

Vozili smo:

YAMAHA PW 50

YAMAHA PW 80

Tole bi lahko bili lepi časi.

Pred kakšnimi tremi desetletji, tako izzivalnih in zanimivih igrač nismo poznali. Še sanjalo se nam ni o njih.



IGRAJMO SE!

Takrat smo bogato živeli s fantazijo v očeh in z orodjem v rokah. Iz desk in zavrženih krogličnih ležajev za kolesa so hitre vožnje željne glave krojile nekakšne avtomobile. Ropotali so, da je bilo kaj. Kasneje smo kovinske volane spačkov zatikali namesto krmila v staro železje, ki je spominjalo na bicikel. In razburjali policaje, ki niso razumeli ustvarjalnosti...



Danes je bolj preprosto. Odpreš revijo, prelištaš katalog, ujameš utrinek s televizije. In ti zažarijo oči. »To hočem,« se utrne skuštrani glavi, ki vsakič znova »pade okoli« ob novi, še bolj pisani profesionalni rolki ali ob gorskem kolesu z vsaj enaindvajsetimi prestavami ali, vse pogosteje, ob motociklu.

Pa, konec koncev, čemu ne ustreči želji kratkohlavnika, ki se je s prvimi zakonitostmi prometa srečal že ob prvih samostojnih korakih? Saj s prometom živi.

Če družinski proračun dopušča, zna biti nakup otroškimi dimenzijam in sposobnostim primerne motocykla, poučne igrače, zanimiv dogodek.

Toda pozor! Yamaha, ki ima z otroškimi motocykli, kakršna sta terensko zasnovana modela PW 50 in PW 80, bogate izkušnje, že v uvodu preprosto napisanih navodil za uporabo in vzdrževanje motocykla, tudi s stripu podobnim slikovnim prikazom, opozarja, kako se je treba nove igrače lotiti – s prave strani. Kajti, to je dej-

stvo, podcenjevanje motorčka in precenjevanje otrokovega vozniškega znanja lahko vodi v nesrečo. Nikar!

Torej, preden se oče in naraščaj prepustita veselju, je treba skrbno prečitati in seveda razumeti navodila. Potem detajlno pregledati, po nasvetu, ki je zapisan v priložniku, motocykel, ki mora biti, brez kakršnih koli popustov, brezhiben. Nazadnje pa je treba brez površnosti obleči vso potrebno zaščitno opremo, da bi bilo telesnih poškodb ob morebitnem padcu, nanj



PW 80: cevna nihajna vilica je oprta na centralni blažilnik.



PW 80: brez ročice sklopke na krmilu, pod rezervoarjem goriva zračni filter, videz profesionalni rabi namenjenega motocikla.

Tehnični podatki PW 50

MOTOR: enovaljni – dvotaktni – zračno hlajen – vrtna in gib 40 x 39,2 mm – prostornina 49 kubikov – kompresijsko razmerje 6.0:1 – uplinjač Mikuni VM12SC – centrifugalna avtomatska sklopka – prenos moči s kardansko gredjo – elektronski vžig

OKVIR: enojen cevni – kot glave 25,5 stopinj – predtek 50 mm – medosna razdalja 855 mm – spredaj teleskopska vilica s hodom 60 mm – zadaj par oljno vzmetnih blažilnikov s hodom 50 mm – kolo spredaj in zadaj z gumo 2.50-10-4PR – spredaj in zadaj bobnasta zavora

DIMENZIJE (v mm): dolžina 1245 – širina 575 – višina 715 – višina sedeža od tal 485 – najmanjša višina od tal 105 – teža motocikla 39 kg – rezervoar za olje s prostornino 0,3 litra – rezervoar za gorivo s prostornino 2 litra

pa je seveda treba računati, čim manj. Neizogibno potrebni so čelada, namenska očala, rokavice, močni čevlji, plastični ščitniki kolien in komolcev...

Gremo na cesto? Nikakor ne!

Ti motocikli, namenjeni voznikom pod zakonsko določeno spodnjo starostno mejo 14 let, niso za rabo na javnih površinah, kjer poteka cestni promet. Tu je treba biti dosleden: otroku je treba izbrati primeren, varen teren za učenje prvih motociklističnih »korakov«, mu svetovati, ga poučiti o skrivnostih vožnje, da se ne bi učil na lastnih bolečih napakah, ter ga spremljati. Vožnja, ne le v prvih urah, mora biti nadzorovana igra.

PW 50

Yamahin motocikel za najmlajše je v svoj program vključil tudi naš zastopnik Delta Team iz Krškega, saj motocikel s terensko zasnovano ponuja zelo solidno in premišljeno izdelano osnovo za učenje prometnih pravil in vozniške spretosti. Yamaha ne poudarja starostne meje, saj je zaradi skromnih dimenzij motocikel uporaben tudi v rosno nežnih rokah, če tako odločijo starši. Postavljena pa je gornja meja – teža voznika 25 kilogramov. In, upoštevajte nasvet, sopotnik na motociklu ni priporočljiv.

Staršem v pomoč so konstruktorji motocikel opremili z dvema varovalkama, s katerima je mogo-



če posegati v njegove zmogljivosti. Prva je na ročici plina, lahko dosegljivi vijak, s katerim je mogoče nastavljati, koliko bo lahko fantič pognal svojega v motorju obrzdana-paga konjčka. Druga varovalka pa je v izpušnem kanalu, preprosta lamela, ki močno omejuje moč motorja. S kombinacijo obeh je mogoče zmogljivosti motocikla učinkovito prilagoditi stopnji voznikovega znanja. Pohvalno.

Ker je najmanjša yamaha namenjena vožnji na zaprtih površinah, je brez svetil in signalne opreme. Na krmilu je le stikalo za izklop delovanja motorja. Sicer pa je popolna kopija »tavelikih« motociklov. Osnova je cevni okvir, v katerem je vpet enovaljni zračno hlajen dvotaktni motor skupaj z nihajno roko, v kateri je pogonska kardanska gred, ter z zadnjim kolesom. Motocikel je obut v kovinska trikraka kolesa premera 10 l ter terenske gume, ki omogočajo dober oprijem tudi na travnatem terenu. Na obeh kolesih sta bobnasti zavori z zavornima ročicama na krmilu. Ročice sklopke ni, saj ima motor avtomatsko sklopko – kar je za učenje na moč ugodno.

Čprav je motocikel miniaturne izvedbe, je vzmetenje solidno in da daje pričakovano udobje in var-

Tehnični podatki PW 80

MOTOR: enovaljni – dvotaktni – zračno hlajen – sesanje prek lamelnega ventila – vrtna in gib 47 x 45,6 mm – prostornina 79 kubikov – kompresijsko razmerje 6,6 : 1 – uplinjač Mikuni VM15SC – centrifugalna avtomatska sklopka – tristopenjski menjalnik – prenos moči na zadnje kolo z verigo – elektronski vžig

OKVIR: enojen jeklen cevni – kot glave okvira 26 stopinj – predtek 62 mm – medosna razdalja 1055 mm – spredaj tele-

nost na grobem vozišču. Varnosti paje namenjen tudi visoko na rezervoar goriva potegnen sedež, mehka obloga na krmilu, z gumo obloženi nožni opori ter plastični pokrovi med kraki koles, da ne bi otrok vanje po nesreči vtaknil noge ali roke.

PW 80

Stopnička več, za najstnike, ki so najmanjši motocikel s centimetri in težo prerasli. Tu je gornja meja teže voznika 40 kilogramov. Motocikel sam pa je, tudi na oko, že zelo blizu pravim tekmovalnim krosnim modelom. Tudi zanj ve-

skopska vilica s hodom 110 mm – zadaj mono blažnik sistema Monocross s hodom kolesa 95 mm – kolo spredaj z gumo 2,50 – 14 – 4PR – kolo zadaj z gumo 3,00 – 12 – 4PR – na obeh kolesih bobnasti zavori.

DIMENZIJE (v mm): dolžina 1540 – širina 640 – višina 880 – višina sedeža od tal 635 – najmanjša višina od tal 185 – teža motocikla 61 kg – prostornina rezervoarja za olje 0,95 litra – prostornina rezervoarja za gorivo 4,9 litra

lja, da ni za rabo na javnih površinah. Je pa že toliko močnejše konstrukcije, da si je mogoče z njim omisliti tudi zahtevne terenske bravure. Ker pa je namenjen (tudi) prvemu stiku z motociklizmom, ima v izpušnem kanalu lamelo, ki omejuje moč motorja in jo je mogoče, ko voznikovo znanje dopušča, odstraniti.

V enojen cevni okvir je obešen enovaljni, zračno hlajeni dvotaktni motor s sesanjem prek lamelnega ventila, opremljen z avtomatsko centrifugalno sklopko in tristopenjskim menjalnikom, ki ga krmili nožna prestavna ročica. Tako 50- kot 80-kubični motor imata mazanje z avtomatsko črpalko

(Yamaha Autolube), olje pa v ločenem rezervoarčku.

Za stopnjo bolje od prejšnjega je ta motocikel tudi opremljen. Tako je prednja teleskopska vilica močnejša, zadek pa je oprt na mono blažnik v monocross sistema. Večji sta tudi kolesi, spredaj premera 14", zadaj pa 12". Na obeh kolesih sta zanesljivi bobnasti zavori.

Zadnje zavore krmili nožni pedal, ročice sklopke ni, ročica prednje zavore je anatomsko oblikovana. Krmilo je mehko obloženo, udobju in varnosti je namenjen na rezervoar goriva potegneni sedež, za njim pa je pleten ročaj – za ročno prestavljanje motocikla. Pod rezervoarjem goriva daje vtis o vodnem hlajenju imitacija hladilnika, v kateri pa je zračni filter.

Oba motocikla zbujata pozornost: z dimenzijami, popolnostjo konstrukcije in izdelave, resnostjo. To je cenjeno.

Uslišati prošnjo v otroških očeh in pripeljati k hiši motocikel? Stvar premisleka.

Pravočasno poučiti otroka o tehnikah, prometu in vozniki spretnosti? Na vsak način – da.

Mitja Gustinčič

Foto: Srdan Živulović

Devetindvajsetič – Tokio show

Pesimizem

Vtisi s salona motociklov v Tokiu pričajo o pesimizmu, ki vlada v motociklističnih krogih. Predvsem med proizvajalci, ki nekako tipajo v temi in ne najdejo prave vizije za jutrišnji, pojutrišnji dan. Novosti, na ogled, je bilo veliko. Hkrati pa nič prav posebno impresivnega. Vsi iščejo formulo bolj vsestransko zanimivega motocikla, »inteligentnega« motocikla, toda vse predstavljene ideje dajejo slutiti zmedo, ki izvira iz izkušenj pritegniti zanimanje kupcev za motocikel. Dejstvo je namreč neizpodbitno: prodajni rezultati so skromni, gledano desetletje nazaj, dobesedno prepolovljeni, in rahel porast prodaje v iztekajočem se letu še ne zbujajo pomirjujočih občutkov.

Novi projekti, ki naj bi postregli z nevsakdanjimi, svežimi idejami, so tako iracionalni, da znajo narediti celo več škode kot koristiti, če občutek ne vara, razmišljanje o bližajoči se krizi v motociklizmu ni le prazen strah. Tisti proizvajalci, ki imajo še trdno zaledje, se preusmerjajo – recimo Honda v avtomobilizem. Kaže, da se je japonska »ljubezen« do motociklov malce ohladila. Bodo uspešni le še tisti, ki ekonomijo križajo z entuziazmom?

Sprehod med novostmi pokaže, da sta v obnovno proizvodnega programa letos največ vložila Honda in Suzuki, z veliko športnega poudarka. Kawasaki in Yamaha sta na športno noto igrala lani in sta se sedaj posvetila bolj umirjenim, klasičnim linijam v motociklizmu. Ob Japoncih so bili v Tokiu tudi »ostali«: Bimota z novo tesni s 400-kubičnim Ducatijevim dvovaljnikom, BMW je pokazal obnovljeni terenec R 1000 GS, Cagiva je predstavljala celotno paleto svoje združbe in tudi legendarni Harley je bil poleg.

Yamaha je pokazala novi koncept morphi II, vizijo motocikla prihodnosti, ki se lahko zaradi elektropnevmatskih členov dimenzijsko prilagaja željam voznika. Ob njem pa še 400-kubično izpeljavo projekta FZR Ex-Up, klasično oblikovani motocikel SRV 250 z dvovaljnim štiriraktnim strojem, »civiliziran« krosni motocikel DT 200 WR s 35 konji v motorju, pa skuter

frog z oblikami iz šestdesetih let in električnim motorjem v školjki.

Honda je pokazala svoj športni model CBR 900 RR Fire Blade, pa CB 1000 Super Four, CB 750 – motocikle s sodobno tehniko in nekaj klasike v obliki.

Kawasaki se v projekte malih motociklov in skuterjev ne spušta. Njegov program je na trgu znan, zelo konkreten,

glavna novost pa so model zephyr 1100 in drobni popravki s svežimi barvami na terenskih motociklih.

Suzuki je veliko energije vložil v nove ideje s poudarkom na pogonu na obe kolesi: model XF 5 je motocikel enduro s pogonom prednjega kolesa, speljanim ob levem kraku prednje vilice. Pokazali so tudi barvnobolj umirjen model prenovljene generacije GSX/R ter kopico modelov z 250-kubičnim motorjem, ki pa ostajajo predvsem (tako kot tudi pri drugih proizvajalcih) na japonskem trgu.

