperkeskeny építésű vízhűtéses motorjával. A másik egy különös kétütemű, amit csak Japánban, Ausztráliában és Dél-Afrikában dobtak piacra, de az összes európai és amerikai motortesztelőnek patakokban csorgott tőle a nyála. Szemből első blikkre a GPZ-re hasonlított, de a kockalámpás fejdontól hátrafelé az összes porcikája sokkolóan egyedire sikerült. Mintha a formatervezőktől a mérnökökig mindenkinek azt mondták volna: fiúk, bízzátok magatokat a fantáziátokra, most mindent szabad.

Ők pedig elkészítették a gyár egyik legkülönlegesebb modelljét, amihez fogható előtte és utána sem került ki a zöldek főhadiszállásáról.

A kétütemű blokk alapkoncepciója a világbajnokságon (lásd keretes anyagunkat)



Mindentudó: a műszerfal mutatja az üzemanyagszintet és a vízhőmérsékletet, nyolcvan felett a japán szabályoknak megfelelően kigyullad egy vörös jelzőfény

győzelmet győzelemre halmozó versenymotoréra emlékeztet.

A KR 250A forgótárcsás vezérlésű blokkjában ugyanis mindkét hengernek saját, fogaskerékajtással összekötött főtengelye van. A hasonlóságok a versenymotorral azonban itt ki is merülnek. A karburátorok ugyanis ellentétesen, a jobb oldalon helyezkednek el, és nincs olyan alkatrész, amely csereszabatos lenne, vagy legalább emlékeztetne a versenypéére. Nem, itt tényleg nulláról indultak, döbbenet.

A váz sem kevésbé érdekes: alumíniumból készült és kézzel hegesztették. Az állítható központi rugóstagot a blokk alá rejtették, a lengővillát pedig egy alulról ráépített koszorú merevíti, akárcsak a korabeli versenymotorokon. Az első villa automatikusan változó csillapítású (AVDS), süllyedésgátlós (Anti Dive) és állítható.

Kitettek magukért a formatervezők is. Mindkét kipufogó jobboldalt bújik elő a műanyag panelek alól, a benzinbetöltő olyan, mint egy GP motoré, a sziluetttel összehasonlíthatatlan. A kerek hátsó lámpa, az indexek, az első sárvédő, a hűtőfolyadék-betöltő kikapcsolható kerek fedele a fejedomban – mind-mind különlegesek és egyediek. Olyannyira, hogy a KR 250A alig húsz alkatrészben osztozik más Kawasaki modellekkel és ez bizony három évtized elteltével elképesztően nehézé tette az alkatrészbeszerzést.

A japán beteg

Az alkatrészhiány gyötrelmeinek én is gyorsabban részese lehettem, mint azt szerettem volna. Az első, néhány kilométeres

próbautak után egy napon kicsit hosszabb túrára szántam el magam, és a Dobogókőt vettem célba. Eleinte még egész szépen futott a motor, de aztán egyre darabosabbá vált a járása. Csobánkánál már alapjárata sem volt, úgyhogy visszafordultam. Mire hazaértem, szinte jártányi ereje sem volt már, és a hangja is betegen csengett.

Pár nap múlva már Pali barátom műtőasztalán állt a japán beteg. A doktor úr nem mondott semmit, de tekintetéből olvasni lehetett: Na, ugye, én megmondtam!

A hengerek lehúzása után gyorsan fény derült az igazságra. A hátsó henger dugattyúja az előző tulajnál tönkrement, ezért kicserélte. Nézd meg a színét! – mutatta Pali a hátsó dugót. Az első dugattyú szép fényes, kovácsolt alumíniumból készült. Ez viszont sötétszürke, öntött alumínium, maximum kanalat szabadna ilyenből csinálni – forgatta meg a tört a szívemben. Gyenge minőségű, kisipari gyártmány, ráadásul sokkal nehezebb is, mint a másik. A gyűrűje széttört és eltűnt belőle, szerencséd, hogy nem karcolta össze a nikasilos hengert. Na, menj, és szerezz bele dugót! – engedett utamra.

Kincs, ami nincs

Hetekig túrtam az internetet – dugattyút sehol nem találtam. Akadt viszont néhány motorhibás KR, és kezdtem sejteni, hogy miért akarnak tulajdonosaik szabadulni tőlük. Aztán rátaláltam Tim Wilks-re, egy kedves angol fickóra, aki a kr250.org weboldalt üzemelteti, és mindent tud erről a modellről. Például azt is, hogy lehetlen



dugattyút szerezni hozzá, évek óta. Reményt veszve tettem még egy utolsó próbálkozást a Red Baronnál, Forintos Péternél. Péter nem biztatott, de megígérte, hogy utánanéző. Pár nap múlva írt: Néhány kört már futottunk, gyári nincs, az eddig ehhez a típushoz használt 310cc versenykitt kifogyott. Még egy halvány lehetőség van, amint tudok választ, jelentkezem.

Paff, ez nem hangzott jól. Úgy tűnik, ideje visszavonulót fújni, gondoltam, amikor újabb mail érkezett Pétertől: Központunkban találtunk 2db gyári dugattyút, viszont gyűrű nincs hozzájuk.

Innentől jóra fordult a szerencsém, a gyári dugattyúk pár hét múlva megérkeztek, és közben Tim is jelentkezett: Angliában valaki talált két szett eredeti gyűrűt a raktár-



Aranykor a versenypályán

Habár a Kawasaki a „négy nagy” japán motorgyártó közül a legkisebb, innovatív megoldásaival mégis tartotta a lépést, sőt sokszor diktálta is a többieknek. 1975-re vadonatúj, különleges felépítésű versenygépet toltak ki a pályára. A homlokfelület minimalizálása és ezáltal a légellenállás csökkentése érdekében a KR 250-es hengerei egymás mögött dolgoztak, és a menetirányra merőleges, külön főtengelyük volt. A szívást keskeny forgótárcsákkal vezérelték, mindkét karburátor balra nézett és keresztirányban helyezkedett el. A korai példányok dugattyúi egymással ellentétesen dolgoztak, rettenetes vibrációkat okozva. Ezt felismerve párhuzamosra változtatták a hengerek munkarendjét. A vibrációk eltűntek, a versenyeredmények viszont jönni kezdtek. Mick Grant

1977-ben egy asseni és egy svédországi GP-győzelemmel mutatta meg a zöld motor potenciálját, de a tűzijáték csak ezután következett. A dél-afrikai Kork Ballington a következő két évben a 250-es és a 350-es kategória világbajnoki serlegeit is besöpörte a KR-rel. 1980-ban a bajor Toni Mang vette át a stafétát Ballingtontól. 250-ben világbajnok, 350-ben második lett. 1981-ben már mindkét kupát ő vitte haza, majd 1982-ben, a világ utolsó 350-es bajnokaként (utána megszűnt ez a kategória) tett pontot a kéthengeres KR versenykarrierjének végére. Mang KR-je ma is megtekinthető a müncheni Deutsches Museumban.





Én megmondtam! Lukács Pali vigyora mindent elárul. Azért szépen rendbe tette a Kawát

ban, ha érdekel, küldj kontaktot hozzá. Naná, hogy érdekelt, még úgy is, hogy az alkatrészeire elköltött összeg lassan túlhaladta a motor vételárának felét.

Megy, mint a hajdermékű

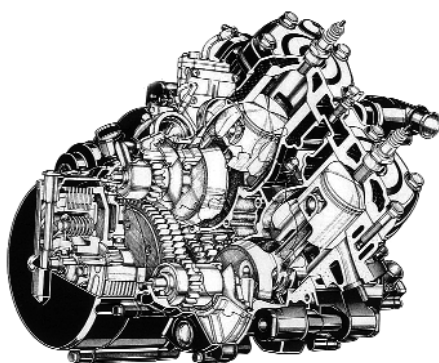
Palinak az összerakás már gyerekjáték volt, következhetett a várva várt indítás. Habár ezt a típust nehezen indíthatónak tartják, az enyém szerencsére legtöbbször könnyen életre kel. A benzincsap már az a fajta, amelyet a szívócső depressziója vezérel, a szívatót a kormányról lehet kezelni. A tandem blokk kis szívatóval, pöccre indul, és jókedvűen römm-pörömm-pőzik a két kipufogóból. Alapjáraton leginkább egy 350-es Jawaéra hasonlít a hangja, mély hangon öblögetve eregeti a kék füstöt.



Híres elődök, elfeledett utódok

A Kawasaki kétüteműinek hírnevét az 1968-tól 1980-ig gyártott sportos, háromhengeres „triple” típusok alapozták meg. 1968-ban egy ötszázással indítottak, de az évek során az összes lehetséges hengerűrtartalommal készítettek háromhengerest, volt 250-es, 300-as, 350-es, 400-as, és 750-es is. Ez utóbbit 1971-ben mutatták be H2 típusjelzéssel. Őrjítően gyors volt, 74 lóerős blokkja 190-nel tudta röpteni a motort. A hatalmas teljesítményhez viszont csak egyszerű, csavarodásra hajlamos bölcsováz, elöl egy szem tárcsa-, hátul dobféket társítottak és a teleszkópok is aluméretezettek voltak. Nem csoda, hogy a H2 pillanatok alatt megkapta az „özvegycsináló” gúnynevet.

A cikkben szereplő KR250-es után még egy nekifutása volt a Kawasakinak kétütemű fronton. Az 1988-tól 1992-ig gyártott KR1-es sportmotorban soros, „parallel twin” kéthengeres blokk dolgozott, csúcsváltozatában, a KR-1S-ben nem kevesebb, mint 65 lóerőt teljesítve. A parádés menetteljesítmények ellenére a világ gyorsan elfelejtette ezeket a motorokat – a füstölő kétütemű végleg kiment a divatból.



A robbantott ábrán jól látszik a két egymás mögött forgó főtengely, melyek fogaskerékkel hajtják a kuplunggal közös tengelyen forgó közlökereket

Persze ilyenkor a modern motorok jobb fékjével és futóművével szoktak jönni, de a kétkedők is meglepődnének, hogy mennyire mai érzést ad a KR 250-es. A nyolcvanas évek elején paradigmaváltás következett be a motorépítésben, megjelentek a széles, kicsi átmérőjű 16-os első kerekek, az alumínium váz és a központi hátsó rugózás. Rafináltabb, vastagabb csőátmérőjű, süllyedésgátlós első villákat kezdtek használni és a fékek is sokkal jobbak lettek. A Kawasakinál ilyeköztek az akkori kor színvonalán mindent bepakolni ebbe a motorba és az eredmény nem maradt el.

A KR meglepően jól fordul és fékez, a tandem twin motorkarakterisztikája pedig maga a kétütemű Nirvána. Hatezer felett a könnyű motor üvöltve elkezd gyorsulni, a vezetőnek csak arra kell figyelni, hogy időben váltson, mert olyan gyorsan szalad a fordulatszám-mérő mutatója felfelé. A japán belpiacos motorokra jellemzően 80 felett kigyulad egy visszajelzőfény a műszerfalon.

Első induláskor mindenki lefullasztja, mert a karaktere valóban olyan, mint a versenymotoroké. Négyezres fordulattal szinte semmi nyomaték, kuplunggal aláfestve, a motort forgatva kell elrugaszkozni. Ezt a – mai gyűjtő számára már inkább szimpatikus, versenymotoros – tulajdonságot igyekezett kiküszöbölni az itt bemutatottnál két évvel később piacra dobott, „A” helyett „S” betűjelzést viselő, powerszelepes, módosított változat.

Az örök nyertes képlet, a pillekönnyű súly és a jó teljesítmény kombója a KR 250A-nál is gyorsan vigyort csal a sisak alá. Egy lóerőre mindössze 2,8 kilogrammnyi tömeg jut – ez az érték még ma is bőven megállja a helyét a kis- és középkategóriás motorok között. Az aktuális Kawasaki 400 Ninja sportmotor példáulul gyengébb teljesítményű és nehezebb...

MŰSZAKI ADATOK

Kawasaki KR 250A (1984)

MOTOR

249 cm³ 48 LE

Kéthengeres, kétütemű, folyadékűtéses, forgótárcsás vezérléssel. Két, a menetirányra merőleges, egymással szemben forgó főtengely. Furat 56 mm, löket 50,4 mm, lökettérfogat 249 cm³. Két 28 mm torokátmérőjű siktolattyús Mikuni VM 28SS karburátor. Sűrítés 7,0. Legnagyobb teljesítmény 48 LE 10000/min fordulaton. Különlajozás. Megszakító nélküli elektronikus gyújtás, hengerenként külön CDI-vel, 12 Voltos elektromos rendszer.

ERŐÁTVITEL

Hatfokozatú váltó, többtárcsás tengelykapcsoló olajfűdőben, lánchajtás.

FELÉPÍTÉS

Alumínium szelvényekből hegesztett kettős bölcsováz. Elöl 35 mm átmérőjű teleszkópvilla állítási lehetőséggel, AVDS rendszerű változó csillapítással és süllyedésgátlóval (Anti-Dive). Hátul Uni-Trak rendszerű állítható rugózás a blokk alatt elhelyezett központi rugótaggal. Elöl-hátul hidraulikus csillapítás. Villaszög 63 fok. Utánfutás 84 mm. Elöl két 260 mm-es, hátul egy 240 mm-es, hidraulikus tárcsafék.

MÉRETEK, TÖMEG

Hosszúság 2035 mm, szélesség 685 mm, magasság 1185 mm, ülés magasság 790 mm, tengelytáv 1360 mm. Saját tömeg 134 kg. Üzemanyag-tartály 18 l, olajtartály 1,5 l. Gumiméret elöl 100/90-16, hátul 110/80-18.

MENETTELJESÍTMÉNYEK

Legnagyobb sebesség 183 km/h. Gyorsulás 0-100 km/h kb. 6,5 s. Átlagos tüzelőanyag fogyasztás kb. 6-7 l/100km.

Ár 1985-ben: 2799 angol font.

Kell is ez a fény, hogy figyelmeztessen. Ezenbe juttassa, hogy mit mondott Toni Mang a '80-as vb-cím elnyerése után: az a szép a motorozásban, ha uralod a sebességet...