

Vozili smo:  
YAMAHA XT 600 E

# USPEŠNICA

Yamaha XT 600 E z letnico '93 je skorajda enaka modelu iz leta 1992. Razlike so, če nismo dlakocepski, zanemarljive. Ostaja mikaven motocikel za enduro, pardon, za asfalt. Pravzaprav - za oboje.



Japonci so z leti koncept, kakšen naj bo videti motocikel, za enduro krepko preoblikovali, tako da je od osnovne ideje ostalo bore malo. Enduro je nekoč jasno pomenil zelo špartansko opremo in zelo terenski vožnji primerne lastnosti.

Danes pa enduro, skozi japonske oči, predvsem pomeni več kultiviranosti, bogatejšo opremo, veliko več udobja (tudi za sopotnika) in ne nazadnje višjo ceno. To spreminjanje filozofije se lepo odraža skozi razvojno pot med modelom XT 500, ki se je s časom prelevil v XT 600. Iz okretneja grdega račka v malce manj poskočnega laboda.

Yamaha XT 600 E je še udobnejša - to razkriva oznaka "E". Predvsem na račun električnega zaganjalnika, ki je v vsakdanjem življenju zares pripraven, uporaben del opreme motocikla. Zato pa je motocikel

(po tovarniških podatkih) tudi 5 kg težji. Suha teža je 155 kg, toda pripravljen za vožnjo motocikel ustavi jeziček tehtnice pri 184 kg.

Ravno prav?  
Preveč?

Kakor se vzame! Če se predeš na yamaha XT 600 E z motocikla, ki tehta 240 kg, je seveda v rokah peresno lahka.

Vedeti je treba!

Motocikel je predvsem zasnove "on-off road", torej s poudarkom na asfaltu in tovrstni rabi dobro streže. Tako s težo kot z zmogljivostmi. Občutki stranskega opazovalca znajo biti na prvi pogled zelo varljivi. Enovaljni zračno hlajeni motor s štirimi ventili in eno odmično gredjo v glavi iztisne iz prostornine 595 kubikov uporabnih 45 KM pri 6500 vrtljajih v minuti. To pomeni, da je na kolesu še vedno 40 KM. No, nikar precej

škiliti na športno repliko z več kot 100 KM v motorju. Nikar klicati v spomin še ostre zmogljivosti in se nad enovaljnikom nasmihati.

Kajti tako sumničavo je videti le teorija.

Praktična vaja namreč postavi zgolj teoretične občutke na laž. Kajti v mestni gneči, pa na vijugastem (tudi grbinastem) hribovskem asfaltu, se z yamaha XT 600 E lahko kot za šalo replikam odpelješ izpred oči. Tu razlika v kilogramih igra pomembno vlogo. Tudi sproščeno pokončen voznikov položaj daje občutek, da si v celoti gospodar situacije in če zadnje kolo krene v stran, je lovljenje takega motocikla lahko v zabavo.

Yamaha XT 600 E zmore biti primeren motocikel za prehod iz nižjega v višji razred motociklizma, pripravna je za tiste, ki se vračajo v dvokolesni svet.

To je za vsakogar prijazen in v življenju uporaben motocikel: ni preroden za skok do bližnje trgovine, igriva je vožnja v mestnem kaosu, brez upiranja potegne toplo čuteči parček v intimo dišečega smrečja. Ahhh, kaj bi našteval. Izpolniti si je mogoče skorajda vse želje! Tu so čari cestnega in enduro motocikla v enem.

Yamahirni moške so imeli precej srečno roko in občutek za harmonijo, ko so mešali komponente, kajti motocikel je dovolj lep in isker, da se je v širnem svetu dobro prijel. Pa čeprav je izdelan po dokaj preprostem receptu.

Hrbtnica motocikla je enojen, zaprt cevni okvir, ki se razdeli v višini ohišja motorja. Klasika. Okvir se spredaj opira na klasične teleskopske vilice s kraki premera 41 mm, zadaj pa na nihajne vilice in v progresivno





## TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** enovaljni - štiritaktni - zračno hlajen - ena odmična gred v glavi - štirje ventili - vrtna in gib 95 x 84 mm - prostornina 595 kubikov - kompresija 8,5:1 - največja moč 33,1 kW (45 KM) pri 6500/min - največji navor 50 Nm pri 5500/min - uplinjač teikei Y26PV/1 - mazanje suhi karter - večploščna sklopka v oljni kopeli - petstopenjski menjalnik - veriga na zadnje kolo

**Okvir in vzmetenje:** enojen cevni okvir - medosna razdalja 1445 mm - pretek 116 mm - spredaj teleskopske vilice s kraki premera 41 mm - zadaj centralni blažilnik v sistemu "new monocross"

**Kolesa in gume:** kolesa z jeklenimi kolesnimi obroči, spredaj 1,85x21 z gumo 90/90-21 - zadaj 2,50x17 z gumo 120/90-17

**Zavore:** spredaj 1x kalut premera 267 mm - zadaj kalut premera 220 mm

**Mere in teža:** dolžina 2220 mm - širina 880 mm - višina 1245 mm - višina sedeža od tal 855 mm - najmanjša razdalja od tal 235 mm - suha teža 155 kg

delujoče ročičevje vpet centralni blažilnik. Vzmetenje je naravno na udobje.

V okvir je vpet enovaljni zračno hlajeni štiritaktni motor, ki se je dokazal s trpežnostjo, uporabnimi zmogljivostmi in dokaj majhno porabo goriva. Čeprav zračno hlajen, je motor med delovanjem dovolj tih, da ni pretirano moteč za okolje. Le tankočutnemu vozniku bodo vibracije enovaljnika v napoto, toda upam si trditi, da sodijo zraven.

Motocikel je, za ta cenovni razred, solidno opremljen in kakovostno izdelan. Novost letnika '93 sta aluminijasta nosilca sopotnikovih nožnih opor, ličnejša od cevnih zavihov. Novi sta tudi štirioglati vzvratni ogledali.

Iz cevi je oblikovan ščitnik trebuha motorja. Uporaben dodatek. Sicer pa prevladuje plastika: za stranska panela, za štrleča



blatnika, za premajhen oklep okoli prednjega žarometu, za ščitnike rok na krmilu, za pokrovko prednjega zavornega koluta. Učinkovita sta tudi mehova na prednjih vilicah.

Motocikel se je dokazal uporaben za turistična potepanja: prostoren, udoben, s prtljajnikom in kavli za zapenjanje prtljage pod njim pripraven za prevažanje nujnega tovora. Največja hitrost ne preseže 165 km na uro, je pa dovolj visoka, da je mogoče brez naporov loviti ritem prometa in dosežati dokaj visoka potovalna povprečja. V turistični rabi moti, da oklep okoli žarometu premalo razbija zračni tok, pa postane hitra vožnja s kilometri naporna. Je pa seveda res, da Yamaha XT 600 E ni avtocestni dirkač.

MITJA GUSTINČIČ  
Foto: STEEN JØRGENSEN