

“Da battaglia” ...

... ali od zmage do zmage, naprej!



»Dual Sport« je bila nekdanja sila priljubljena oznaka, ki so jo uporabljali skoraj vsi proizvajalci za motocikle, ki zmorejo vožnjo po cesti in izven nje. Pff, dvojni šport? Niso niti enkrat športni, kaj šele dvakrat! »Adventure« bi bila bolj ustrezna oznaka, a je takrat marketingar, ki je to super prodajno poimenovanje pogruntal, še hodil v vrtec.

Bilo je letos konec pomladi, ko je naša ekipa nekje bogu za hrbtom v hribih Albanije naletela na družčino možakarjev na starih in vidno rabljenih »Dual

Sport« endur'cah. Njihove sprane in zrucane motoristične cunje so popolnoma sovpadale s starostjo in zgonjenostjo njihovih motociklov in tako so bili videti, kot bi jih opremili na

Karitasu. Če ne bi imeli italijanskih registrskih tablic, dvomim, da bi naš urednik pristopil in načel pogovor. Da se gredo pravo avanturo, so mu odgovorili, iz Italije v enem dnevu do

Črne gore, od tam pa preko Albanije v Grčijo. Strogo samo po makadamskih cestah, to je njihov navigator vse naštudiral. »Paaa, no ... kar s temi starimi motorji?« so se čudili naši. »To so motorji Da battaglia (za bitko), nove GS-je in KTM-je imamo doma!«

Ja vidite, oni so očitno pogruntali, da je avantura že (Adventure) če greš z moderno potovalno enduro, polno elektronike predaleč stran od pooblaščenega serviserja.

Ideja se mi je zdelo vredna povečanja limita na banki. Ravno, ko sem nekaj brskal o Kawasaki-ju KLR, naletim na YouTube na nekega tipa, ki naj bi v svojem prispevku prikazal znanstveno metodo, kako ugotoviti, kateri Dual Sport je pravi. Iz firbca kliknem in sprva res nekaj resno naklada o velikosti posode za gorivo pa to, nakar svojega KLR-ja z nogo tako sune, da se z vsilo silo zvrne na drugo stran?! Zraven komentira, da če te ob tem, ko motor takole zahrešči

po tleh, ne prime, da bi se fental, potem je to pravi motor za terensko vožnjo. Prvi komentar nekoga je bil, da v prodajnem salonu niso razumeli tega pristopa, haha.

Ja to!! Točno tak motor mi iščemo! Le okrog denarja se še vedno ne morem sprijazniti z nečim ... Ko sem pred kakšnimi desetimi leti imel prebliske, da bi iz Yamahe XT delal supermoto, so iste stale toliko kot stanje danes.

M.A.J.
KLUB
MOTOR SPORT EQUIPMENT SERVIS ASSISTANCE



Zračni filtri

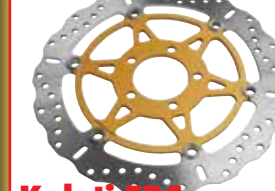


Opletene zavorne cevi

Taborska 6, 1230 Domžale
tel.: +386 1 724 80 63
fax: +386 1 724 80 64
gsm: 041 631 702
e-mail: maj.klub@siol.net



Zavorne ploščice EBC



Koluti EBC

IMAMO INTERNETNO
TRGOVINO!
www.majklub-shop.si

MAJKLUB-Shop



MOTORBIKE 4T SYNTH 5W-40 OFFROAD
 Odlično sintetično olje, razvito za profil vožnje »off road«. Zagotavlja vrhunsko zmogljivost. Ustreza specifikacijam JASO MA2, ACEA A3 in API SM. Embalaža 4 l.
 V TRGOVINAH EUROTON



MOTORBIKE 4T 20W-50 STREET
 Vsako motorno kolo ne zahteva vrhunskega olja, zasnovanega za dirkalne razmere. Mineralno olje je namenjeno širokemu spektru različnih motorjev. Ustreza specifikacijam JASO MA2 kot tudi API SG.
 V TRGOVINAH EUROTON

SJ in SL. Embalaža 4 l.



MOTORBIKE OIL ADDITIV
 Obraba in poškodbe so naravni sovražniki motorjev. Oil Additive vsebuje MoS₂, - trdno mazivo, ki se prilepi na kovinske površine v motorju in preprečuje neposreden kontakt kovine s kovino. Manj trenja pomeni večjo izhodno moč. Pločevinka 125 ml.
 V TRGOVINAH EUROTON



MOTORBIKE ENGINE FLUSH
 Pri menjavi olja bi morali uporabiti čistilo za motor. Engine Flush, dodan tik pred menjavo olja, odlepi obloge v oljnem sistemu, ki se odstranijo iz sistema s starim oljem. Pločevinka 125 ml.
 V TRGOVINAH EUROTON



MOTORBIKE RADIATOR CLEANER

Krivec za visoke temperature motorja je lahko nepravilno delujoč hladilnik. Skozi čas vodni kamen in druge obloge zmanjšajo njegovo zmogljivost. Radiator Cleaner razgradi umazanijo, ki se jo nato izplakne iz sistema. Kovinska pločevinka 150 ml.
 V TRGOVINAH EUROTON



MOTORBIKE FORK OIL 15W HEAVY

Z viskoznostjo 15W je to gostejše sintetično olje višje viskoznosti za vilice in amortizerje. Otrdi premeško vzmetenje. Odlična zaščita pred korozijo in obrabo. Plastenka 500 ml.
 V TRGOVINAH EUROTON

Kawasaki KLR650

Letos praznuje KLR 30. rojstni dan, še vedno pa je v ponudbi marsikje po svetu. Od leta 2008 je sicer nekoliko osvežen, a žal za Evropo še vedno ekološko neustrezen. Škoda, ker je eden zadnjih svoje vrste. No, rabljeni so še na voljo, priporočajo pa se tisti od letnika 1995, ki naj bi bili trpežnejši od prvih modelov. Menda so s KLR-ji pri Kawasakiju ciljali predvsem na nezahtevne kupce, ki iščejo uporaben in preprost motocikel, a so jih (no, jih še vedno) prenekateri lastniki z vožnjo po terenu pošteno zlorabljali. Največ kritik je letelo na premeške prednje vilice in na ne najbolj učinkovite zavore, je pa zato mehansko izjemno neproblematičen. Nekaj težav je imel zgolj s poddimenzioniranim napenjalcem verige odmične gredi, za katerega pa obstaja izboljšana različica, sama menjava pa tudi ni komplicirana. V začetku 90-ih je bil predstavljen KLR »Tengaik«, nekakšna oblikovna Pariz-Dakar različica, z več opreme, z boljšimi zavorami in vzmetenjem. Omenjam ga zato, ker se presenetljivo velikokrat pojavlja med oglasi pri nas. Menda pa plastike tistega testa iz uvoda ne bi prenesle tako dobro, kot navadni KLR.



TEHNIČNI PODATKI KAWASAKI KLR650 (1999)

Moč: 30,7 kW (42 KM) pri 7.000/min • **Navor:** 47 Nm pri 5.000/min • **Motor:** 1-valjni – zračno hlajeni – 4 ventili • **Prostornina:** 652 ccm • **Menjalnik:** 5-stopenjski, veriga • **Višina sedeža:** 870 mm • **Posoda za gorivo:** 14 l • **Teža:** 186 kg s tekočinami

OPAZILI SMO MED OGLASI:

Kawasaki KLR650, letnik 1999, zelene barve, 52.000 prevoženih kilometrov, drugi lastnik dalj časa, redno servisiran, kovček. Cena: 1.450 EUR



Motor za avanturo je moral nujno imeti veliko posodo za bencin. Takšne je iz plastike izdeloval Acerbis in se jih rabljene najde na e-bayu.

CENE SERVISNEGA MATERIALA (primer Yamaha XT600E):

Oljni filter: 8,00 EUR
Zračni filter: 22,50 EUR
Motorno olje: cca 3 litre, 25 EUR
Set sklopke (lamele + vzmeti): 70,00 EUR
Svečka: 4,80 EUR
Servis prednjih vilic: cca 240 EUR
Servis zadnjega amortizerja: cca 110 EUR
Komplet pnevmatik: cca 180 EUR

TAKO PREPROSTO POTUJE ANGLEŽ

Parkiran je bil pred kafiči ob reki Vardar, ki deli Skopje, točno tam, kjer je privezana nekakšna kičasta galeja. Že od daleč se je videlo, da možak vozi hudo nenavaden, borbeni stroj. Vredno ogleda!

Z ene strani je obesil in sušil nogavice. Z druge strani je lovil sončne žarke na sončni panel, s katerim je krmil računalnik. Dvakrat je bilo treba pogledati njegove aluminijaste kovčke, ki jih ima v dve nadstropji sestavljene, kot omare iz aluminija. Vsak element nečemu služi in ko smo ga vprašali po počutju, je skozi izvrtine v pokrovu vlekel vrvico, ker je imel pripravljeno žehto. Da se s to staro in trpežno šklefno vozi po svetu, je povedal. En mesec potuje. Potem najde nekoga, pri katerem lahko garažira motocikel in se z letalom vrne domov, da tam tri mesece dela. Pa gre spet na pot.



Honda NX650 Dominator



Po videzu morda Dominator niti ne sodi med tole družico in bi jo lažje uvrstili med »soft endure«. Ampak se kljub temu znajde tudi na terenu, predvsem pa jo rešuje majhna teža, saj je lažja od na primer KLR-ja. Nedvomno pa si zasluži mesto tukaj zaradi svoje

robustnosti. Poganja jo enak agregat, kot je vgrajen v model XR650L, ki je veljala za pojem Dual sport motorja, a jo je v Evropi kar težko dobiti. Večkrat sem zasledil, da so zadnji modeli Dominatoric, torej tisti od letnika 1996, ki so se proizvajali v Italiji, precej slabše kakovosti. Ampak ... sam lahko že dve desetletji spremljam, kako je s kakovostjo in zanesljivostjo te Honde. Takrat jo je namreč kupil kolega, že rabljeno in spominjam se, da ni bila ravno malo denarja. Zlato eloksirana kolesa so bila videti precej zanemarljiva in nasploh mi motor ni deloval ravno »kot nov«. Nekaj let zatem jo je odkupil drugi prijatelj, jo veliko vozil in bolj malo servisiral, nakar jo je spet nazaj vzjel prejšnji lastnik. Vmes je ta motor videl pol sveta, ti mater. »Če jo gonim, pije olje,« je bila edina opazka in niti ne pripomba. No, moram pa dodati, da ko je pred kratkim videla servis, je bilo kar nekaj dela in stroškov, da so jo pripravili za naslednjih 20 let. Kdo bi ji zameril?



TEHNIČNI PODATKI HONDA NX650 DOMINATOR (1996)

Moč: 32 kW (44 KM) pri 6.000/min • **Navor:** 53 Nm pri 5.000/min • **Motor:** 1-valjni – zračno hlajeni – 4 ventili • **Prostornina:** 644 ccm • **Menjalnik:** 5-stopenjski, veriga • **Višina sedeža:** 880 mm • **Posoda za gorivo:** 16 l • **Teža:** 183 kg s tekočinami

OPAZILI SMO MED OGLASI:

Honda NX650 Dominator, letnik 1996, 44.000 prevoženih kilometrov, zelo dobro ohranjena, nova sklopka, opravljen servis. Cena: 1.300 EUR

Honda XL600LM

Zlata platišča, rdeči pogonski agregat s štirimi radialnimi ventili – sistem RFVC (Radial Four Valve Combustion chamber), Pro-Link nastavljivo vzmetenje zadaj z aluminijastimi nihajnimi vilicami, kolesa, ki omogočajo pnevmatike brez zračnic, 28-litrska posoda za bencin ... tole se še danes fino bere!

Pred več kot tridesetimi leti pa je Hondin prodajni prospekt obljubljal, da gre za Pariz-Dakar repliko, narejeno za dolge avanturistično popotniške vožnje. In da je sistem RFVC dramatično izboljšal dihanje in učinkovitost izgorevanja ter povečal moč, so še dodali. Navrglo je 44 konjičev, kljub rdeči barvi motorja.

Čprav je tale Honda XL daleč najstarejša v tej družini, pa se mi zdi nekako najbolj poznavalska izbira. Vsakič, ko se kdo ne bi strinjal, bi mu zrecitiral uvodni stavek. Sicer pa poglejte, kako zadovoljen je videti na naših fotkah bradati možakar v BMW-jevi jakni, čeprav je sam povedal, da je bolj slabe volje, ker je ravno oni dan zjebal lep rezervoar na svoji Hondi. Seveda, do takrat je bil to verjetno najvrednejši kos na tistem motociklu. Če zdajle že odpirate eBay, naj vam prihranim raziskovanje: na nekaterih trgih ima XL600LM zaradi homologacijskih težav zgolj eno kvadratno prednjo luč, sicer bi morali biti dve okrogli.

Enako velja za ostale endure, torej izgube vrednosti ne bo več in dosti manj kot kakšnih 1500 EUR ne bodo očitno nikoli. Pri tem verjetno nima smisla lastnika preveč drajsat s tem, zakaj prodaja, ker je največkrat razlog prodaje že viden po stanju utrujenega motor-

ja. Če pa že, vam verjetno ne bo nihče rekel, da zato, ker so jajca preveč zgonjena. Bolj priljubljen izgovor je zadnje čase »zaradi odhoda v tujino«. Mater, če gre samo polovica tistih iz Avtoneta res v tujino, bodo pri nas ceste na pol prazne.

»NIKOLI VOŽEN PO MOKREM IN NIKOLI NA TLEH«

Tega verjetno ni za pričakovati. Skoraj sigurno je bil tak motor kdaj v kakšnem dreku in verjetno več kot enkrat na tleh. Mora pa biti vsaj mehansko v solidnem stanju in vozen. Tiste v zabojih



TEHNIČNI PODATKI HONDA XL600LM (1986)

Moč: 32 kW (44 KM) pri 6.500/min • **Navor:** 51 Nm pri 5.000/min • **Motor:** 1-valjni – zračno hlajeni – 4 ventili • **Prostornina:** 591 ccm • **Menjalnik:** 5-stopenjski, veriga • **Višina sedeža:** 890 mm • **Posoda za gorivo:** 28,5 l • **Teža:** 189 kg s tekočinami

OPAZILI SMO MED OGLASI:

Honda XL600LM, letnik 1986, modro rdeče bele barve, 40.000 prevoženih kilometrov, originalna. Cena: 2.000 EUR, Milano, Italija



Prijatelji zrelih let so se v enem dnevu s tresočimi endurami pripeljali iz Vicenze do severa Črne gore, do meje z Albanijo. Iskali so lepe makadamske ceste. Bencin jih je stal petino vrednosti motorjev!

Suzuki DR650SE

Predstavljen je bil sredi devetdesetih, menda kot odgovor na Hondo Dominator. Kljub temu, da tudi DR ni nek terenski dirkalnik, je po terenskih zmogljivostih suverenejši kot ostali trije in velja kot najboljši kompromis med cestno in terensko rabo. Ker je Suzuki ponujal set za 40 mm znižanje sedeža, je bil priljubljen tudi pri tistih nižje rasti.

Z leti se je, tako kot ostali, izkazal za izredno trpežen in zanesljiv stroj, ki praktično nima nobenih znanih težav s tehniko. Verjetno ga ima tudi zato Suzuki skoraj nespremenjenega še vedno v ponudbi in marsikje po svetu se uvršča zelo visoko na lestvici najbolj prodajanih motociklov. In to še vedno s preprostim zračno/oljno hlajenim motorjem. Žal to tudi pomeni, da so mu v Evropi ekološki predpisi že dolgo nazaj zaprli vrata v prodajne salone. Posledično se tudi vedno redkeje pojavljalo med oglasi kot rabljeni. No, ko pa naletite na kakšnega, se lahko veselite, da z dobavljalnostjo rezervnih delov še dolgo časa ne bi smelo biti težav.

TEHNIČNI PODATKI SUZUKI DR650SE (2000)

Moč: 32 kW (43 KM) pri 6.400/min • **Navor:** 54 Nm pri 4.600/min • **Motor:** 1-valjni – zračno hlajeni – 4 ventili • **Prostornina:** 644 ccm • **Menjalnik:** 5-stopenjski, veriga • **Višina sedeža:** 885 mm • **Posoda za gorivo:** 13 l • **Teža:** 162 kg s tekočinami



OPAZILI SMO MED OGLASI:

Suzuki DR650SE, letnik 2000, bele barve, 27.300 prevoženih kilometrov, v originalnem stanju, lastnik 10 let, pripravljen na sezono. Cena: 1.990 EUR

naj kar imajo. Ja, neverjetno je, kakšna skrupalca so nekateri sposobni narediti iz teh motorjev. Nekateri so bili očitno voženi zgolj dokler so delali, kar je padlo stran so pustili kar na cesti. Večkrat sem naletel tudi na kakšnega, ki se prodaja samo »za vožnjo po gozdu« ali pa »registracija ni možna«. Ta trenutek so pri nas trije taki med oglasi. Torej brez dokumentov. Vprašam se, zakaj nikogar na Policiji ne zanima, kje so se »izgubili paperji«?

Torej za začetek je fino pripraviti teren v

garaži. Sicer pa, tudi pod blokom smo to že počeli. Servisno stojalo za kros motorje je le fino imeti, precej uporabna zadeva in ne stane prav dosti. Tisti cenejši so okrog 50 EUR. Če tako stojalo nesete s sabo, ko kupujete motor, lahko že kar na licu mestu takoj ugotovite, kaj vse je pohojeno. Na takem stojalu se lahko preveri zračnost v kolesnih ležajih, v vilicah in zadnji nihajki. Pa tudi če so zvita in jajčasta kolesa. Skratka, stojalo je kar dobra investicija. Če je vse naštet v ubogem stanju, je nakup že vprašljiv. Bo pa v vsakem primeru

treba postoriti osvežitveni servis; motorno in zavorno olje, zračni filter, svečke, morda tudi vzmetenje (okvirni stroški v okvirju). Za hobi mehanika kakšen vikend igranja. Ja, fino je, da ima kupec takega motorja vsaj nekaj ročnih sposobnosti.

In kateri je najboljši? Najbolj ohranjen za najmanj denarja bi bil moj izbor. Razliko pa v dober servis. Sam bi najraje izbral zračno hlajenega in to so vsi, razen KLR-ja. Ni vodne črpalke, ni hladilnika, gumijastih cevi, termostata in termostikal. Česar ni, to ne crkne. ■



Yamaha XT600E

Leta 1984 je XT600 nasledila danes vedno bolj cenjeno in iskano XT500, ki je postala zanimiv klasik. Zadnjih deset let so cene rabljenih nespremenjene in kljub temu, da se skoraj petnajst let ne proizvaja več, rabljena še vedno zelo hitro zamenja lastnika. Pri tem ni zanemarljivo, da je za ta motocikel največ rabljenih rezervnih delov med raznimi oglasi, ker za ostale je že bolj žalost.

Se pa XT-jko kupuje na dolgi rok, ali pa kar z namenom, da za vedno ostane pri hiši. Kot drugi motocikel namesto mopedu. K temu, da ima še vedno svoj krog kupcev, nedvomno pripomore njena pregovorna zanesljivost in vsestranskost. Prav to je njen največji adut, saj je med takratno konkurenco XT najbolj vsestranski motocikel. Ima vsega po malo, zato pa v ničemer ne izstopa, tako v pozitivnem kot v negativnem smislu. No, morda to, da se najlepše znajde v mestu in da je tistim nižje rasti najbolj na mero. Kljub temu se za uporabo na terenu visoko uvršča, morda ne toliko zaradi terenskih sposobnosti, kot zaradi svoje trpežnosti in preproste tehnike, ki le redko potrebuje kaj več kot redno vzdrževanje. Da ji leta niso prizanesla, jo tako največkrat izdaja le kakšna korozija in rja, kar pa se hitro opazi.

TEHNIČNI PODATKI YAMAHA XT600E (2002)

Moč: 29,2 kW (40 KM) pri 6.250/min • **Navor:** 48 Nm pri 5.250/min • **Motor:** 1-valjni – zračno hlajeni – 4 ventili • **Prostornina:** 595 ccm • **Menjalnik:** 5-stopenjski, veriga • **Višina sedeža:** 855 mm • **Posoda za gorivo:** 13 l • **Teža:** 170 kg s tekočinami



OPAZILI SMO MED OGLASI:

Yamaha XT600E, letnik 1997, 31.000 prevoženih kilometrov, dobro ohranjena, prodam zaradi neuporabe. Cena: 1.300 EUR

XT600E je še vedno precej idealen motocikel za potepanja po makadamih. To je v vseh pogledih trpežen in za vzdrževanje preprost motocikel.



T&P CARS
MATERIJA

T&P CARS d.o.o., Povžane 1, Materija
tel.: 05/687 60 50; email: toma.kastelic@siol.net

DUNLOP **AKRAPOVIČ**
BRIDGESTONE

**STALNA IZBIRA MOTO PNEVMATIK,
STROKOVNA MONTAŽA.**



METZELER

DUNLOP

MICHELIN

**NOVO PRI NAS
PRAŠNO POBARVAMO
OKVIR MOTOCIKLA**

**ÖHLINS
AMORTIZERJI**