

Vozili smo:
»YAMAHA XJ 600
DIVERSION«

Levica mi počiva na njenem kolenu. Na hrbtnu čutim njen blagodejno toploto.

Vijugasta, z blagim soncem iztekajočega se poletja obsijana alpska cesta se vzpenja na Col du Pillon.

Svicerji imajo radi pisano cvetje na balkonih svojih brunaric. Tu in tam vetrca prinaša s pobočij melodijo zvoncev, ki zvončklajo pod vratovi mirno se pasočih krav.

Motor nevsiljivo prede. Nikamor se nama ne mudi.

Gstaad, septembra: Yamaha je tankočutno izbrala pravi kraj za premierno predstavitev svojega novega motocikla.

Diversion so ga poimenovali in imeli v mislih razvedrilo, drugačnost, korak bližje novim doživetjem, ki bogatijo življenje. To je danes že povsem očitno. Kljub zelo raznoliki ponudbi motociklov je bilo med njimi dokaj težko najti igracko, ki ne bi bila zelo ozko namenska in pretirani sesalec družinskega proračuna. Siroki množici bivših, tudi sedanjih in morda potencialnih motociklistov svojih želja po prijetjem preživljjanju prostega časa ni uspelo zadovoljiti. Kdor je namreč prisegal na veliko konjev, ta je našel željam primeren stroj, kdor je prisegal na blato in prah pod kolesi, ta je tudi poznal pravi naslov; tisti, ki potrebujejo ob sebi kaj več kot le kreditno kartico in svež robec, so lahko izbirali med cestnimi križarkami s primernim »pohištvo« vred. Zmeda, skratka, ki na avtomobilskem področju le ni tako očitna: v širikolesnik naložiš potovalke, se umirjeno ali pa tudi malece počez zapelješ novim krajem naproti, pa še do gozdnega obronka se je močre brez škode za vozilo pripeljati. Vse v enem!

»Vse v enem« pa je v motociklizmu novodoben izzik, na katerega konstruktorji in oblikovalci še niso našli čisto pravega odgovora. »Manj plastike«, so rekle številni motoristi. In predramili oblikovalce, da so se ozrli za kakšno desetletje in obdobili tiste originalne linije motocikla, ki niso koketirale z dirkaškimi prvinami. Mnogim se je tudi zamerilo, da je na današnjih



V dvoje

vsaj šestnajstventilskih motorjih, zaprtih v plastične školjke, pravi podvig sam z naključnim orodjem karkoli uporabnega postoriti. Račun za pridnega in zaupanja vrednega mehanika pa je zasolen.

Motoristične hiše so se odzvale

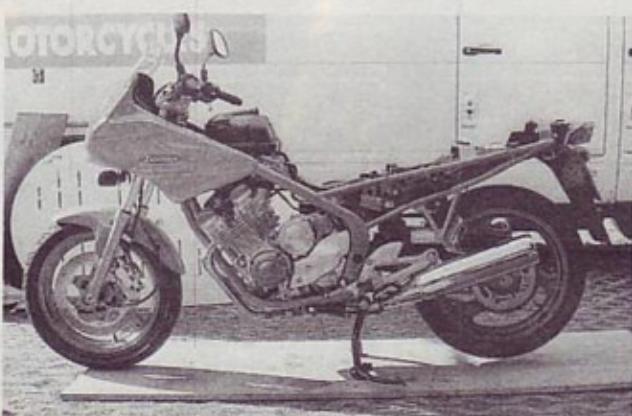
z novo generacijo motociklov. Tako je lani Kawasaki odgovoril z modelom zephyr, ki je našel svoj krog kupcev. Toda cena le ni bila tako zelo ugodna, kot so jo pri Kawasakiju napovedovali, tako da je bila Honda z modelom night-

hawk 750 deležna ugodnejših ocen.

Yamaha je počakala trenutek več in stavila karto na model XJ 600 S Diversion. Vse kaže, da je bilo teh »pet minut za premislek« dovolj, da je ekipa tehnikov realizirala motocikel, ki vam sede v srce. Toda fantje, pardon – gospodje, cena bo ugodna. Takole na grobo bo, v svetu, za takih 40% nižja kot za model FZR 600. In za denar se obeta ugoden nakup.

Recept za diversion je dokaj preprost: jeklen cevni okvir in v njem zračno hlajeni štirivaljnik. Staro želedo? Sploh ne. Diversion ima namreč korenine v dobro prodajanem motociklu XJ 600, ki so ga tehniki v vseh elementih osvežili 90. letom primerno. Osvežitev ne pomeni komplikirjanja tehnike, temveč dviganje kvalitete.

Tako je motor kompaktna konstrukcija v konceptu Genesis. Motor s 598 kubiki ima valje, nagnjene naprej pod kotom 25°. Cel motor pa je v okviru nagnjen za 10°, kar skupaj daje kot nagnjenja valjev motorja 35°, kar je močno v prid nizkemu težišču motocikla, nemoteni, vertikalni smeri sesalnih kanalov, ki dihajo skozi zajetno zračno komoro tik ob glavi okvira, pod rezervoarjem goriva. Motor napajajo štirje uplinjači mikuni BDST 28 prek sorazmeroma



Racionalna zasnova: kakoostne vozne lastnosti, razumna cena motocikla, široka uporabnost

dolgih in ozkih sesalnih cevi. Tehniki so se namreč izognili visoki največji moči motorja v korist večje prozniosti, s poudarkom na uporabni moči v spodnjem in srednjem območju vrtljajev. Kljub temu pa motor zmore pri 8.500 vrtljajih živahnih 61 konjev in se prav nič ne upira vrtenju proti prepovedanim 10.000 vrtljajem.

Motorju zmernih zmogljivosti je mogoče napovedati dolgotrajno življenje in redke servise, ker je hkrati z dosegljivostjo vitalnih delov omembe vredna kvaliteta. Zračno hlajeni štirivalnik pomeni manjše proizvodne in vzdrževalne stroške. Da pa motorju le ne bi postalo med vožnjo prevroče, so tehniki uporabili velike, zračnemu toku izpostavljene površine in med pokrova dveh odmičnih gredi vstavili krilo, ki svež zračni tok usmerja proti vžigalnim svečkam in hladilnim rebrrom glave.

V glavi motorja se skrivajo prijemi, ki motorju omogočajo živnost v spodnjem in srednjem območju vrtljajev. Vsak valj ima po dva iz lahkih materialov izdelana ventila, sesalni s premerom 30 mm in težek 32,8 grama, izpušni pa s premerom 26 mm in težek 28,7 grama. Za čim manjše izgube moči so uporabili tudi mehkejše vzmeti. Eno z drugim pa se zrcali v lahko vrtečem se motorju. Popolnejšemu izkoristku motorja so tehniki namenili izdaten izpušni sistem, ki ga sestavlja dva izpušna lonca ter krizo povezani valji 1-4 ter 2-3.

Kljub zračnemu hlajenju je motor prijetno tih in tako okolju nesiljiv. Tehniki so uporabili tiko verigo, ki krmili par odmičnih gredi. Z gumijastimi dušilci so podložili pokrova odmičnih gredi, gumijast dušilec je pod zadnjim verižnikom in tih je tudi veriga sekundarnega prenosa moči. Tišini in zadušenim vibracijam motorja prilagojeno je tudi delno elastično vpetje motorja v okvir: prednja leva in zadnja desna točka vpetja motorja sta elastične, prednja desna in zadnja leva pa togi.

Motor je vpet v zanimivih cevni okvir, ki s svojo obliko spominja na kakovostne okvire dirkalnih strojev TZ iz časa, preden so se uveljavile konstrukcije delta-box. Okvir je dvojna zaprt konstrukcija, izdelana iz kakovostnih jeklenih cevi velikega premera – glavni nosilni cevi imata premer 38 mm. Okvir povsem obvija motor, tako da je lahko dosegljiv – le rezervoar goriva je treba sneti.

Tehniki so pri snovanju okvira segli po kotu glave 25° in 97 mm predteka, kar z 48% teže motocikla na prednjem kolesu zagotavlja lahko upravljanje in hkrati veliko smerno stabilnost. Med udobjem in športnostjo je tudi vzmetenje, to je spredaj teleskopska vilica s kraki premera 38 mm in hodom 140 mm, zadaj pa je na nihajni vilici ovalnega prereza mono blažnik, ki je zelo preprosto neposredno vpet med vilico in okvir, nagnjen paralelno z gornjima spuš-

čajočima se cevema okvira. Preprosto in učinkovito, kajti plinski blažilec je lahko dosegljiv za nastavitev trdote vzmeti, kar je običajno precej umazano delo.

Motocikel učinkuje tudi na pogled lahko, kajti na očeh je okvir, na očeh je motor, športno všečni sta trikraki aluminijasti kolesi. Pozornost združi prednji zavorni kolut, ki meri zelo spodobnih 320 mm, opremljen pa je z dvobatno zavorno celjustjo. Na zadnjem kolesu pa je kolut premera 245 mm.

Motocikel je namenjen vsakodnevni, široki rabi. Za mestno življenje, za solistične točke na pla-

ninskih serpentinah, za prijetne trenutke v dvoje. Tehniki pri Yamahi so se torej odločili, da povsem brez plastike ne gre, in motocikel opremili s simpatičnim polovičnim aerodinamičnim oklepom, ki motociklu daje nekaj agresivne, športne note in hkrati učinkovito ščiti voznika in sopotnico pred vetrnim pišem. Kajti, plastika gor ali dol, zaradi vetrnega piša razbolele vratne mišice niso nikakršno motoristično ugodje. Osebno glasujem za zaščito pred pihanjem, in to na način, ki si ga je omislil nekdo pri Yamahi: motocikel je naprodaj s športno nizkim pleksijem na oklep. Kupec pa do-

Reža v pleksijsku uspešno preusmerja zračni tok nad voznika



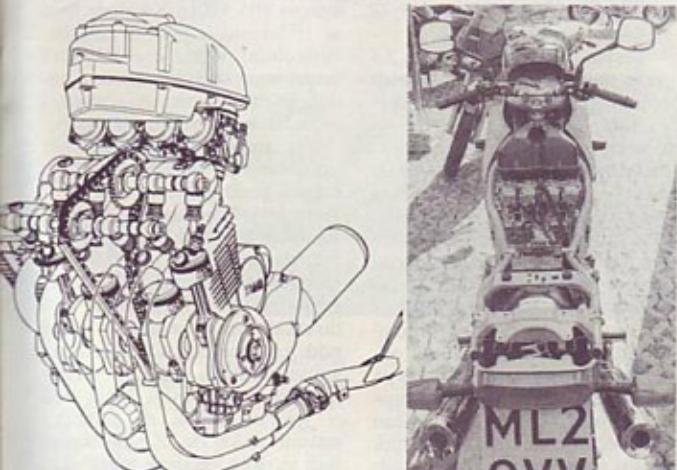


Tehnični podatki

Motor: zračno hlajen – štirivaljnik – z dvema odmičnima gredema v glavi – po dveventi ventilii na valj – vrtlina in gib $58,5 \times 55,7$ mm – prostomina 598 kubikov – kompresijsko razmerje 10:1 – največja moč 44,9 kW/61 KM/ pri 8.500 vrtljajih v minuti – največji navor 54,9 Nm/5,6 kgm/ pri 7000 vrtljajih v minuti – električni vžig – digitalni vžigalni sistem – večplaščna sklopka v oljni kopeli – šeststopenjski menjalnik – veriga na zadnjem kolo.

Okvir: dvojen – cevni – zaprta konstrukcija – kot glave 25° – predtek 97 mm – medasna razdalja 1445 mm – spredaj teleskopska vilica s kraki Ø38 mm in hodom 140 mm – zadaj vzmetenje nokross s hodom 110 mm – kolo spredaj 250" \times 17 z gumo 110/80-17 – kolo zadaj 350" \times 18 z gumo 130/70-18 – spredaj en zavorni kolut Ø 320 mm z dvobatno čeljustjo – zadaj kolut Ø 245 mm – bočna in centralna parkirna opora.

Dimenzijs (v mm): dolžina 2170 – širina 750 – višina 1210 – višina sedeža od tal 770 – najmanjša razdalja do tal 150 – suha teža motocikla 182 kg – rezervoar goriva 17 litrov.



Motor: brez skrajnosti, preprost in ne predrag za vzdrževanje

bi ob motociklu, v paketu, še malec višji, bolj turistično ukrojen pleksi ter dodatna »robc«, ki ju je za popolnejšo zaščito rok pred vetrom mogoče enostavno v že prizapravljene izvrtnine vpeti na oklep. Oba pleksija pa imata tik pod gornjim robom podolgovato zarezo (to so si pred časom omisili že pri BMW-ju), ki zračni tok skozi pleksi cepi in učinkovito usmerja nad voznikovo glavo.

Diversijma ima nekaj priokusa športa, tudi na pogled. Hkrati pa je dovolj udobja za uživanje v dvoje. Na tem motociklu sopotnica ni vetr izpostavljenja prtljaga! Tudi zanjo je na voljo sprejemljivo udoben in tudi v širino primeren sedež, morda malce visoki nožni opori, ročaja ob sedežu – čeprav raje vidim, da me objame okoli pasu.

Voznikov položaj: ugodno nazaj pomaknjeni stopalki, v rokah lahkonemu upravljanju namenjeno privzdignjeno odprto krmilo, dolžini prstov primerna nastavitev odmika zavorne ročice in rezervoar goriva, ob katerega se je med vožnjo mogoče opreti.

Vožnja – igriva. Motocikel je ozek, lepo vkleščen med nogami, v oklep vtisnjena armatura plošča z okroglima merilnikoma hitrosti in vrtljajev pregledna. Nič hrupa in ob telesu le toliko vetra, da je življenje prijetno. Motor je priljuden. Hočem reči, da v njem ni grobosti. Brez upiranja reagira na dodajanje

plina in le malce obojavljanja med 5000 in 7000 vrtljajih mu je mogoče zameriti, ko je pri pospeševanju bolje prestaviti navzdol, kot pa potčakati, da se motor prebudi. Prestavljanje je lahko in natančno, šeststopenjski menjalnik pa omogoča tudi zelo ostro izkorisčanje motorja. Če se le sopotnica strinja in se ne razburja nad dirkaško učinkovitimi zavornimi manevri, ki jih zmore zavorni komplet.

*Radi živite v dvoje?
Potem ste morda iskali
prav tak motocikel.*

*Yamaha trdi, da jim je
uspelo izdelati zares široko
uporaben motocikel
z ugodnim razmerjem
med ceno in zmogljivostmi.*

*Sam trdim, da je s tole
igracko mogoče ubezdati
sivini vsakdanjosti in
ujeti trenutke, zaradi katerih je življenje lepo.*

Niste zelo izkušen motorist? Nič zato. Diversijon je preprost motocikel.

*Mitja Gustinčič
foto: Frank Herzog*