

VELIK — MOPED

Pozdravljen bodi dan, ko se je prodajnim referentom v motoristični industriji s polno močjo prižgala luč spoznanj in so gospodom v razvoju ter oblikovanju naročili moped, ki je bolj motocikel kot pa bicikel.

Če ste se ravnokar prevesili v štirinajsto leto starosti, potem veste, kaj mislim: rad bi motocikel, pa so leta z zakonom navzkriž; dosegljiv je moped — kaj, ko ga pa vozi že vsak poštar...

No, ko je poslovnežem potegnili, da si tudi najstniki želijo imeti v rokah občutek po motociklu, se je trg obogatil za nekaj prav zanimivih primerkov. Takih, ki jih je res veselje pogledati. Se pravi, da so po dolžini in višini tolikšni, da se lahko merijo z motocikli. Tudi v take gume so obuti, da so na videz v sorazmerju z dimenzijami vozila. Pa čeprav so tako velike in trebušaste gume za tisti par konjev v motorju — nepotrebne. Toda

eno so računi, s katerimi streže mehanika, drugo pa željne oči.

Pri takem mopedu, no, recimo mu kar motocikel, morajo biti najprej zadovoljne oči. Na Yamaha DT 50 R, ki je poševnooki lepoteč s francoskim naglasom, je mogoče zadovoljiti pogled. Saj je dvokolesnik ukrojen po zadnjih modnih nasvetih, križanec med krosnim in motociklom enduro. Znanje in organizacijo dela so prispevali Japonci, ki so »oženili« francosko firmo

MBK Industries, v kateri bližje evropskemu kupcu sestavljajo nekaj prav zanimivih mopedov in skuterjev. Yamaha DT 50 R sodi v razred dvokolesnikov, za katere registracija ni potrebna, za vožnjo pa je dovolj potrdilo o znanju cestnoprometnih predpisov. Vozniške izkušnje? Zaželjene, niso pa nujne, kajti motocikel je po moči in hitrosti v okviru zakonskih omejitev. Z 98 kilogrami teže (z vsemi tekočinami in gorivom, pripravljen

za vožnjo) sicer ni vzor lahkosti, je pa še vedno v sprejemljivih okvirih, saj je vozilo v rokah lahko in preprosto obvladljivo.

Hkrati pa je motocikel dovolj kvalitetno opremljen, da se voznik ne bi smel pritoževati. Tu je rezervoar za gorivo s prostornino 11,5 litra (brez ključavnice na pokrovcu). Sedež je udoben, visoko potegnen na rezervoar, zadaj dopolnjen s torbico za orodje in cevni prtlačnikom, ki ima dodano tudi



Tehnični podatki

MOTOR: enovaljni — dvotaktni — zračno hlajen — vrtna in gib 40 x 39,2 mm — prostornina 49 kubikov — kompresijsko razmerje 5,75:1 — uplinjač Dell'Orto PHBD 14 — večploščna sklopka v oljni kopeli — petstopenjski menjalnik — veriga na zadnje kolo — elektronski vžig — nožni zaqanjioč.

OKVIR: enojen iz jeklenih cevi — zaprta konstrukcija — kot glave okvira 27° 30' — predtek 113 mm — medosna razdalja 1365 mm — spredaj teleskopska vilica — zadaj mono blažilnik v sistemu monocross — guma spredaj 2,50 x 21 — guma zadaj 3,25 x 18 — zavora spredaj kalitna — zavora zadaj bobnasta.

DIMENZIJE (v mm): dolžina 2137 — širina 886 — višina 1180 — višina sedeža od tal 850 — najmanjša razdalja od tal 208 — teža motocikla s tekočinami in gorivom 98 kg — najmanjši radij obračanja 2,19 m — rezervoar za gorivo 11,5 litra — rezervoar za olje za mazanje motorja 1 liter.





ključavnico za priklepanje čelade. Za sedežem blatnik, močno podaljšan proti zadnjemu kolesu. (Grdol, pravite. Se strinjam, ampak učinkovito je pa tudi.

Na prednjem delu motocikla se kolo opira na dovolj močno teleskopsko vilico, ki je zaščita pred prahom, hkrati pa za lepši videz dopolnjena z gumijastima živo-barvnima mehovoma. S plastično živobarvno obrobo je zaščiten prednji zavorni kolut. Nad kole-

som je po krosovski visoko natak-njen plastični blatnik, nad njim pa plastična maska varuje štirikotni žaromet ter dva štirikotna merilnika; levi je merilnik hitrosti s števcem kilometrov, v desnem pa so signalne lučke. Črno obarvano krmilo iz jeklene cevi (motno črni so tudi motor, izpuh, ohišje zračnega filtra, zadnji blatnik, stopalke, ročice – pa še nekaj drobnjarij) je opremljeno z dovolj kvalitetnimi ročicami in s stikali, na levem delu

je nanj privijačeno vzvratno ogledalo.

Motocikel je klasične konstrukcije. V enojen cevni okvir, ki se razdeli v višini valja motorja, je vpet enovaljni dvotakni zračno hlajeni motor s prostornino 49 kubikov. Motor je zadušeno moč zaradi zakonskih omejitev, toda v okviru dovoljenega je dovolj zmogljiv in prožen, da je lahko vožnja igriva in zanimiva. Opremljen je s petstopenjskim menjalni-

kom, ki deluje natančno instopnju-je primerno, da ima voznik z delom na motociklu – veselje. Čeprav je danes modno, da imajo tudi motocikli najnižjega razreda električni zaganjač, ga DT 50 R Yamaha nima. Kljub temu pa je vžiganje z nožnim zaganjačem lahko opravilo, le malce si boste zamazali rokavice, kajti ročica čoka je tik ob uplinjaču.

Čeprav so 50-kubični mopedi – motocikli predvsem varčna, ekonomična vozila in to kažeta tako konstrukcija kot oprema, pa DT 50 R Yamaha učinkuje zanesljivo. Motocikla je v vseh smereh dovolj, da se na njem dobro znajde tudi visoko raščen in ne prav lahek voznik. Za sovoznika je prostor, ni pa nožnih opor, in tako velja, da je motocikel namenjen solističnim točkam. Tudi malce bolj drznim drznim idejam se je mogoče posvetiti, brez škode za motocikel, saj je plastika odporna na udarce, vzmetenje pa tudi dobro prenaša grobsti spod koles.

»Seveda pa je treba priznati, da si voznik kmalu zaželi kakšnega ponija več v motorju. Z zakonom ne kaže biti navzkriž. Ko zmanjka konjev, znanja pa je dovolj, sežemo po zmogljivejšem motociklu.

Foto : Srdan Živulović
Mitja Gustinčič

