

Test:

YAMAHA TW 200

# IGRA IN DELO

*Brez hude krvi, vas prosim, toda ni povsem iz trte izvita trditev, da prenekateri motorist s svojim zelo zmogljivim ponijem ne zna uživati!?*

*Misel potrdi že bežen pogled na števec prevoženih kilometrov. Nizke številke.*

*Napačen nakup? Morda niti ne. Je pa res, da je z velikim, težkim, zahtevnim motociklom življenje tudi nerodno.*

*Prenekateri motorist je zato najpogosteje – pešec.*

Če se zakrete malce prek meje v svet, je mogoče prav hitro opaziti, da je na cestah veliko manjših, široko uporabnih motociklov. Pustimo skrajnosti. Kdor ljubi pisto, bo pač svoj stroj užíval na hitrem, vijugastem asfaltu in mu je za druge cestne radosti bolj malo mar. Kdor prisega na prah, blato, razrit teren, ta je tudi našel sebe.

Živite z nasmehom na obrazu? Vam vkalupljeni življenjski obrazci simbolizirajo duhomornost? Stavite vse na prostost, svobodo, veter in sonce? Povem vam, yamaha TW 200 bi bila za vas pravi motocikel.

Nasajen na trebušasti, grobo zobati gumi TW 200 učinkuje nevsakdanje. Sveže. Iskriivo. Vablljivo. Vabi, da na peščeni plaži posadiš za hrbet ljubljene dekliča in se zapelješ na hladno cocacolo. Vabi, da se povzpeš z mestnega asfalta v bližnje gričevje, da po rečnemrodu slediš toku vode, da ... Samo ideja se vam mora utrniti – in bogatejši boste za nov, lep dan.

Motocikle, kot je yamaha TW 200, so Japonci že spoznali – in se navdušili. Evropa jih šele spoznava, kajti v številnih deželah zakonodaja z uvoznimi kvotami štiti lastno motociklistično industrijo, pa tako ljudje za pre-



nekatero mamljivo igračo ne vedo. V sosednji Italiji, na primer, yamaha TW 200 šele odkrivajo. Tudi motocikel, ki smo ga testirali, ni na prodajnem seznamu domačega zastopnika Yamahe, firme Delta Team iz Krškega. Na test smo ga prejeli od firme Tirada, ki je letošnje poletje oddajala v najem motocikle v Ljubljani in Portorožu ter se sedaj širi v Kranjsko Goro. Kajti s takim motociklom je mogoče uživati svoj prosti čas tudi na alpskih cestah, travniških stezah in, ne nazadnje, na snegu.

Yamaha TW 200 je menjavala voznike. Mnogi prav resnih izkušenj z motociklom pred tem tudi niso imeli. Toda ta jih je navdušil in se izkazal kot zelo primeren igrača za prosti čas. Vendar ni samo igrača. Je tudi prav simpatičen sopotnik v vsakdanjem življenju in z njim je mogoče prijetno in hkrati varno loviti utrip življenja, od doma do službe, do trgovine, do pošte...

Že pogled na motocikel pove, da je bila osnovna želja teama



*Motocikel je za zbujanje pozornosti – krasen. No, seveda, za vožnjo tudi. Tale yamaha TW 200 bi morala nastopati v Terminatorju II. V tem filmu je Schwarzenegger super, z motociklom na tako trebušastih gumah pa bi bil sploh »naj«.*

Srdan ŽIVULOVIĆ

konstruktorjev, izoblikovati motocikel za prosti čas: nezahteven, preproste konstrukcije, preprost za vzdrževanje, preprost za vožnjo. Možje so delo opravili uspešno – v vseh smereh. Motocikel so gradili okoli varčnega enovaljnega štiritaktnega zračno hlajenega motorja s prostornino 196 kubikov, pri katerem veljajo več skromna poraba ter dolga

življenjska doba kot pa visoke zmogljivosti. Motor je dobesedno delovno živinče. S 16 konji ne bo nikogar impresioniral. Toda v sozvočju s petstopenjskim menjalnikom je moči ravno dovolj,

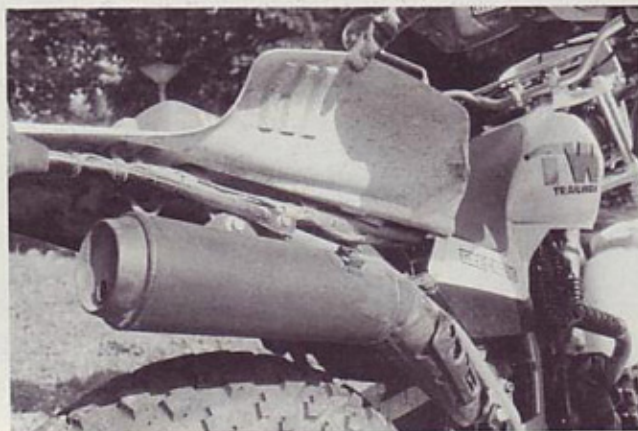
da se je mogoče tudi sorazmerno hitro peljati, predvsem pa se z lahkoto prekotaliti prek ovir. Kajti motor je prav traktorsko prožen in je sposoben iz zelo nizkih vrtljajev brez voznških

*Ali ste gobar? In motorist hkrati? Odlično. Potem je tale yamaha pravi motocikel za vas. Z njegovo pomočjo porabite za nabiranje gob manj časa kot za njihovo pripravo v kuhinji. Lepo tlakovane ceste mu ne delajo preglavic, kljub grobo zobatim gumam. Te so odlične na terenu, na gozdnem brezpotju.*

*Ampak z boljšimi zavorami pa bi ta motocikel le lahko opremili, in na asfaltu sem imel v rokah tudi že kaj boljšega. No, po drugi plati pa je zelo razveseljiva poraba goriva: nabral sem dvakrat več gob, kot pa pokuril bencina. Veste, vožnja z yamaha TW 200 je užitek.*

*Ali nisem na začetku govoril o dveh užitkih hkrati?*

Tomaž PAHOVNIK



bravur potegniti tudi na pogled problematične strmine.

Preprostost, smo zapisali. To je v vsakdanjem življenju visoko cenjena vrlina. Zato ima motor ob (rezervnem) nožnem zaganjaču tudi električni zaganjač, ki je, če ste le malce ležerne nature,

zlata vreden: odpreš pipico na rezervoarju goriva, pri hladnem motorju izvlečeš še gumb čoka, ki je stisnjen pod rezervoar k uplinjaču, stisneš ročico sklopke in pobožaš gumb električnega zaganjača. Motor se oglasi takoj, z lepo pridušenim zvokom iz-

pušne cevi, tako da se sosedeje nikakor ne bi smeli razburjati.

Ob hladnem motorju je treba počakati, da se ogreje in se prične mehko odzivati na dodajanje plina – in svet je na dlani. Motor ne mara pretiravanja z vrtljaji,

kar pokaže s frfotajočim kovinskim zvokom. Raje pravočasno prestavite v višjo prestavo, kajti iz šibkega motorja ne iztisne priganjanje prav nič več, kot je sposoben ponuditi ob umirjeni roki. V začetku to kar malce razočara.

Dokler ne ugotoviš, da se je s tem motociklom mogoče tudi hudirjevo hitro peljati, če si le dovoliš z odprtim plinom »zaleči« v ovinek. Koj iz prve to sicer ne bo mogoče, kajti geometrija okvira je precej podobna zahtevam trial, kjer je gibčnost bolj cenjena kot stabilnost pri visokih hitrostih. Svoje pa prispevata tudi prednje 18-colsko in zadnje 14-colsko kolo, obe obuti v močno trebušasti in tudi po obodu izdatno zobati gumi. Vse skupaj daje po prvih metrih vožnje malce negotov občutek, saj je motocikel v rokah skorajda nenatančen, odziva se na vsak gib in uha-ja iz smeri. Toda to je le utvara prvih vtisov. Ko voznik začuti motocikel v rokah, postane vožnja prijetna igra. Kljub zobatim gumam na kolesih je mogoče zapeljati v ovinek zelo hitro in naginiti bolj kot bi pričakoval. Motocikel se odzove mirno, kot skala zanesljivo – navdušujoče, vam povem. Enako doživetje je mogoče užiti na makadamu, v travi, v pesku – le da tu postane vožnja zahtevnejša, toda omisliti si je mogoče, postopoma, seveda, plodne učne ure v sedežu motocikla, ki veliko odpušča.

Vendar brez pretiravanja, to se razume samo po sebi. Pa tudi takrat jo bo bmotocikel odnesel poceni, kajti odet je v izredno prožno plastično opremo, ki se zlepa ne polomi ali vidneje poškoduje. Praska tu in tam – no, ja. Več škode lahko utрпи nepri- merno oblečen voznik!

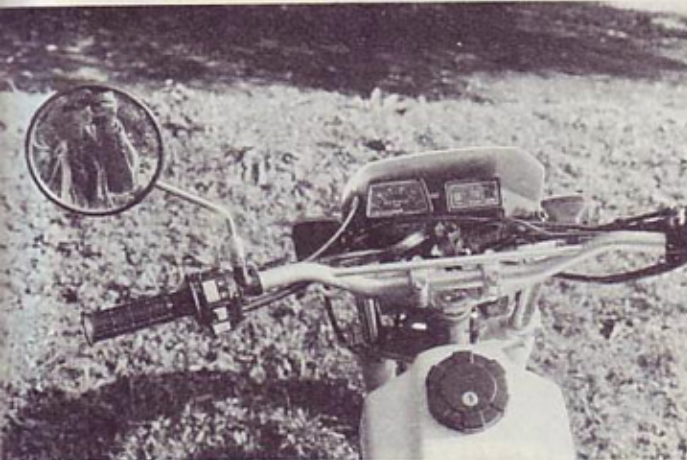
Ima pa yamaha TW 200 tudi jasno začrtane meje. To je recimo vzmetenje, spredaj teleskopska vilnica, zadaj pa mono blažilnik v sistemu Monocross. Oba sta na dovolj kakovostnem vozišču povsem kos svojim nalogam. Toda ko prednje kolo zaide v pregrobo vdolbino, recimo v asfalt ugreznjenega kanalizacijskega pokrova, vzmetenje ta šok dokaj grobo prenese na voznika. In takrat je treba imeti krmilo trdno v rokah.

Tudi zavori, obe bobnasti z mehanskim krmiljenjem, sta zahtevam kos, vse dokler je hitrost motocikla v sprejemljivih mejah glede na vozne razmere.

Pri ostrem zaviranju pa delujeta malce slabotno, toda z dovolj dobrim občutkom v ročicah, da je mogoče v roki in nogi čutiti, kaj se dogaja na kolesih.

Največja slabost tega motoci-





kla pa je cene, toda prepotreben detajl: za oziroma ob sedežu ni ročaja, ob katerega bi se lahko med pospeševanjem ali med zaviranjem oprl sopotnik – za so-

potnico se pa hitro najde prava rešitev.

*Morda se bo kdo ob opisu tega motocikla na-*

## Tehnični podatki

**Motor:** enovaljni – širitaktni – zračno hlajen – ena odmična gred v glavi – vrtna in gib 67,0 x 55,7 mm – prostornina 196 kubikov – kompresijsko razmerje 9,5:1 – električni in nožni zaganjač – uplinjač Y 24P Takei z visinskim kompenzatorjem – večploščna sklopka v oljni kopeli – petstopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolo

**Okvir:** enojen – zaprta konstrukcija iz jeklenih cevi – kot glave okvira 26,5 – predtek 94 mm – medosna razdalja 1330 mm – spredaj teleskopska vilica – zadaj nihajna vilica z mono blažilni-

kom plinskega tipa – spredaj in zadaj bobnasta mehanska zavora – guma spredaj 130/80-18 66P – guma zadaj 180/80-14 M/C 78P – oprema motocikla: merilnik hitrosti s števcem kilometrov, dve ogledali, smerniki, prtljažna palica za sedežem, ščitnik motorja, dvojno zaklepanje krmilo, ključavnica na pokrovu rezervoarja goriva, ključavnica za zaklepanje čelade

**Dimenzije:** dolžina 2090 mm – širina 815 mm – višina 1115 mm – višina sedeža od tal 790 mm – najnižja točka do tal 250 mm – teža motocikla z oljem in polnim rezervoarjem goriva 126 kg – rezervoar goriva 7 litrov z 1 litrom rezerve

*mrđnil češ »Le 16 konjev in hitrost komajda kaj več kot 100 km na uro!«*

*Umestna pripomba – ta motocikel nikakor ni za vas.*

*Živite razgibano in se radi zabavate? Razmislite. Tak motocikel zna biti prava odločitev.*

*Mitja Gustinčič  
Foto: Srdan Živulović*

## GP šport-izhod iz krize

Januar 1992: tovarniški YZR 500 v 4 motor v Harris ali R.O. C. motociklu



## Tovarniški motorji za evropske konstruktorje

Prvi korak k razrešitvi krize v 500 kubičnem hitrostnem tekmovalnem razredu je storjen. Letošnja sezona je bila izrazito bedna, saj je v kraljevem razredu osip dirkačev tolikšen, da so bile dirke za gledalce ob stezi, pa tudi sponzorje – nezanimive.

Niso dovolj le imena asov kot so Rainey, Schwantz, Doohan, Gardner, Lawson. Kajti na stegah je prostora za 36 dirkačev, ki naj bi bili kolikor toliko izenačeni. V minuli sezoni pa je imelo dovolj spodobne motocikle le deset voznikov, tja do 15 ali 18 mesta pa so štartno linijo krpali

zasebniki, zanesenjaki z motorji, ki so bolj staro železo kot pa konkurenčen 500 kubični stroj.

Te fante je prva petorka imenovala potujoče ovire, zanje ni bilo nikoli spodbudne besede, toda prav oni so reševali obraz prvenstva, ki ga je zapeljala toga politika Japoncev. Ti namreč že dalj časa ne nastopajo v prvenstvu v prvi osebi, pač pa dajejo maloštevilne stroje v najem za velik denar – redkim izbrancem. In prostem trgu dirkalnih replik kakršna je bila še do pred tremi leti 500 kubična trivaljna ex Spencer honda – ni.

Yamaha se je na nastalo zaganje odzvala prva in predlagala vmesno rešitev, kajti izdelava celotnega dirkalnega motocikla za Yamaho in pestrost na stezi menda ni najbolj zanimiva.

Yamaha je namreč odločila, da izdela 10 motorjev, ki jih lahko uporabita dva izbrana evropska specialista za kompletacijo 500 kubičnega GP dirkalnega motocikla. Ti motocikli izdelani v britanski specializirani hiši Harris ter francoski R.O.C. bodo v kratkem času na voljo zasebnim tekmovalnim ekipam s katerimi bo svetovno prvenstvo po-

novno postalo »množično« in s tem zanimivejše za javnost.

Yamaha je pripravljenost in posluš za stisko zasebnih voznikov pokazala. Na potezi pa so ostale hiše, Cagiva, Honda in Suzuki.

Vsi so namreč enoglasni, da jih predlog spremembe tehničnega pravilnika, ki ga je predlagala okostenela mednarodna motociclistična zveza – ne zanima. FIM je namreč menila, da je rešitev, ki obeta prihodnost pollitrskega razreda v širitaktnih motorjih.

Mitja GUSTINČIČ