

# FAX

(061) 319-873

**Avtoimpex** Ljubljana prihaja na trg z mopedom firme Jawa. Moped, ki je zanimiva kombinacija bicikla z motorjem, je ta hip najcenejši dvokolesnik.

**Avtoimpex** ima v zalogi omejeno količino motociklov jawa 350. Ob zelo konkurenčni ceni je omembe vreden detajl kolutna hidravlična zavora na prednjem kolesu. Tako je jawa 350 končno postala zanimivejša.

**BMW** in Aprilia sta sklenila dogovor o sodelovanju. Aprilia, tako govorijo Italijani, naj bi za bavarsko hišo pripravila novi motocikel srednjega razreda enduro zasnovane. Obeta se italijanski šarm v nemški kakovosti.

**Cagiva** je na minulih dirkah svetovnega prvenstva z digitalnim snemanjem zvoka motorjev honda 500 skušala razvozlati vžigalno shemo superiornega štirivaljnika z valji na V. Kot kažejo zadnji uspehi Cagive, so obogatili svoje znanje. Hkrati se je za Cagivo navdušil Wayne Rainey, ki je letos pred odločitvijo, s kom podpisati pogodbo za dirkalno sezono '93. Rainey je bil pri Cagivi na obisku!

**Enduro** svetovno prvenstvo, peta dirka v Veliki Britaniji: na štartu je bilo 36 motociklov husqvarna, 26 motociklov KTM, po 20 znamk kawasaki in suzuki, 14 švedskih motociklov husaberg, 12 motociklov yamaha, 10 motociklov honda, šest španskih gas-gas in ena aprilia.

**Francija** je znižala prometni davek na motocikle s prostornino nad 240 kubiki z 22 na 18,6 odstotka.

**Gilera** in Jawa sta menda dosegli dogovor o sodelovanju, ki češki tovarni nakazuje vedrejšo prihodnost. Le-ta naj bi temeljila na novem štiritaljaktornem motorju.

**Gilera RC 600 R** letnika '92 je postal prijaznejši enduro motocikel. Zelo dirkaško zasnovano so tehnički obogatili z udobjem električnega zaganjača. V Italiji je cena za motocikel 9,5 milijona lir.

Yamaha V-max 1200: kreacija z ameriškim priokusom

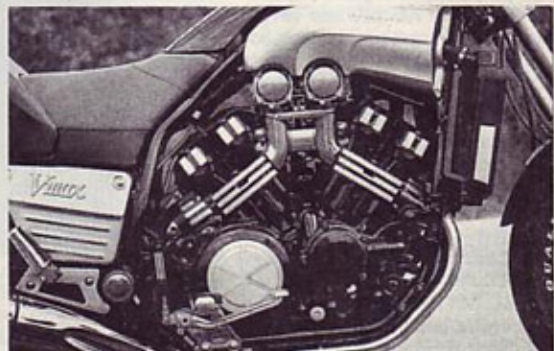
Vozili smo:

**YAMAHA  
V-MAX 1200**

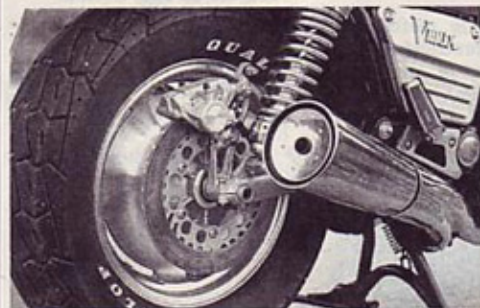
## MACHO BIKE



Mislim, da je zadeva zelo po ameriškem okusu vkup sestavljena. Čeprav gre tudi v Evropi v denar. Pač ni vsem v veselje ribati koleno ob asfalt. Raje ga tetovirajo. Asfalt namreč. Z zadnjo gumo, talečo se zaradi silnih konjskih moči, ki jih max zmore iztisniti na kolo.



Motor V 4 tesno objema dvojen cevni okvir. Detajli razkrivajo skrbno obdelavo motocikla.



Obilje kovine: polno odlito zadnje kolo, notranje hlajenje zavorni kolut, klasičen blažilnik, valjast dušilec izpuha



Na obeh: visoko nasajeno krmilo, obilje kroma, merilnik hitrosti z oznakami do 260 km na uro. Ločeno so v sklopu združeni merilnik temperature motorja, merilnik vrtljajev in signalne lučke.

### Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni z valji na V – štiritaljni – vodno hlajenje – po dve odmični gredi v glavi – po štirje ventili na valj – vrtna in gib 76 x 66 mm – prostornina 1192 kubikov – kompresijsko razmerje 10,5:1 – največja moč 102 KM pri 7500 vrtljajih/min – največji navor 11,1 kgm pri 6000 vrtljajih/min – uplinjač 4 x Mikuni BDS 35 – tranzistorški vžigalni sistem – električni zaganjač.

**Prenos moči:** primarni zobniški prenos – večploščna sklopka v oljni kopeli s hidravličnim upravljanjem – petstopenjski menjalnik – kardanski prenos moči na kolo.

**Okvir:** dvojen jeklen cevni – zaprt konstrukcija – medosna razdalja 1590 mm – spredaj teleskopske vilice – zadaj nihajne vilice s parom blažilnikov – guma spredaj 110/90 V 18 – guma zadaj 150/80 V 15 – zavore 3x notranje hlajeni zavorni kolut premera 282 mm.

**Dimenzije in teža:** dolžina 2300 mm – širina 795 mm – višina 1160 mm – višina sedeža od tal 765 mm – najmanjša razdalja od tal 145 mm – suha teža 262 kg – posoda za gorivo 15 litrov.

**Cena (do registracije):** 12.900 DEM + 44% tolarskih dajatev.

**Zastopa:** Delta Team Krško, Cesta krških žrtev 12, 68270 Krško.

**T**ale max je nenavaden motocikel. Nekakšen macho bike. Videti je mišičast, nabit s kilogrami, centimetri in močjo.

To je postavljaški motocikel. Zbuja zanimanje mimoidočih, pa čeprav se sicer za motocikle ne zanimajo. Toliko lepo oblikovane kovine, pardon tudi plastike, na kupu človek le ne vidi vsak dan. Veliko kroma in spoliranega aluminija izzivalno odseva sončne žarke. Prav očarljivo. Torej je jasno: krpo in dobro polirno kremo je treba imeti vedno pri roki.

Kaj početi s takim motociklom, se sprašujete? Odgovor, da je





namenjen zabavi, malce drugačnemu preživljanju toplih dni, bo kar pravi. Kako sicer razumeti, da je motocikel dobesedno zgrajen okoli dvovaljnega, zelo impresivnega, v črno obarvanega, 1200-kubičnega motorja? Pogled se ustavi na stroju, na svetlečih se šobah za zajemanje svežega zraka ob straneh posode za gorivo, ki je le maska, optični zaključek agregata. Posoda za gorivo je namreč potisnjena pod sedež, udobno ukrojeno sedlo, namenjeno pokončnemu, od zadaj dobro podprtemu sedenju. Z naprej iztegnjenimi rokami, z naprej iztegnjenimi nogami. Voznikov položaj je tak, da zahteva paradno vožnjo. Spredaj zaščitite pred vetrom pač ni. Le sklop prednjega žarometa in valjastega merilnika hitrosti preusmerja zračni tok za toliko, da se je brez večjega napora mogoče peljati do 140 km na uro.

Hitrostni rekordi niso v dome-

ni tega motocikla. Izstrelitev izpred semaforja pa je vsakokratni izziv. Temu primerna je tudi obutev: spredaj dokaj običajna mera 110/90-18 je v opaznem nasprotju z zadnjim trebušastim valjarjem mere 150/90-15, ki je nataknen na skorajda polno odlito, si joče spolirano aluminijasto kolo. Ostrim pospeševanjem so primerne tudi zavore, trije notranje hlajeni zavorni koluti, ki tri stote pospešene mase ustavljajo odločno.

Vse na tem motociklu, ki suh tehta spoštljivih 280 kilogramov, je impresivno, toda izstopa agregat. To je štiritaljni vodno hlajeni štirivaljni z valji na V s po dveh odmičnima gredema, po štirimi ventili na valj in baterijo štirih Mikunijevih uplinjačev, ki jim gorivo dovaja električna črpalka iz posode, umetelno dostopne skozi oblogo, ki deli sedež. Motor je opremljen tudi z gredjo za dušenje vibracij.

Motor vžiga z lahkoto. Oglasi se z odsekanim pokašljevanjem iz dveh valjastih dušilcev hrupa, ki vizualno dopolnjujeta masivni videz motocikla. Ročice na visoko nasajenem krmilu so prijetno mehke, ozaljšane s kromanimi zaključki na koncih tudi vsečne. Občutek v sedežu tega motocikla je nenavaden. V rokah, povsem pod kontrolo, ima voznik obilico brutalne moči, ki se sprosti že na migljaj. Ta motocikel zna imeti dva obraza. Ob nežni roki je uglajen paradni konj. Ob grobih ukazih pa odreagira še bolj grobo. Tudi neobvladljivo, če se voznik preceni. Motocikel z mesta pospešuje kot dragster, zaloga moči je neusahljiva.

V ovinkih zahteva odločnost, kajti geometrija okvirja je naklonjena smerni stabilnosti. Motocikel hoče naravnost. Negodovanje si prisluži vzmetenje, spredaj klasične teleskopske vilice, zadaj par blažilnikov, oprti na ni-

hajne vilice, ki na levi strani kolesa podpirajo kardanski prenos moči na kolo. Vzmetenje je na trdo nastavljeno in postane na neravni cesti neudobno. Toda to je cena, da voznik s celim telesom zanesljivo čuti kaj se dogaja z motociklom.

#### Celostna podoba?

Motocikel je do detajlov skrbno oblikovan in izdelan. Lep primer-ek, kratka.

Na vozniku je, da poskrbi za piko na »i«. Mislim na opremo. Črna barva je menda prava. Tudi usnje, seveda. Morda okrašeno z resami, svetlečimi se gumbi. Pa na očala Ray Ban ne pozabite!

Mitja Gustinčič  
Foto: Igor Zaplatil