

Vozili smo: YAMAHA TDR 125

Motocikel! Izjemen občutek svobode. Toda brez resnega odnosa ni pravega zadovoljstva. Motocikel mora biti korektno vzdrževan, v vsakem trenutku brezhiben. Enako velja za voznika. Potrebni so dobra fizična kondicija, solidna zaščitna oprema in defenzivna vožnja. Seveda: alkohol, zdravila in droge niso prijatelji vožnje.

pravi, da ga lahko v roke vzame že šestnajstletnik in krene svoje prve motorizirane korake v svet prometnih dogodivščin. Je pa TDR 125 že tako odrasel motocikel, da zmore biti v veselje tudi motociklistu z dolgoletnim stažem. Ali pa povratniku v dvokolesni svet. Uporaben večnamenski stroj.

Yamaha je motocikel predstavila lani v Kölnu in sočasno oznanila novo kategorijo poimenovano New Sport. Pojavili so se v prostoru brez konkurence. Kajti le Aprilia pegaso je po filozofiji blizu nove yamahe.

Yamaha TDR 125 že na daleč oglašča, da je tesno v sorodu z močnejšo kreacijo na isto temo - TDM 850. Tudi mala yamaha je na pogled nevsakdanji motocikel. Oblikovalski stili so na tem motociklu prav solidno premešani. Prvi hip zbuja občutek, da je civiliziran terenski motocikel: je pač visoko nasajen, obut v ne pretirano izrazito ozobljene gume, vitek in s serpentinasto zavitim ter pod sedež



OBČUTEK SVOBODE

Motociklizem zna biti čudovit konjiček ali šport, če se ga človek zmore lotiti s trezno mislijo in spoštovanjem. Spoštovanjem do sebe, do drugih in motocikla. To je življenjsko pravilo. Za uživanje. In za preživetje. Kajti danes je skorajda nemogoče reči, da je neki motocikel slab. Tehniki zmorejo kljub varčevalnim prijemom mož v nabavnih službah izdelati zelo solidne motocikle. Tudi v najnižjem razredu. Praviloma precej boljše od voznikov, ki postajajo šibki člen verige.

Yamaha TDR 125 je motocikel iz najnižjega, začetniškega razreda. Ta definicija nikakor nima slabega prizvoka, da ne bo pomote. Nič ni začetniškega na tem motociklu. Le zakon



Pozorno oblikovani detajli in več opreme, kot bi je pričakovali v tem razredu

spejanim izpuhom. Lahko bi bil tudi asfaltni dirkalnik: tu so na očeh okvir deltabox, pa nad zadnje kolo poveznjen blatnik in trikraka aluminijasta kolesa. Nekam v tretji modni svet pa je mogoče stlačiti po žabje izbuljena žarometa, ki kot izpod grozečega čela sikata iz ostro privihnjene oklepa. Da ne omenjam barv! Izzivalno! Prevladuje svetlo modra z opaznimi vijoličnimi kombinacijami. Drzno!

No, pustimo barve v kraj. To je stvar okusa. Motocikel je zelo zanimiv po tehnični plati. Tu v ničemer ne zaostaja za bolj odraslimi primerki. Tudi (primerno izobraženi) ekologi ne bi smeli vihati nosu. Dvotaktni motor se s kakovostnim oljem maže ob pomoči črpalke, ki



Tehnični podatki

Motor: enovaljni - dvotaktni - vodno hlajen - gred za dušenje vibracij - sesanje prek lamelnega ventila - izpušni ventil - vrtna in gib 56,0 x 50,7 mm - prostornina 125 kubikov - kompresija 6,8:1 - največja moč 8,5 kW [11,6 kW] pri 7000/min - največji navor 12,8 Nm pri 6500/min - uplinjač TM28SS - vžigalni sistem CDI - samomazanje (autolube) - električni zaganjalnik - katalizator v izpušni cevi

Prenos moči: zobniški primarni prenos - večploščna sklopka v oljni kopeli - šeststopenjski menjalnik - veriga na zadnje kolo

Okvir in vzmetenje: okvir delabox - kot glave okvirja 26 stopinj - predlek 116 mm - medosna razdalja 1405 mm - spredaj teleskopske vilice s kraki premera 38 mm s hodom 180 mm - zadaj nihajne vilice s centralnim oljno plinskim blažilnikom z nastavljivo vzmetjo - hod kolesa 180 mm

Kolesa in zavore: trikraka aluminijasta kolesa - guma spredaj brez zračnice (tubeless) 100/90-18 - guma zadaj brez zračnice (tubeless) 130/80-17 - spredaj 1x zavorni kolut premera 252 mm - zadaj kolut premera 189 mm

Cena: DEM 5.350 + 42 odstotkov tolaarskih dajatev
Zastopnik: Delta Team
 Krško, Cesta krških žrtev
 12, 68270 Krško



dozira potrebno količino. Je brezhibno zatesnjen. Tudi izpuh je čistejši, kot je pri dvotaktnih običajno, saj je opremljen s katalizatorjem. Dobro, stvar napredka. Toda sam nisem najbolj prepričan, da je decilitrski "štamprle" tako zelo nevaren okolju, ko me pa iz bližnje toplane vsak dan zalagajo s svinjarijo, ki je merljiva v stotinah kilogramov. No, ja. Vzorno pometimo pred lastnim pragom in se peljimo s katalizatorjem, pa neosvinčeni bencinom.

Vodno hlajeni motor je soliden primerek današnje dvotaktne tehnike. Vibracije enovaljnika duši dodana gred. To je voznikemu udobju pogodu. Motor sesa prek zajetnega lamelnega ventila, uplinjača mikuni TM28SS (čok je na ohišju uplinjača) in filtra v zračni komori (Y.E.I.S.) naravnost v ohišje motorne gredi. Izpušni kanal pa je opremljen z valjastim izpušnim ventilom (Y.P.V.S.), ki ga krmili električni motorček, podprt z vžigalno elektroniko. Dvotaktniku olje (yamaha 2T ali olje za zračno hlajene dvotaktne stroje) do uplinjača dovaja

Superbiker je v svetu priljubljena oznaka za motocikel, križanec med cestno in terensko tehniko

črpalka (yamaha autolube) iz posodice (prostornine 1,2 litra) privijačene varno pod sedežem.

Motor živahno rad vžiga. Električni zaganjalnik je v tem razredu že standardni del opreme, ki predstavlja vozniško udobje. Ročica sklopke je prav nežno mehka. Menjalnik, šeststopenjski, pa teče kot švicarska ura. Tekoče pretika tudi brez uporabe sklopke, čeprav Yamaha to početje odsvetuje.

Motor je obešen v pravi okvir deltabox, prav lično izoblikovan iz pločevine in zvarjen v močno celoto. In ker je lepo razgaljen, daje motociklu svojski šarm. Okvir podpira dokaj solidno vzmetenje. Prednje, klasične teleskopske vilice so malce iz mode, saj vsi prisegajo na bolj pozerske upside-down. Res je: na glavo obrnjene vilice so zaradi cevi večjega premera bolj prepričljive na pogled. Si pa upam trditi, da v ekonomičnem cenovnem razredu oba sistema vilic enako dobro delata.

Zadek se opira na nihajne vilice pravokotnega prereza, opte na oljno-plinski blažilnik,



Mere in videz velikega motocikla

ki mu je mogoče nastavljati prednapetost vzmeti. Potreben ključ za premikanje nastavitvenega prstana je priložen orodju. Opravilo je preprosto, saj je prstan na spodnjem delu blažilnika lepo dostopen. Mogoča je izbira med devetimi stopnjami (serijsko je vzmet na

4. stopnji); pet je za tršo nastavitvev, tri pa za mehkejšo.

Prav lepa so trikraka aluminijasta kolesa, tako podobna tistim, ki nas navdušujejo v hitrostnem dirkanju. Lep del opreme. Nasploh je seznam opreme bogat: dvojen žaromet spredaj, dve vzvratni ogledali, dva upo-



rabna ročaja za prostornim in zaklenjenim sedežem, blatnik tik nad zadnjim kolesom, pločevinasta zaščita izpušne cevi in glušnika, na lepih aluminijastih nosilcih stopalke za sopotnika, v posodo za gorivo ugreznjen čep, zaklenjen obešalnik za odlaganje čelade. Omeniti kaže tudi akumulator, ki ne potrebuje vzdrževanja; vozi in pozabi je uporabna formula. Armatura plošča pa je vtisnjena v aerodinamični oklep: trije okrogli merilniki so lični in pregledni.

Pri tistem prvem, zvedavem ogledovanju in otipavanju zbuja motocikel prav dober vtis. Vsega dobrega vaju (razvajen?) motociklist bo seveda rekel, da je kubikov, centimetrov in ponijev premalo. Pač kupiš večji stroj!

No, nekaj resnice v zvezi s poniji kaže razgaliti. Yamaha navaja, da motor zmore 11,6 KM pri 7000 vrtljajih v minuti. Rdeče polje pa se prične pri spodnjih 10.000 vrtljajih v minuti? Trik, jasno. Menda so pri Yamahi zložili skupaj samo en motocikel, ki po zmogljivostih ustreza zakonodaji najširšega kroga držav. Tako so pocenili proizvodnjo. V čem je trik? Ja, na prvem servisu mehanik pobere iz stroja ven tisti drobiž, ki omejuje moč. Potem je pa glasba oohhoohoo drugačna.



Zavidam šestnajstletnikom!
V mojih časih o tako "ful špon" motociklu tudi sanjati nismo znali. Tako lepo vozen, simpatičen in živahen motocikel me še danes gane.



MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK