

Vozili smo:

YAMAHA CG 50 JOG

*Sedeti za volanom
– škoda časa!*

*Sedeti ukleščen v negibni
koloni avtomobilistov, ki
so tako nerodni, da ne
vedo, niti kaj bi s sabo,
in še manj, kaj bi
z avtomobilom.*

*Ste sploh kdaj pomislili,
koliko lepega bi se dalo*



HIŠNI LJUBLJENEC

v tem času početi?

*Enkrat poskusite sesti na
motocikel, tudi skuter je
prav simpatično vozilce.*

*Brez pomoči
psihoterapevta boste
ugotovili, da ste manj
tečni, da je žena postala
prijaznejša – pa da se
denarnica prazni
počasneje.*

*Trdite, prisegate na avtomobil.
Če spod neba kaplja za vrat in če
imate prižgano centralno ogrevanje
– se strinjam z vami. Toda ko*

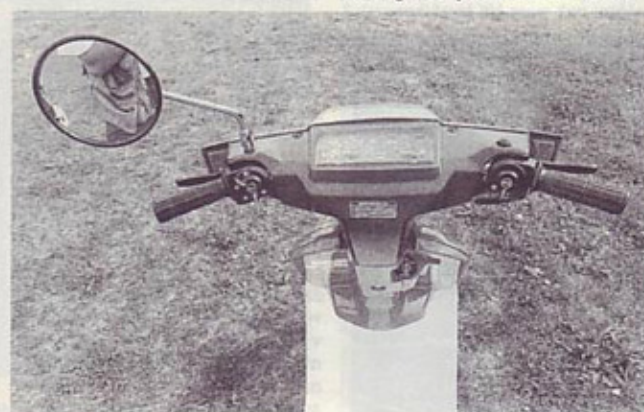


so temperature še dovolj primerne, da ni treba obrniti omare na glavo zaradi založenih toplih spodnjic, si je mogoče skozi življenje prav veselo utirati pot s skuterjem.

Ste pomislili na leto 1950, ko so se tisti redki premožnejši možje motorizirali in se zamazanih rok, zaudarjajoči po bencinu ter prehlajeni pridušali, da je avto prava stvar, luksuz. Ja, daleč so tisti časi. Pa tudi tisti skuterji.

Yamahin skuter CG 50, ali ušesom bolj prijazno zveneče »jog«, je vozilce, ki se vozniku, ne glede na leta, lahko usidra v srce.

Zakaj pomeni njegovo ime tek – ne vem. Kajti raba tega skuterja je tako nezahtevna, naravna in povsem nenaporna za voznika (tudi sopotnika), da je življenje s tem dvokolesnikom eno samo veselje. Kako bi ne bilo, ko pa je dovolj naliti gorivo pa v ločen rezervoar-





ček olje za mazanje motorja, dati s ključkom v ključavnici, ki je vtisnjena v školjko skuterja v višini desnega kolena, kontakt, stisniti vsaj eno zavorno ročico (to je tovarniško zamišljena varovalka, da se skuter ob vžigu ne bi nekontrolirano premaknil) in s palcem desne roke pobožati gumb električnega zaganjača.

Motor tiho, komaj slišno zaprede in po nekaj deset sekundah ogrevanja, to je dovolj, da preverite, ali je čelada pod brado zares zapeta, lahko tekoče odpeljete.

Brez ubadanja s prestavno ročico, kajti skuter ima avtomatsko sklopko in avtomatski menjalnik: le ročico plina privijete in skuter pospeši tekoče, toda dovolj odločno, da se boste s semaforja ob zeleni luči odpeljali prvi pa tudi držali ritem s prometom, kajti najvišjo hitrost 50 km na uro doseže hitro in z lahkoto.

Skuter poganja enovaljni zračno hlajeni motor s prostornino 49 kubikov, kar ob najvišji hitrosti 50 km na uro pomeni, da zanj registracija ni potrebna, pa tudi pravo vozniško dovoljenje ne – le potdilo o poznavanju cestno-prometnih predpisov. Tako je lahko skuter, če se vam seveda posreči tako doma dogovoriti, na voljo vsej družini. Proizvajalci so namreč novo generacijo skuterjev zasnovali z izdatno mero posluha in prihodnjemu uporabniku povsem prihranili številne neprijetnosti, ki so lahko hudo moteče. Brez pretiranja je mogoče trditi, da lahko na pogosto obiskovanje servisa povsem pozabite, ker so dandanašnji motorji zelo zanesljivi. Lakiranim in kromanim delom ni nujno posvečati kakšne pretirane pozornosti, saj je večina »karoserije« plastična, odporna tudi na nepravne udarce. Največja prednost pa sta seveda avtomatska sklopke in menjalnik, tako da se je mogoče voziti tudi s kakšno vrečko v roki in se posvečati – vožnji.

Yamaha jog je na oko precej podobna skuterju target, podobne oblike, podobnih živahnih barvnih kombinacij (ljubitelji umirjenih tonov lahko sežejo po umirjenih metaliziranih odtinkih), in kakovost-

Tehnični podatki

Motor: enovaljni – dvotaktni – zračno hlajen – vrtna in gib 40 x 39,2 mm – prostornina 49 kubikov – kompresijsko razmerje 6,7:1 – uplinjač Teikei Y 12P-10C/1 – suha centrifugalna avtomatska sklopka – primarni jermenski prenos z jermenom V oblike – enostopenjski avtomatski menjalnik – zobniški sekundarni prenos moči – nožni in električni zaganjač – brezkontaktni elektronski vžigalni sistem

Okvir: enojna nosilna jeklena cev – kot glave okvira 26,5 stopinj – predtek 72 mm – medosna razdalja 1115 mm – spredaj teleskopska vilica s hodom 48 mm – zadaj oljno vzmetni blažilnik s hodom 58 mm – spredaj in zadaj bobnasta zavora – spredaj in zadaj kolo z gumo 3.00-10 4PR

Dimenzije: (v mm) dolžina 1610 – širina 625 – višina 985 – višina sedeža od tal 700 – najmanjša razdalja do tal 95 – najmanjši krog obračanja 1600 – prostornina rezervoarja goriva 3,5 litra – teža skuterja z oljem in gorivom 61 kg



no izdelano in opreme. Oprema je bogata in kakovostna: zmogljiva svetila in lepo vidni smerniki, obloga krmila je hkrati vetrni ščitnik rok, vzvratno ogledalo je le eno na levi strani krmila, stikala so malce preveč ekonomičnega videza, toda pregledna in preprosta za rabo, v armaturni plošči nad žarometom sta vozniku na obeh merilnik hitrosti s števcem prevoženih kilometrov in desno od njega merilnik količine goriva v rezervoarju, nad njim pa signalne lučke. Pod sedežem, ki ga zaklepa ključavnica, so rezervoar goriva, rezervoar olja, akumulator ter električni drobiž. V podaljšku pa je zelo uporaben kromiran prtljažnik, izoblikovan iz cevi. Skuterju je mogoče zameriti, da tu in tam malce brez reda visijo vodniki električne napeljave pa da je ponarejeno usnje sedežne površine na plastično osnovo prav nemarno prisponkano.

V nasprotju z lepimi in natančnimi stiki plastičnih delov karoserije.

Čeprav sodi skuter jog med cenejše tovrstne izdelke, tega iz videza vozila in iz voznih lastnosti ni mogoče razbrati. No, na kolesih nima kolutnih zavor, kar je zadnje čase mogoče pogosto opaziti na skuterjih. Yamaha je skuter opremila s parom bobnastih zavor, ki pa dajejo roki prav dober občutek, potreben za učinkovito zaviranje.

Ob grobem stisku zavornih ročic pa se kolesi odzoveva z blokiranjem.

Skuter je obut v 10-colski gumi, enakih dimenzij in močno polkrožnega profila, ki omogoča varno in hitro jemanje ovinkov. Skupaj s kakovostnim vzmetenjem pa zagotavljajo udobno vožnjo. Čeprav skuter prihaja z Japonske, je udoben tudi visoko raščnemu vozniku, kar doslej ni bila odlika tovrstnih japonskih izdelkov.

Kaj je prednost skuterja pred mopedom, se sprašujete? Zoprno vprašanje.

Morda to, da je na skuter mogoče zlesti brez telovadenja z nogami, kot to počno, na primer, dame z biciklom.

Morda to, da imate kolena vsekozi zaščitena pred vetrom.

Vsekakor pa je prednost skuterja v dovolj učinkoviti zaščiti voznika pred umazanijo in mokroto s tal.

Res pa je, da je skuter v primerjavi z mopedom zajetnejši. Nepomembno. Razlike so merljive v centimetrih.

KAM S PRTLJAGO?

Večni problem. S prtljago namreč. Če se zapeješ samo uro daleč, je že smotno imeti s seboj dežni kombinezon. Če je pot daljša ni odveč imeti na cilju pri roki kaj toplega in po možnosti suhega. Tudi rezervno suho obutev, kajti večerjati z nogami v luži, ki se cedi iz premočenih motorističnih škornjev, je trparija prve vrste. Tistim, ki so se odločili za dirkalno cestno repliko, ni pomoči. Na športni motocikel kakršen koli kovček ne pristaja. Si zamišljate na primer hondo RC 30 s kovčki ob strani? Groza.

Preostale oblike motociklov so oblikovno in konstrukcijsko prikladnejše za dopolnitev s primernimi nosilci ter prtljažnim kovčkom, pa najsi bo to turistični ali terenski motocikel. Do nedavnega je bila odločitev za nakup primerne »tovorne« opreme problematična, saj je bilo treba oditi prek meje, v omejenem času najti kaj primerne – in se znajti. Kajti v trgovinah, ki nimajo poleg servisne delavnice, z orodjem običajno niso ročni.

V Mariboru, ki postaja za motocikliste obljubljena dežela, je ponudba specializiranih firm, ki so v rokah izkušenih motoristov, vse opaznejša in zanimivejša. Med večje pridobitve šteje zastopstvo za priznane italijanske prtljažne kovčke znamke GiVi, ki ga je pridobil Kawasakijski serviser Plazovnik.

GiVi je s svojimi prtljažnimi kovčki, spremljajočo opremo in svežimiidejami postala izredno zanimiva hiša in je s svojimi iz-



delki presešla legendarno priznani nemški Krauser. Italijanom se je (končno) posvetilo, da so svoj priznani čut za oblikovanje dopolnili s kvaliteto, tako materialov kot izdelave. Sem štejejo na pogled nevsiljivi in trdni prtljažniki, na katere se nasadijo ali obesijo kovčki in ne kazijo motocikla. Dobro zasnovani prtljažniki sedejo na 200 modelov motociklov, kar govori o premišljenem projektu. Kovčki pa so izdelani iz brizgane plastike, odporne na udarce in vremenske vplive, in tako oblikovani, da so zanesljivo neprepustni. Velika prednost je v sistemu »monokey«, ko en ključ odklepa centralno ključavnico na kovčku ter ključavnico, s katero je kovček zavarovan na prtljažniku. Ena ključavnica – en ključ je kvaliteta, ki jo motociklist spozna v slabem vremenu, sredi noči.

Vsi kovčki firme GiVi so zasnovani za vertikalno ali horizontalno fiksiranje na motocikel, kar omogoča postopno dokupovanje opreme, pač skladno s potrebami. Tistim, ki prisegajo na udobje, bodo morda všeč dodatki: mehko obložena blazinicca, ki se pripne na kovček, vpet za sedežem: nanjo se lahko med vožnjo opre sopotnik; morda mreža s kaveljci, s katero je mogoče na prtljažnik ali vrh kovčka pripeti višek prtljage ali rezervno čelado; morda lične potovalke, ukrojene po notranjem obodu kovčka, ki prihranijo odpenjanje kovčkov na cilju. Italijani so resnično pokazali za motoristične težave s prtljago veliko poslušala. Tako kot je to znal uresničiti (med prvimi) BMW z več kot odlično ponudbo, ki pa je (na žalost) namenjena le motociklom z belo-modrim znakom.



Mitja Gustinčič
Foto: Srdan Živulović