

**Vozili smo:**

**YAMAHA XC 125 – BELUGA**

# KLASIKA

*Lagodno življenje.*

*Takole, s skuterjem, mislim. Aktovko porineš med kolena. Preveriš, ali so žepi zapeti in Mozartove kroglice za gospodično iz sosednje pisarne varno odložene v prednjem predalu.*

*Pritisneš gumb zaganjača. Motor komajda slišno zaprede. Priviješ plin. Se že peljemo.*

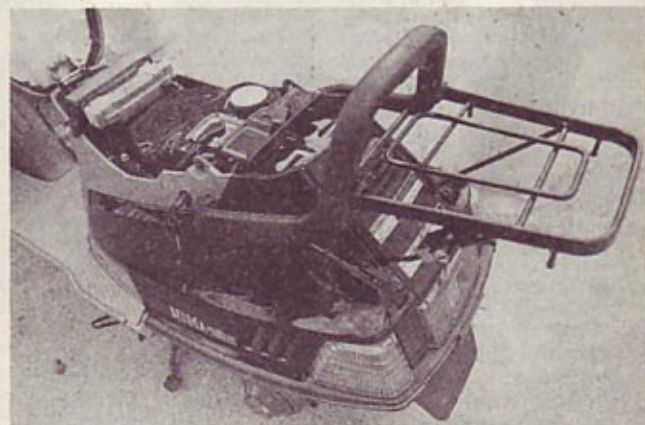
*Magnetna kartica za vstop na edino dosegljivo parkirišče? Ah, ne potrebujete je več!*

Lepo, mar ne? No, seveda, malo vetra okrog kravate vas pri tem ne sme motiti. Če prisegate na mladostnost, gre to seveda zraven. Drugače pa je skuter kar primeren sopotnik, če menite, da vam v časovni stiski prometna gneča nevarno dviga pritisk. Dovoljuje dovolj lagodno življenje, da tega ne gre spregledati. Ker je že od nekdaj ideja skuterja bliže avtomobilu kot motociklu, zasnova skuterja prinaša tudi prednosti. Na primer, pred vetrom in nesnago izpod tal zavarovana kolena in čevlje. Ker ni nožne prestavne ročice kot pri motociklu, zavorni pedal na desni strani školjke pa je prav tak kot v avtomobilu, je tudi strah pred odgrinami na čevljih odveč.

Kje ima prestavno ročico, sprašujete. Lagodnost, saj vam pravim. Tale Yamahin skuter ima kljub 125-kubičnemu motorju avtomatski prenos moči na

zadnje kolo. Običajno sta avtomatska sklopka in avtomatski menjalnik dobrini 50 kubičnih mopedov in skuterjev. Toda pokazalo se je, da je pomoč avtomatike ljudem všeč. Seveda. Za marsikoga, ki ni motociklist, je že misel na prestavljanje z nogo in obvladovanje sklopke z levico srhljivo nerazumljivo početje.

Yamaha beluga je za rabo preprosto dvokolesnik in po tej plati vsekakor zanimiv. Kontaktna ključavnica, ki hkrati služi tudi za zaklepanje krmila, je vtisnjena na desni notranji strani školjke, tik nad voznikovim kolenom. Poleg je večji predal za drobno prtljago, ki ga odpira isti kontaktni ključ. Taisti ključ odklepa tudi sedež, pod katerim je akumulator skupaj z varovalkami električne napeljave ter, malce vstran, rezervoar goriva. Prostor za odlaganje čelade pa pod sedežem ni. Škoda, kajti mož-



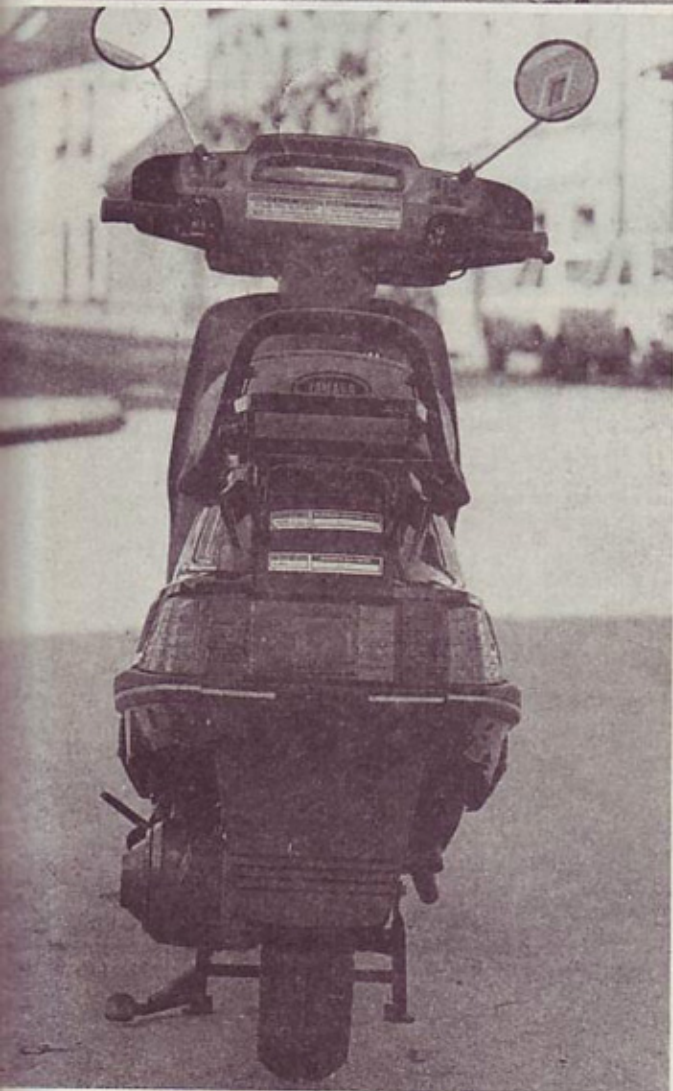


## Tehnični podatki

**MOTOR:** enovaljni – štiritaktni  
– zračno hlajen – ena odmična gred v glavi – vrtina in gib 49,0 x 66,0 mm – prostornina 124 kubikov – kompresijsko razmerje 9,5:1 – uplinjač Y22V TEIKEI  
– suha centrifugalna avtomatska sklopka – avtomatski menjalnik  
– zobniški primarni in sekundarni prenos moči

**OKVIR:** enojen – jeklen – cevni – kot glave okvira 27 stopinj  
– predtek 78 mm – medosna razdalja 1250 mm – spredaj vilice s hodom 83 mm – zadaj nihajna vilica s hodom 77 mm – zavora spredaj in zadaj bobnaste mehanske – guma spredaj in zadaj tubeless 100/90–10 56J.

**DIMENZIJE** (v mm): dolžina 1895 – širina 650 – višina 1095 – višina sedeža od tal 760 – najmanjša razdalja do tal 110 – teža z vsemi tekočinami 106 kg – rezervoar za gorivo 7,0 litrov



nost shraniti čelado na čist in varen prostor pod sedežem je življenjska nuja, vsaj pri skuterjih. Beluga ima sicer za sedežem prav velik, močan in uporaben prtljažnik z dodano ključavnico za pripenjanje čelade. Toda tako pripenjanje je bolj izhod v sili kot pa priporočljiva možnost.

Pregledna in morda celo preveč preprosta so stikala na krmilu, obrobjena s plastično školjko, v katero je vtisnjena velika in dobro pregledna armaturna plošča, ki pod enim steklom združuje merilnik hitrosti s števcem prevoženih kilometrov, levo ob njem je kazalec količine goriva v rezervoarju, desno pa kontrolne lučke. Vse je na očeh. Tudi velika nalepka, ki opozarja, da si je treba pred vožnjo vzeti čas in se seznaniti s tovarniškimi navodili v jasno spisani knjižici.

Po učni uri, s knjižico v roki, je vožnja preprostejša in varnejša. Kajti sicer je povsem mogoče spregledati, da skuter na bočnem parkirnem stojalu ne bo vžgal, saj ima varovalno stikalo.

Hkrati je treba ob zaganjanju motorja aktivirati tudi eno od zavor. Tudi to je varovalka pred neljubimi presenečenji, da se skuter zaradi avtomatskega prenosa moči ne bi ob zagonu motorja nekontrolirano premaknil. Kajti skuter je poskočen, živ.

Pod školjko, ki obrobja zadnje kolo, tiči enovaljni zračno hlajen štiritaktni motor z eno odmično gredjo v glavi. Motor je zmogljiv, zelo tih in varčen in kot tak za rabo v urbanem okolju hvaležen. Hvaležen pa je tudi

v življenju, saj Yamaha priporoča servisne kontrolne preglede na vsakih 6000 prevoženih kilometrov, ko je treba preveriti olje, zračnost ventilov, izrabljenost zavornih oblog bobnastih zavor in tu in tam kaj podmazati.

Beluga ne sodi med manjše skuterje. Hočem reči, da ni prilikava in da se v njej voznik počuti udobno. Enako bo povedal tudi sopotnik, ki ima tako za sedenje kot za noge dovolj prostora, za sedežem pa še zajeten ročaj za oporo, če je voznik živahnejše narave. Opazovalec bi menil, da je skuter težak, saj je karoserijska oblika izdatna. Toda kljub temu tehtnica pokaže povsem sprejemljivih 106 kilogramov, z vsemi olji v motorju in polnim rezervoarjem goriva. Ugodno težo gre pripisati obilici lepo ukrojene in natančno sestavljene plastike.

Beluga na cesti preseneča. Z iskrostjo motorja, z mehko prenosom moči, saj skuter živahno in vseskozi pospešuje mirno, brez zastajanja ali cukanja. Navdušuje s tihim motorjem. In seveda z udobjem, ki je nad pričakovanjem. Navaditi pa se je treba na avtomobilistično nasajen zavorni pedal zadnje zavore, ki zahteva, da ob zaviranju zelo nemotoristično dvignete nogo in potlačite pedal. Z občutkom, seveda.

Mitja Gustinčič  
Foto: Srđan Živulović