

# FAX

(061) 319-873

**YAMAHA** svojega novinca, predstavljenega pod imenom diversion, prodaja v ZDA kot »seca II«. Priporočena cena motocikla je 3700 dolarjev.

●  
**METZELER** je zmagal na primerjalnem testu gum, ki ga je opravil ameriški motociklistični mesečnik Motor Cyclist. Gume so testirali na motociklih kawasaki ZXR 750 in suzuki GSXR 750, saj sta oba obutva v kolesa dimenzij 3,50-17 spredaj in 5,50-17 zadaj ter močno športno zasnovana. Dva izenačena voznika sta v enem dnevu na stezi Willow Springs vozila z najboljšimi gumami firm Avon (AM22, AV23R), Bridgestone (battleax radial), Dunlop (sportmax radial GP), Michelin (H-sport radial), Metzeler (ME 1 racing), Pirelli (MP 7 sport radial) in Yokohama (003 RR radial), vse iz športne zmesi. Metzeler se je dobro prilegal na oba motocikla, oba voznika pa sta bila na krog za skoraj sekundo hitrejša kot z drugimi kompleti gum.

●  
**MARCHEZINI** je s svojimi vuhunskimi litimi kolesi, ki jih na dirkah uporablja večina hitrostnih dirkačev, vstopil tudi na začetni ameriški trg. Najboljša in najlažja kolesa so naprodaj v cenovnem razponu od 588-666 dolarjev za prednje kolo ter od 612-828 dolarjev za zadnje.

●  
**MOBIL** je dal na zahodno tržišče novo olje za motociklistično rabo, poimenovan mobil 1 formula moto. Mobil zagotavlja, da je olje primerno za menjalnike in sklopke, pa tudi za štiritaktne zračno in vodno hlajene motorje. Življenska doba olja je 40.000 kilometrov ali eno leto.

●  
**NAJHITREJŠI** motocikli, razdeljeni v razrede glede na prostornino motorja: do 125 kubikov yamaha TZR 125 R - 174,330 km na uro; od 250 do 600 kubikov honda CBR 600 F - 244,216 km na uro; od 750 do 900 kubikov ducati 851 SP3 - 261,066 km na uro; od 1000 do 1200 kubikov kawasaki ZZR 1100 - 285,364 km na uro. Tako so namerili na testnih motociklih in zanesljivo opremo pri italijanskem tedniku Moto Sprint.



**Vozili smo:**

**YAMAHA**

**TRI-Z 250**

*Zasnežena Kranjska gora.*

*Ob vstopu ima firma Tirada v zakupu veliko, na debelo zasneženo in precej prazno polje, polje, na katerem vabi na rodeo s parom živo rumenih triciklov.*

*Ponudba sodi v popestritev smučarske vsakdanosti. Za zabavo je poskrbljeno.*

*Še največ prispeva voznik sam...*

Dvomite? Prepričajte se lastnoročno. Deležni boste novih spoznanj. In obilo telovadbe.

## RODEO

Kajti tricikel je resda videti bolj motocikel kot karkoli drugega. Toda med vožnjo se obnaša, vsaj v začetku, ko voznik še ni najbolj domač s tehniko, milo rečeno, nenavadno. Zato kaže morebitno motociklistično znanje pustiti doma in se namestiti v udoben sedež kot učenec začetnik ter pazljivo poslušati. Le tako prva presenečenja ne bodo prehudo šokantna. Kajti zagotovo vam bo »zadeva« prvič, ko boste dodali plin in popustili sklopko, ušla tja, kamor ni treba: v nasprotno smer od želene. Zato je polje, ki ga je Tirada izbrala za vozniki poligon, dobro izbrano. Ovir, ki bi bile neverne, ni. Tako se je mogoče triciklu posvetiti brez strahu, da bi se strečanje končalo s trapajo.

Tricikel je namreč zanimiv križanec in zato nekoliko trmaste ravni. Za tistega, ki ima kaj česa odveč in v bližini doma krásno peščeno plažo ali pa morebiti zamčvirjene travnike, je lahko živahnna igrača. Pa tudi primereno orodje, ko se je treba zapeljati v bolj odročen konec sveta, kjer kolesa terenskega avtomobila ali motocikla ne najdejo zanesljivega oprijema.

Tricikel je na sumljivo mehki podlagi zelo zanesljiv, kar je dokazal na snegu. To mu omogočajo predvsem široke nizkotlačne gume z grobim terenskim profilom, ki slabih 140 kilogramov teže tricikla nežno prenašajo na podlago in tako omogočajo vožnjo tudi tam, kjer bi se sicer začele težave.

Yamaha je tricikel ukrojila na



## Tehnični podatki:

**MOTOR:** enovaljni – dvotaktni – vodno hlajen – lamelni sesalni ventil – vrtina in gib 68 x 68 mm – prostornina 246 kubikov – kompresijsko razmerje 7,7:1 – uplinjač mikuni VM 32 – večplotečna sklopka v oljni kopeli – petstopenjski menjalnik – veriga na zadnjo os – elektronski vžig – nožni zagajoč.

**OKVIR:** dvojen zaprt iz jeklenih cevi – spredaj teleskopske vilice s kraki premera 39 mm in hodom 225 mm – zadaj

aluminijaste nihajne vilice s centralnim plinskim blažilnikom z možnostjo nastavitev delovanja in hodom 235 mm – spredaj in zadaj hidraulična kolutna zavora – gume dunlop spredaj 21-8-12, zadaj 21-11-9.

**DIMENZIJE (v mm):** dolžina 1890 – širina 1090 – višina sedeža od tal 755 – teža tricikla 133,7 kg – rezervoar za gorivo 10 litrov



Tricikeljelanskopomladnabeograjskem salonu predstavljal zasebnabeograjska firma. Uradni predstavnik Yamahe Delta team Krško triciklov nimav prodajnem programu.



osnovi motocikla za kros. Izbrali so v športu dodobra preizkušen enovaljni dvotaktni vodno hlajeni motor, ki zmore prebuditi spoštovanja vrednih 50 konjev moči. Motor so vgnezdili v dvojen jeklen cevni okvir zaprtega tipa in povsem motociklističnega videza. Sorodnost najdemo tudi pri vzmetenju. Prednji del se opira na klasične teleskopske vilice, ki imajo teleskopa za toliko razmaknjena, da je bilo mednju mogoče stlačiti trebušasto gumo.

Zadek pa se opira na aluminijaste nihajne vilice, podprte s centralnim blažilnikom, ki omogoča nastavitev delovanja hidravlike in trdote vzmeti. Tu pa je sorodstva konec. Kajti zadnja kraka nihajne vilice sestavljata ležišče toge zadnje osi. Na os sta močno razmaknjeno nasajeni dve kolesi s trebušastima gumama. Ob levem vpetju osi v nihajne vilice je priviščen zobnik verižnega prenosa moči. Ob desnem vpetju pa je priviščen zavorni kolut. Oboje pa je s spodnje strani izdatno zavarovano pred udarci s tal.

Zadnji par koles štrli močno navzven. Le do polovice svoje debeline sta kolesi prekriti z visoko nasajenima plastičnima

blatnikoma, ki se povezujejo v bočni stranici. Blatnika sicer preprečujejo, da bi umazanija izpod koles letela na voznikov hrbot, kaj več pa ne, tako da je voznika vseskozi strah, da si bo povozil noge. Če se spozabi in prične z nogama veslati ter loviti oporo takrat, ko postane stabilnost tricikla sumljiva. Tega, da je treba nogi vseskozi držati na širokih kovinskih, močno nazobljenih nožnih oporah, se je težko privaditi. To je reakcija, ki jo ima motociklist pač v krvi.

Tudi zaradi tega so tehnički sicer povsem motociklistično krnilo, ki ima na levem kraku ročico sklopke in električna stikala, na desnem pa ročico prednje kolutne zavore, opremili s ključasto ročico za plin, ki jo voznik kmrlji s palcem desnice. Tako so zagotovili nekaj varnosti, da ne bi voznik v najslabših trenutkih, ko se otepa z lastnim ravnotežjem, privil plin in se tako še globlje zakopal v težave.

Voznikov položaj na triciklu je naraven, kot na motociklu. Le nizek sedež in visoko nasajeni nožni opori ga silita, da ima koleni neudobno visoko. To je pa tudi edina pomanjkljivost, kar

zadeva udobje. Vse drugo je lepo pri roki, vključno s pipico za gorivo, ki je na desni strani pod sedežem. Malce za njo, pod blatnikom, pa je plinski rezervoar zadnjega blažilnika z gumbom za nastavljanje hidravlike.

Dvotakni agregat, ki sesa prek lamelnega ventila, kljub zimskim temperaturam vžiga z luhkoto.

Na žalost nima električnega zaganja, ki bi mnogo prispeval k udobju. Kajti nožni zaganjač, ki ga poženemo v polkrogu proti prednjemu kolesu, zahteva od voznika precej gibčnosti, če motor zaganja s strani, ali pa mora zlesti v sedež in motor gnati stope na stopalkah. Pa je to v bistvu še najmanjši napor, ki na triciklu doleti voznika. Neprimerno bolj zahtevna je vožnja, ki zaradi triciklove narave zahteva močne roke, precej odločnosti in hitre reakcije. Pa tudi pravo mero previdnosti.

Kajti motor zmora celo več moči, kot je potrebuje voznik s povprečnim voznim znanjem. To je pač odsev njegove športne narave. V ZDA so namreč tam, kjer so bili tereni primerni za vožnjo, tricikle odkrili kot zanimive igrače za prosti čas, za lovjenje po peščenih sipinah in slabo zaraščenih brezpotijih, kjer so znali pripraviti tudi prava avanturistična tekmovanja.

Dokler je teren raven, primereno mehak in voznik želi peljati le naravnost, je tricikel sicer malce trmasto svojeglav, toda poslušen. Ob prvem srečanju vozniku nagajivo uhaja iz smeri in rine tja, kamor hočeta zadnji kolesi. Toda gre.

Zabava se prične, ko se je treba zapeljati okoli vogala, v ovink. Če voznik ni dovolj odločen s krmilom in plinom, bo tricikel peljal precej po svoje. Sicer so mi posebaj priporočili, da naj ne cincam s plinom, da naj motor pojte in zadnji kolesi drsita. Toda saj veste, kako je prvič: tu je



nerodnost, pa pričakovanje v stilu »kaj bo zdaj«, pa še vroča želja, da ne bi prvi hip s polnim plinom ustrelil kozla leta.

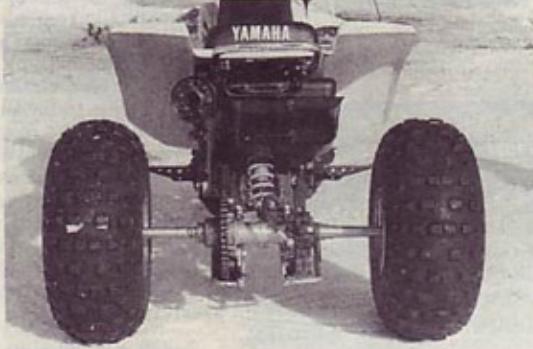
Pri počasnem vožnji, zelo umirjeni, je s plinom zares možno zverčevati, tricikel pa bo zmerno ubogljiv. Toda v motorju je pet prestav in tricikel se premika prav hitro. Na grbinah poskakuje, rita. Tu pa ni prostora za cincanje s plinom in odločitvami. Motor se mora zavrteti. Kolesi morata zdrsniti. Takrat je treba krmilo močno zagrabiti, ga prisiliti v želeno smer. Ko je bočno drsenje preostro, krmilo odvzeti

in sproti paziti, da tricikel ne zariše z zadkom kroga okoli prednjega kolesa. Potrebna je prava mera občutka. Zavedati se je tudi treba, da bo tricikel tisti hip, ko se bo zunanje kolo pregrubo zataknilo v podlago, ostro privzdignil notranje kolo. Zato sredi drsenja skozi ovinek ni priporočljivo odvzemati plin. No, pa tudi ko se tricikel prevaga navzen, je panika odveč. Kajti stabilnost je mogoče z nekaj televadbe s telesom, s prenašanjem teže, loviti in se peljati po dveh kolesih.

Vendar je stvar na bolj grobi



*Prednji del se opira na teleskopsko vilico. Kolutna zavora odlično ustavlja.*



*Do zadnje osi v vsem motocikel, s sedežem za dve osebi.*

*Zadnja os: par grobo profiliranih gum, verižni prenos moči, kolut zadnje zavore.*

podlagi, recimo na asfaltu, bolj nerodna. Kajti pogonski kolesi odlično grabita podlago in preisker voznik se zna prekopčiniti na hrbet. Tistih 50 konjev v motorju pač ne smemo podcenjevati.

*Mitja Gustinčič*