EKSKLUZIVNO!

Vozili smo: YAMAHA TZ 250 A

Srečali smo se v Stari Ljubljani. Dražen Srdoč in Marko Mihič sta tiste dni sklenila sodelovanje: Srdoč se je zavzel za organizacijo tekmovalne ekipe in pripravo motocikla, Mihič pa je segel po yamahi TZ 250, s katero je lani dirkal Srdoč.

VBRIZG ADRENALINA

»Veš, kako gre yamaha!? sta navdušeno gestikulirala. »Priviješ plin – pa je na zadnjem kolesu.«

»Bi jo testiral?« je padla ponudba.

Tako ponudbo slišim najraje. Moja šibka točka. Seveda sem bil za. Najraje jutri.

Pa smo potrebovali več kot mesec, da so se prekrižale naše poti in da je HB YU racing team našel v Reki prost termin ter zakupil dirkališče.

Mihič je ogrel živo rumeno obarvano yamaho, najnovejšo na naših tleh, in mi jo brez veliko besed izročil: »Če boš dal preveč plina, te zna stresti na brbet!«

S precejšnjo mero previdnosti sem se korakoma odkotalil proti stezi. Z kazalcem v merilniku vrtljajev, ki se je komajda odlepil od mrtve točke, z brbotajočima izpuhoma, raziskujoč novo okolje: pred njo sem peljal tri dirkalne yamahe TZ 250, med katerimi je bilo po 4–5 let. Pa kljub temu v mnogočem enake, tako da so bili tisti prvi, sveži občutki kar domači.

Za yamaho letnika 90 tega ne morem reči. Je že res, da je tudi na njej vse tam, kjer mora biti. Toda motocikel je nekako nabito kratek, čokat: v širino izdaten sedež, spod katerega odsekano odzvanjata izpuha, med rokami prav tako širok rezervoar goriva, dokaj skrčen nos aerodinamičnega oklepa, iz katerega štrlita močno proti tlem priostreni ročici krmila, za katero sem si želel, da bi bilo manj strmo in bolj odprto: za boljši občutek v rokah.

Zadek, odprt na alumnijasto nihajno vilico in mono blažilnik, ki je večstopenjsko nastavljiv, je visoko nasajen. Voznik je tako precej nagnjen naprej, stopalki sta tudi dokaj visoko od tal in občutek, ki te prevzame v sedežu, je – popolno obvladovanje situacije. Ob upoštevanju varovalke: koliko znaš in koliko si dovoliš.

Kajti tale yamaha, ki ji je motor dodelal Helmuth Fath, je dokaj neukročeno žrebe, ki ga razganja od moči in zahteva odločno, poznavalsko, vodenje vajeno roko. Natanko tako! Dokler izpušni cevi hropeče oznanjata, da se motor vrti v srednjem območju vrtljajev, se z motociklom ne dogaja nič pretresljivega. Lepo pelje, nezahtevno sledi asfaltni krivulji in nasploh daje vtis lepe cestne replike.

Toda ko sem po umirjenih dveh krogih na reškem dirkališču, ob izhodu iz »reškega« ovinka, firbca poln privil plin v drugi prestavi, je bilo – kot bi se prebudil: krepak sunek v zadnjico, odsekan zvok iz motorja in izpuhov, bliskovit skok igle v merilniku vrtljajev navzgor in v rokah vzpenjajoči se motocikel. Impresivno. Prestavim v tretjo prestavo, menjalnik se odzove milimetrsko natančno. Prizor se ponovi. Z dvema prstoma stisnem ročico prednje zavore in motocikel se odzove surovo: zaviranje – odlično!

Spuščajoč se v zahtevo »luknjo« reškega dirkališča, tipam, kako se Yamaha obnaša tam, kjer imam z motociklom in sem s sabo vedno zelo veliko dela. Yamaha TZA 250 se odziva enkratno lepo, zanesljivo. V tesno sledečih si ovinkih je tako stabilna, kot bi bila prilepljena ob asfalt in motorju kljub zadržani roki na plinu sploh ne pojema sapa. Tudi iz nizkih vrtljajev vleče silovito. To zgovorno potrjujejo tudi meritve na preizkusni mizi, ki jih je opravil Fath. Pri povsem domačih 8500 vrtljajih zmore motor izdatnih 43 konjev, ki le 3000 vrtljajev više narastejo na impresivnih 82 konjev. In te je mogoče zares doživeto občutiti.

Yamaha že več sezon slovi kot izredno stabilen, v vozniško zahtevnih razmerah sijajen motocikel. Predvsem zaradi zelo uspelega okvira »delta bo« iz dveh zajetnih, strmo se spuščajočih alumnijastih nosilcev, ki povezujeta močno ojačeno glavo okvira z izdatno dimenzioniranim ležiščem zadnje nihajne vilice. Vzmetenje je sicer klasično, toda kvalitetno in usklajeno. Tako se je letos izkazalo, da sodobnejši model letošnjega letnika, ki ima spredaj vilico upside-down in motor z valji na V, sploh ni tako zelo dober, kot so dirkači pričakovali: lanski model, torej TZ 250 A ponuja več.

Mitja Gustinčič
foto Srđan Živulović

TEHNIČNI PODATKI:

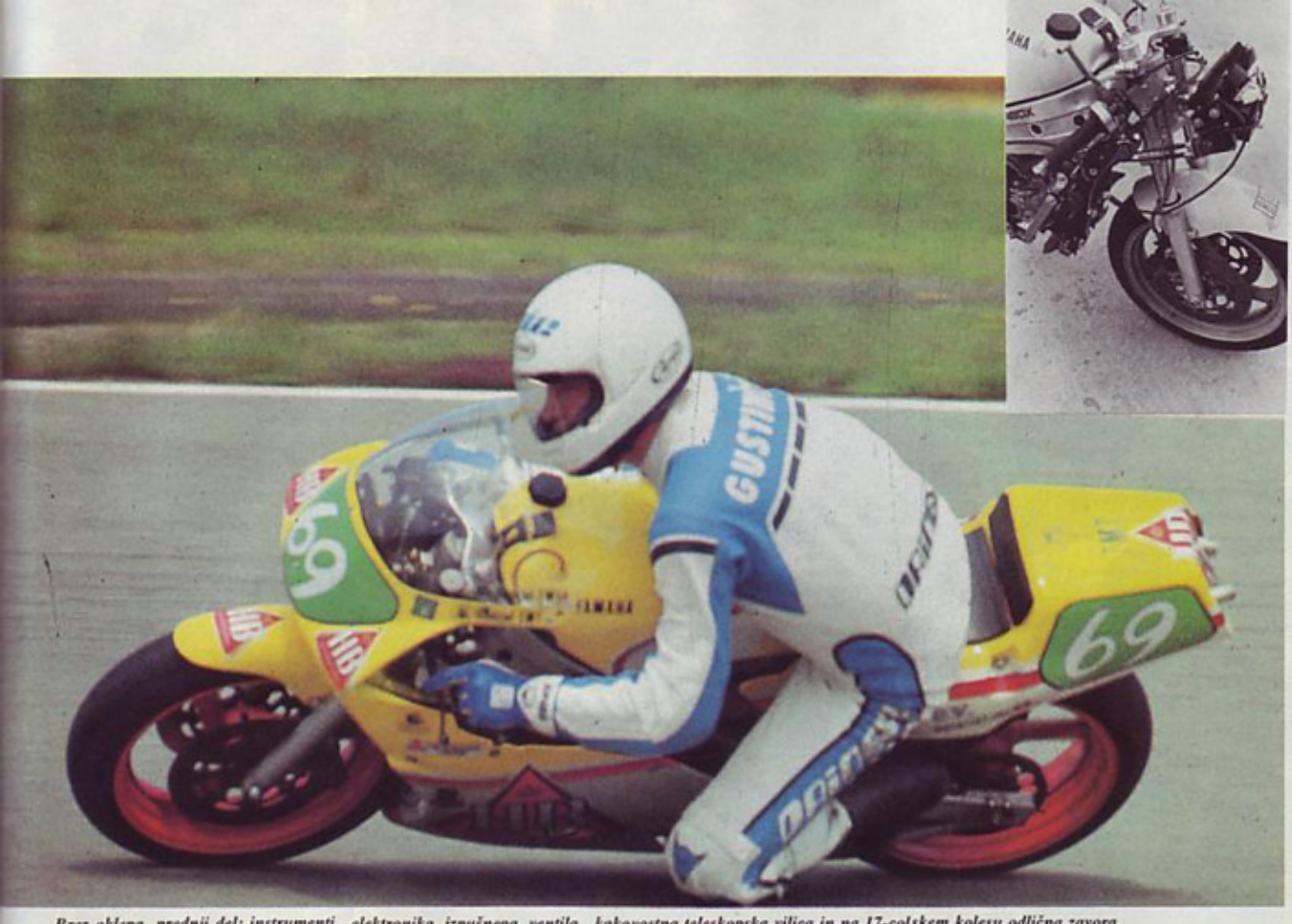
Motor: vrstni dvovaljni dvotaktni – vodno hlajen – vrtina in gib 56×50,7 mm prostornina 249 kubikov – kompresijsko razmerje 8,3:1 – uplinjač 2 × Mikuni TM 38 – CDI elektronski vžig – sesanje prek lamelnih ventilov v karter motorja – izpušni ventil v izpušnem kanalu – zobniški primarni prenos moči – večploščna suha sklopka – šeststopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolo.

Okvir: iz aluminijske pločevine sistema Deltabox – kot glave okvira 23° – predtek 84 mm – vzmetenje spredaj teleskopska vilica s hodom 110 mm – zadaj mono blažilnik, oprt na nihajno vilico s hodom kolesa 140 mm – kolo spredaj 3,5×17 z gumo 3,25/4,75–17 – kolo zadaj 5,00×17 z gumo 3,80/6.00–17 – zavora spredaj 2 × kolut Ø 282 × 4 mm – zavora zadaj × kolut Ø 210 × 4 mm.

Dimenzije [v mm]: dolžina 1920 – širina 650 – višina 1085 mm – višina sedeža od tal 765 – medosna razdalja 1312 – suha teža 98 kg

Zmogljivosti motorja: pri kompresijskem razmerju 17,65:1 in zunanji temperaturi 25° C:

vrtljaji motorja	Izmerjena moč v KM
7231	23,3
8547	43,1
9861	64,0
10520	70,0
11.504	82,2
12.490	67,0



Brez oklepa, prednji del: instrumenti, elektronika izpušnega ventila, kakovostna teleskopska vilica in na 17-colskem kolesu odlična zavora
Motor – zadnji Yamahin dvotaktni vrstni dvovaljnik