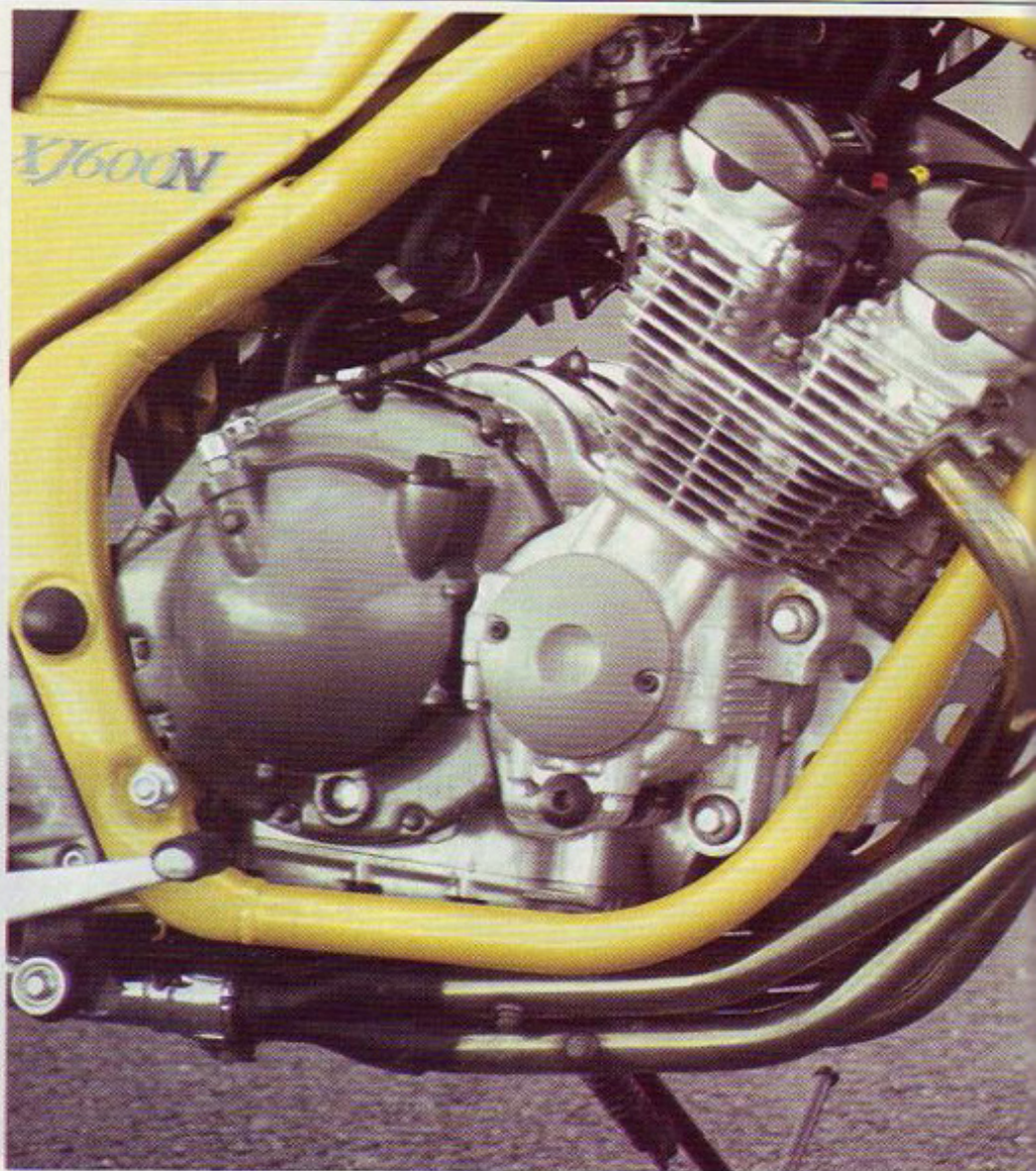


Vozili smo YAMAHA XJ 600 N



SLAČENJE

Golota (N je za naked) je spet zanimiva, čeprav v uporabi tudi malce neprijazna. Pač, vsaka stvar ima svoje dobre in slabe strani.

Desetletje in čez so oblikovalci motocikle oblačili v plastiko in na koncu so bili že vsi mikavni deli motocikla skriti očem. Vendar tudi voznik lepo zavarovan pred vetrom. Takole, od daleč gledano, pa so si kreature postajale podobne kot obarvana jajca. To pa ljubitelja

razgaljene tehnike ne gane prav posebno, da o mehanikih niti ne govorimo. Pa še drago postane, ko se zoperstavi fizika in se plastika razcveti.

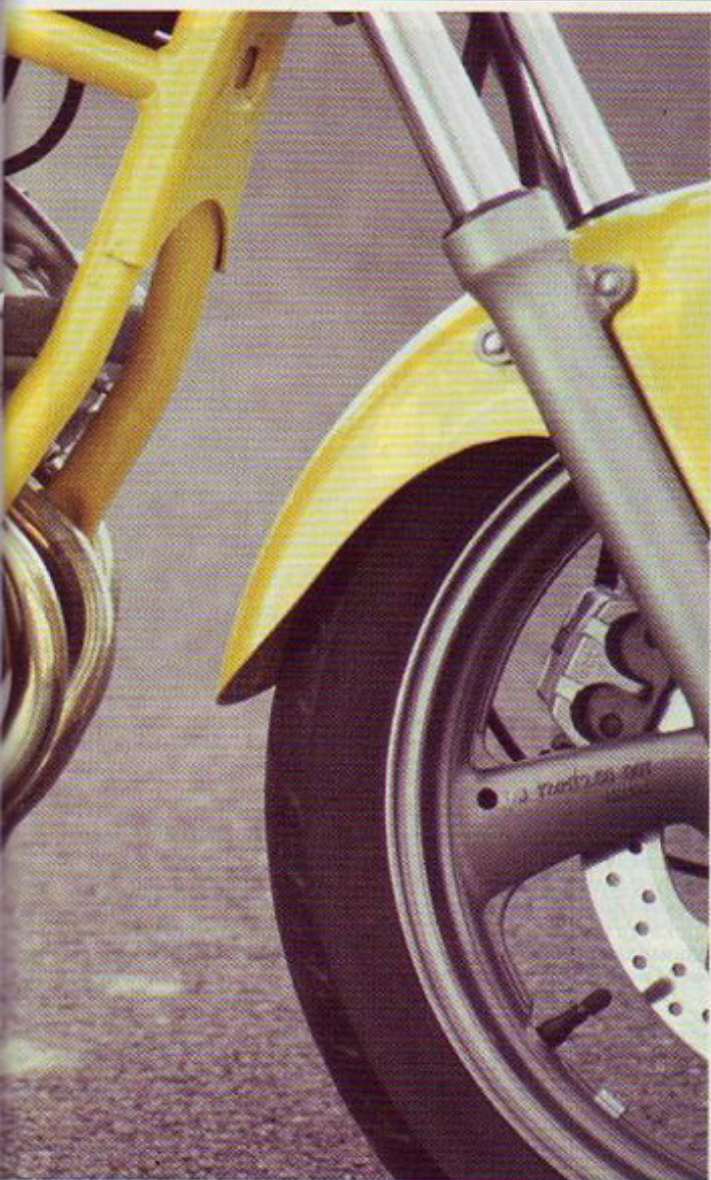
Povsem gol motocikel pa je tudi treba jemati z nekaj rezerve. Končne zmogljivosti postanejo le še teoretično zanimive, saj je pri hitrosti nad 150 km na uro vetra v telo in neudobja definitivno preveč. Ležati desetine kilometrov daleč na posodi za gorivo, s

potresavajočo glavo in povitimi rokami, pa je vsaj zametek mazohizma.

Lepota: vse je rokam dostopno (poceni vzdrževanje!), lepo na obeh in razkrito občudovanju; prej odlično skriti (in zato precej površno obdelani) odlitki, stiki, zvari in nosilci morajo biti lepo dodelani, najraje sijoče kromani. Dobro, niso odkrili Amerike, ko so sneli plastiko z motocikla, so pa obudili spomin na čase

prvinskega motociklizma. To šteje.

Yamaha XJ 600 S - diversion so leta 1991 predstavili na pol slečeno. Tisti polovični oklep je lep, predvsem pa učinkovit, tudi pri vožnji v dvoje. Toda tudi motocikel brez oklepa, predstavljen pred slabima dvema letoma, je vreden pogleda. Kakšnega velikega prihranka pri ceni seveda niso dosegli. Namesto s plastiko so lepoto reševali s kovino: pritak-



Tehnični podatki

Motor: naprej nagnjen - štirivaljni - vrstni - zračno hlajeni - po dva ventila na valj - dve odmični gredi v glavi, gnani z verigo - vrtina in gib 58,5 x 55,7 mm - prostornina 598 kubikov - kompresija 10:1 - največja moč 44,9 kW (61 KM) pri 8500/min - največji navor 55 Nm pri 7.000/min - uplinjači 4 x mikuni 80ST 28 - elektronski vžig - električni zaganjalnik - neosvinčeni bencin

Prenos moči: zobniški primarni prenos - večploščna sklopka v oljni kopeli - šeststopenjski menjalnik

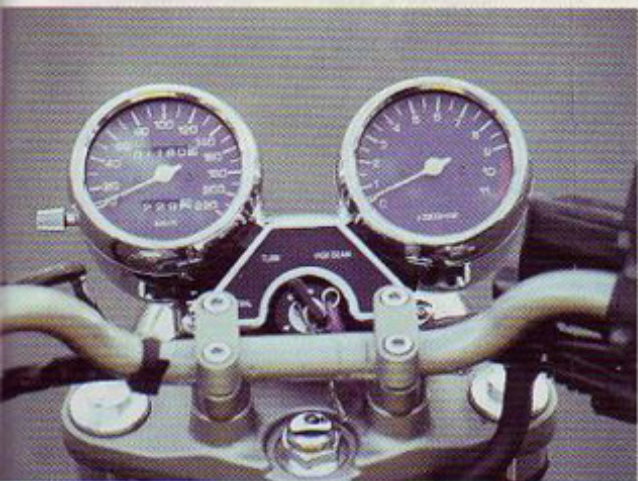
Okvir: dvojna zaprta konstrukcija iz jeklenih cevi - medosna razdalja 1445 mm - kot glave okvirja 25 stopinj - predtek 97 mm

Vzmetenje: spredaj oljno vzmetno teleskopske vilice s kraki \varnothing 38 mm, hod kolesa 140 mm - zadaj nihajne vilice iz jeklene cevi ovalnega prereza direktno vpet (monocross) - centralni plinski blažilnik z vzmetjo, nastavljivo na 7 stopenj, hod kolesa 110 mm

Kolesa in gume: lita aluminijasta trikraka kolesa, kolo spredaj z gumo 110/80-17 - zadaj z gumo 130/70-18

Zavore: spredaj 1x kolot \varnothing 320 mm z dvobatno celjustjo - zadaj kolot \varnothing 245 mm

Mere in teža: dolžina 2170 mm - širina 750 mm - višina 1090 mm - višina sedeža od tal 770 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - prostornina posode za gorivo 17 litrov - suha teža motocikla (tovarna) 167 kg





nili so dva klasična in lepo okrogla merilnika v kromanem ohišju (levi za hitrost, skupne in dnevne prevožene kilometre, desni za motorne vrtljaje, med njima pa lučke s kontaktno ključavnico); tudi okrogel žaromet je vtisnjen v kromano ohišje, vpeto na vilice s parom kromanih nosilcev. Svetleči so vijaki in matice, tudi kraki prednjih klasičnih teleskopskih vilic, oba glušnika na zgljedno pridušenih izpušnih ceveh. Veliko kovine je sivkasto obarvane: trikaki kolesi, spodnja kraka teleskopskih vilic, zadnje nihajne vilice, pokrovi na motorju. Toda pozornost zbuja mladostno rumena barva, s katero so prelakirali tudi dvojni cevni okvir in dali motociklu svojevrsten pečat. Vse skupaj deluje skladno in, tudi zaradi rumene, prav mikavno lepo.

Da je zadeva uspela in se na trgu prijela, pričča tudi odločitev Yamaha, da v tem letu motocikel še vedno ostane v vsem nespremenjen, le rumeni barvi so ponudili alternativo - črno. Vse črno? Seveda, deluje zani-

mivo. Zagotovo bolj kot kostanjevo rjava, v katero so odeli XJ 600 S.

Brez oklepa?

Pogled iz sedeža je (pozabljeno) nevsakdanji. Slečen motocikel je le za spoznanje počasnejši, tehtnica pokaže isto težo. Piha pa neprimerno bolj in mimogrede se ujameš, da je potovalna hitrost okoli 120 km

na uro kar prava. Več hitrosti le boleče utruja vrat in dviga odmerjeno kazen pri sodniku za prekrške.

Sam po sebi se ponuja odgovor, da je takle motocikel za vsakdanjo rabo kar pravšnji. Največ je voženj po mestu, pogosto tudi v paru, obvezno z nekaj prtljage. In švigajoč po mestu voznik ceni okreten mo-

tocikel, isker motor, udobje. Tu Yamaha XJ 600 N nabira pluse.

Minusi? Pravzaprav, pošteno rečeno, jih ni. Tudi cena je sprejemljiva: Delta Team zahteva 7.150 DEM; nesprejemljivih je 42 odstotkov, kolikor si vzame država.

MITJA GUSTINČIČ

Foto: PATRICK CURTET

