

Test

YAMAHA XJ 600 S DIVERSION

Kateri bi bil najbolj pravi motocikel pod soncem? Naj bo vsaj: dovolj lep, dovolj hiter, dovolj preprost, primerne cene; primerno udoben, da lahko popelješ nevesto v prvo noč; pa pripraven za brzenje v službo, na trg, za skok do kavarne ob morju. Tako uporaben, da lahko za nekaj mesecev postaviš avtomobil v kot!?

Teško, zares težko in nikoli prav uspešno razvozlano vprašanje. Tooliko lepih igračk je mogoče, zamaknjeno, ogledovati v izložbah.

Stalno preračunavam. Nisem edini, ki vpet v želje velikih oči in skromnost bančnega računa, tehtam.

Bančni račun ne seže prav daleč. Pač kruta realnost.

Želje! Ah, te pa segajo tja visoko v nebo.

Račun se, ob hladnih mislih, nikakor ne izide. Srce hoče po svoje, račun nikakor noče postati harmonika. In tako, na koncu,

kolovratiš po svetu peš.

Dokler se tistega pravega dne dobesedno ne spotakneš ob motocikel, ki ga pod halogenskimi lučmi, v družbi dirkaških replik, kar preveč gladko prezeš.

Ne deluje pozersko. Tudi ni stratosferično hiter. Sploh ni izložba dirkaško obarvane najzmogljivejše motociklistične tehnike. Pravzaprav niti noče biti vse to. Drugačen je.

Yamaha "diversion"?

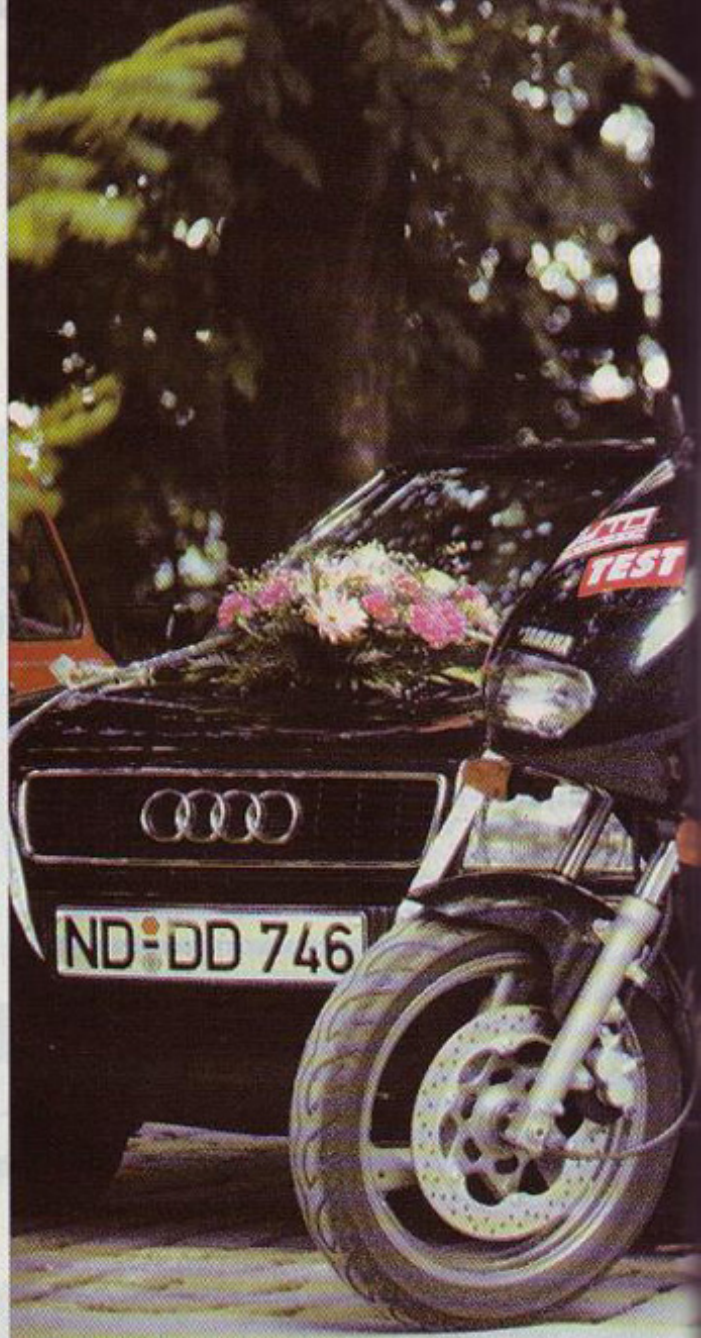
Jaa, šele na drugi pogled - ni napak. In se izide! Račun namreč.

V Ameriki celo bolj ugodno kot v Sloveniji: tam je treba odšteti le nekaj četrtakov manj kot 4400 dolarjev. Pri nas pa država prav po lopovsko pobere še davek in je tako motocikel ustrezno dražji.

Američani že tam od leta 1992 (model diversion je bil prvič uradno predstavljen v Švici leta 1991) vestno beležijo v motociklističnih revijah lestvico najugodnejših nakupov. V 600-kubičnem razredu je yamaha "seca II" (tako so tam poimenovali diversion) ocenjena za odličan nakup in največ moto-

cikla za zahtevani denar. To je na moč ugodno mnenje iz države, ki velja za bogato. Že vedo, kako najbolj preudarno naložiti zasluženi denar.

Yamaha diversion je motocikel, ki deluje na pogled precej umirjeno in rahlo iz naftalina potegnjeno. Deluje - poudarjam. Američani namreč s temi motocikli tudi dirkajo! Zamenjajo le izpušni sistem, krmilu pritaknejo blažilnik



Prednji del: dobro delujoče vilice, lito trikrako kolo in kolot premera 320 mm

TEHTNICA

in stroj je nared. Dobra ideja. Se sploh da ceneje dirkati?

No, pa diversion nikakor ni bil Yamahin športni projekt. Prodajni strategiji so videli praznino in nove kupce tudi v tisti generaciji, ki je klonila ženam na ljubo (saj poznate, hišni mir in tako naprej), za kakšno desetletje odložila čelado v kot in se posvetila družinskim radostim - v mislih pa ostala, ve se, v tistih krasnih dne-

vih, ko so svojim štirivaljnikom vetrnjaško brusili krom z izpušnih cevi.

V času, ko je svet obnorila želja po vsaj šestnajstih ventilih, stisnjenih med aluminij in plastiko, je bilo precej drzno početje predstavitev motocikla z zračno hlajenim motorjem zmerne moči, v okvirju iz jeklenih cevi. Tehniki so stavili predvsem na pripravnost, lahkotnost vožnje, preprosto



drževanje in, zelo pomembno, na razumno končno ceno. Ob premieri leta 1991 so pri Yamahi poudarili, da je motocikel njihovo videnje tistega že pozabljenega in še danes ne povsem zares odkritega motocikla za prijazno vsakdanjo rabo.

Precej ostro so videli, kot potrjujejo prodajni rezultati. Že v prvem prodajnem letu je diversion postal uspešnica srednjega razreda. Kakšnih opaznejših kritik motocikel ni bil deležen in tako ga v sezoni '93 najdemo še v tretji, vijolični barvi in z malce večjim oklepom, ki popolneje varuje pred vetrom. V letu '94 je naprodaj tudi slečen, brez oklepa. Obe izvedbi pa sta letos še zanimivejši - v zares mikavni sončno rumeni barvi.

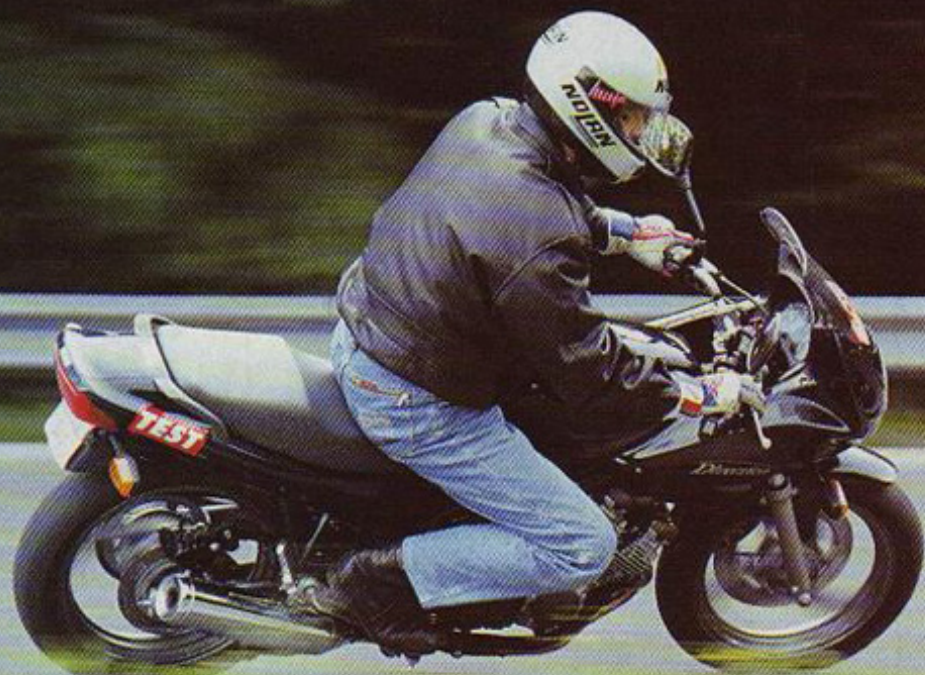
Ta umirjeni pristop, ko moto-

cikel nekaj prodajnih sezon ostaja dobesedno enak, je takole zelo osebno gledano edini pravi prijem, da se kot kupec le odločiš, podpišeš ček in se razveseliš z motociklom, ki ostane zanimiv tudi pojutrišnjem.

Diversion je zanimiv motocikel. Oblike in lakiranje delujejo skladno. Resda nima modnega okvirja deltabox, toda s precej podobnimi cevni okvirji so še ne tako dolgo nazaj yamahe TZ 250 letele na svetovnem prvenstvu osupljivo hitro. Poceni in soliden dvojni cevni okvir zaprte konstrukcije je

Polovični oklep lepo usmerja zračni tok mimo voznika; armaturna plošča v enem bloku je pregledna, ročice in stikala pa so priročni





zvarjen iz cevi velikega prereza in je močno ojačan - pa hkrati omogoča preprost dostop do uplinjačev in glave, da je servisiranje poceni.

Okvir zadaj dopolnjujejo jeklene nihajne vilice ovalnega prereza, ki se brez vmesnega kompliciranega ročičevja opirajo na centralni blažilnik (z vzmetjo, nastavljivo na sedem stopenj trdote). Prednji del pa podpirajo oljno vzmetne teleskopske vilice s kraki premera 38 mm. Oboje je klasika, ki pa tudi na ostro zgubanem asfaltu solidno deluje. Če me spomin ne vara, bi rekel, da ima sedaj motocikel popolnejši zadnji blažilnik, ki na povratku učinkoviteje duši. V vožnji, tudi ob ostrem priganjanju, če je le voznik dovolj nežnih gibov, se Diversion lepo tekoče in nevtrarno odziva. Ob grobih spreminjanjih smeri s sočasnim sunkovitim presedanem pa se zadnji del motocikla odzove z nekaj nemirnega pokimavanja.

Klasiko prinaša tudi motor: lepega videza je zračno hlajeni vrstni štirivaljni, z močno naprej nagnjenimi valji (površina odlitkov motornega ohišja kaže nekaj površnosti), nad vsakim batom visita le po dva ventila, baterija štirih Mikunijevih uplinjačev premera 28 mm (s čokom na levi strani ob gornji cevi okvirja) je lahko dosegljiva. Celoten agregat je primeren vzdržljive, preproste in tihe konstrukcije, ki obeta dolgoletno zanesljivo delovanje in

omogoča, da voznik tudi kaj malega sam postori okoli motorja.

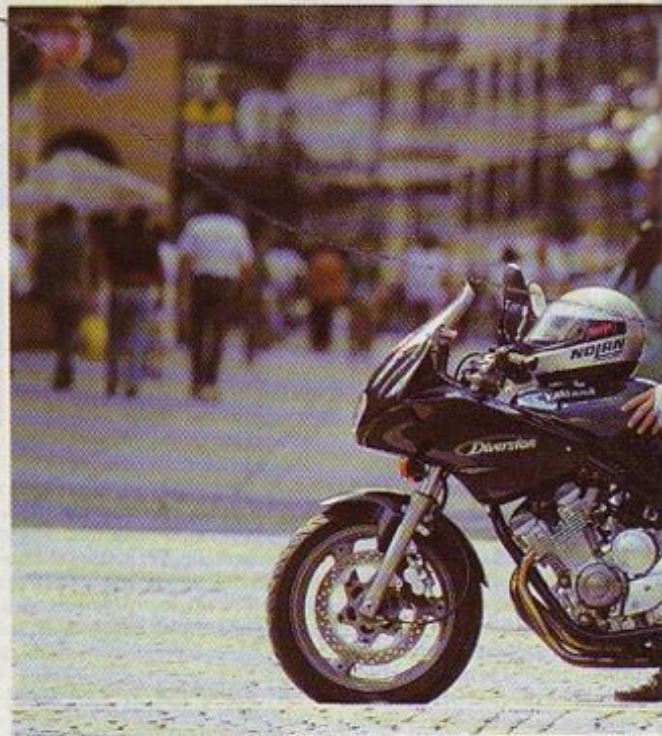
V 600-kubičnem razredu danes motorna moč dosega 100 KM, kar pomeni več kot 90 KM na gumi. Yamahin zračno hlajeni agregat iztisne, po tovarniških podatkih, 61 KM pri zmernih 8500 vrtljajih v minuti. Pa smo obljube ročno preverili. Igor Akrapović je, sredi ustvarjanja svojih še učinkovitejših izpušnih cevi, prav prijazno našel čas in potegnil testno Yamaho na Dynojetovo merilno napravo, priklopil elektroniko, ventilator za zračni vihar, potreben za hlajenje motorja, ter pognal motor: 48 KM na gumi. Lepo. Nič pretresljivega, to je sicer res. Toda moč zelo tekoče narašča, motor se rad zavrti tudi čez točko največje moči vse do rdečega polja nad devetimi tisočaki in pol. In, kar je v življenju še posebej aktualno, motor je uglasen, mehek, kot bi ga gnala elektrika. Preneseno v življenje: tudi neizkušenemu vozniku gode, če motocikel ob pospeševanju nežno in predvidljivo reagira, ne preseneči na spolzki mokroti, dovoljuje povsem sproščeno vožnjo.

Motor dopolnjuje primerno stopnjevani šeststopenjski menjalnik s trpežno sklopko. Menjalnik je pri prestavljanju v prvo malce glasen, skozi naslednje prestave lepo tekoč, morda malce prepočasen za dirkaško hitra prestavljanja (navzgor seveda) brez sklopke.

Nad opremo motocikla se sploh ne kaže pritoževati: solidna svetila,

v bloku oblikovana bogata in čitljiva armaturna plošča, že znana solidna stikala, odlične ročice, dve mirni vzvratni ogledali, kontaktna ključavnica, ki tudi zaklepa krmilo (en ključ za vse ključavnice: kontakt, za ugreznjeni pokrovček po-

sode za gorivo, za ključavnico sedeža), dovolj širok in udoben sedež z ročaji nad zadnjo lučjo, nekaj malega prostora za drobnejše v plastičnem repku za sedežem. Pozdravljam: bočno in sredinsko parkirno oporo. Všeč sta mi alu-



Diversion: zelo uporaben turistično športno zasnovan motocikel zanimivih linij in razmeroma preproste tehnike

minijasti trikraki kolesi (hej, zakaj nista širši?) in prednji kolut premera 320 mm (z lepo trdo ročico na krmilu). Tudi zadnji kolut je uporaben in z nekaj malega občutka v nogi - ne bo blokiral.

Manj navdušujejo gume. Yamaha opremlja diversion z gumami iz Dunlopa ali iz Yokohame. Testni motocikel je bil obut v par Yokohaminih gum, ki mi niso vlivale tistega pravega zaupanja. Precej bi ju zamenjal s kakšno dražjo in bolj lepljivo kombinacijo, pa čeprav bi jih zradiral za polovico hitreje.

V slabih treh tednih testa se je obrnilo okroglih dva tisoč kilometrov. Dovolj, da motocikel pokaže svoj pravi obraz, pokaže, kaj nudi. Uporabna igračka - bi bila skupna ocena.

Prijazen motocikel. Voznikov položaj - turistično športen z dovolj nazaj pomaknjenimi stopalkami. Morda, pomišljam, bi lahko bilo krmilo manj privzdignjeno. Stvar okusa. Z 210 kg je yamaha še dovolj lahka in zagotovo dovolj sloko oblikovana, da je idealna za mestno rabo. Oklep je seveda plastičen. Toda odlično varuje pred vetrom in omogoča dolgotrajno vožnjo s polnim plinom. Udobje: tudi za dva, ki nista zaljubljena. In s 185 kilometri na uro je motocikel tudi sprejemljivo hiter. Zamere? Nobenih. Razen nekaj motečega vibriranja plastike v območju okoli 3000 vrtljajev v minuti.

MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK



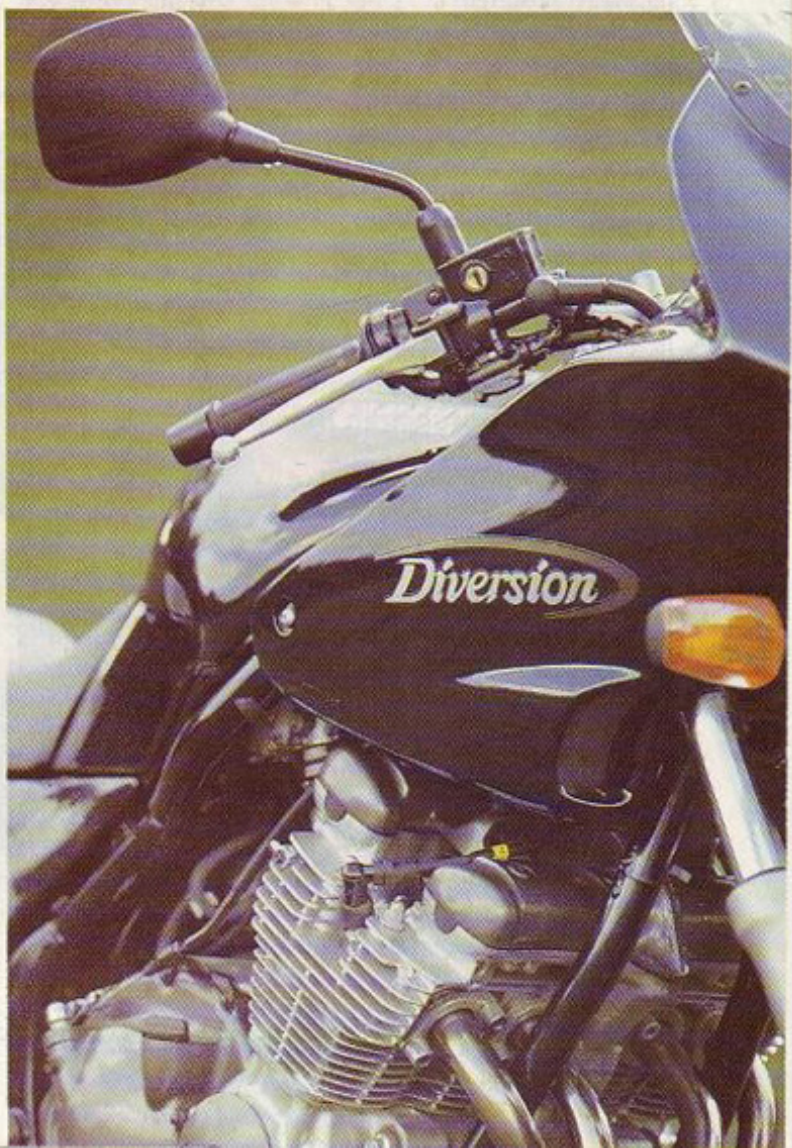
Povedano neuradno

Ivo Sekne: "Krmilo: iakotako, kot bi jedel jagode z borovnicami. Vsak sadež posebej imam silno rad, oboje skupaj pa izgubi žlahtnost. Hočem reči: dokler sem sedel sproščeno in vzravnano v udobnem sedežu, mi je nekaj manjkalo do "vzvišene" drže. Ko pa sem yamaha usmeril iz Kranja po vijugasti cesti proti Jezerskemu, se ni bilo mogoče športno uleči za oklep. Jaz bi krmilo zamenjal!"

Klementina Možina: "Uuuuaa, kakšen frajer! Motor namreč. Vedno sem si želela z motorjem na morje. Tudi na Jezersko ... O.K. Vznemirjenost, malo strahu, nervoza, ki pritisika na mehur. Tale yamaha - povsem brez pripomb. Kdaj bo naslednja?"

Andrej Brglez: "Ob srečanju z novim motociklom se mi vedno zdi pomemben prvi pogled in prvi občutek. Tale yamaha se mi je sprva zdela kot oblikovalski poskus obujanja spominov. Površna sodba! Potlej ugotoviš (če le nisi izključno navdušenec nad cestnimi dirkalnimi replikami), da je podoba sveža, da so detajli natančno obdelani, da je barva izbrana z občutkom. Da je v motociklu preteklosti le za kanček šarma. Med vožnjo se potrdi: vse se zdi klasično, japonsko natančno in kar vleče te k odkrivanju meja. Morda pa bolj kot vse to navdušuje občutek varnosti in zaupanja, ki ga vozniku ponuja motocikel s svojo izjemno vodljivostjo in lahkotnostjo obvladovanja vožnje."

Mitja Gustinčič: "Gledam ameriški magazin: za 105 dolarjev na mesec, brez pologa lahko kupiš tole yamaha. Uporaben in prijazen motocikel. Ja, vzel bi jo. Vendar, le rumeno. Ta je najlepša. Potlej bi zamenjal krmilo z bolj ravnim in zlato elokriranim, kakršnega ima KTM duke. In, ta bi bila dobra, kolesi bi zamenjal z najširšimi aluminijastimi valjarji, ki se gredo v vilice, pa čeprav bi bil motocikel zato v ovinkih težje vodljiv. Ja, Akrapovič že riše izpuh, ki bi sedel na diversion. Tole me vse skupaj, prisežem da, mika!"



Tehnični podatki

Motor: naprej nagnjen · štirivaljni · vrstni · zračno hlajeni · po dva ventila na valj · dve odmični gredi v glavi gnani z verigo · vrtnina 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 7000/min · uplinjači 4 x mikuni BDST 28 · elektronski vžig · električni zaganjalnik · svečke 4 x NGK CR7E ali CR9E · akumulator 12V 8 Ah · neosvinčeni bencin · motorno olje 2,9 litra · izpušni sistem 4 v 2

Prenos moči: zobniški primarni prenos, razmerje 2,225 · večploščna sklopka v oljni kopeli, mehansko krmiljena · šeststopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 2,733; II. 1,778; III. 1,333; IV. 1,074; V. 0,913; VI. 0,821 · veriga na zadnje kolo, razmerje 3,00

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

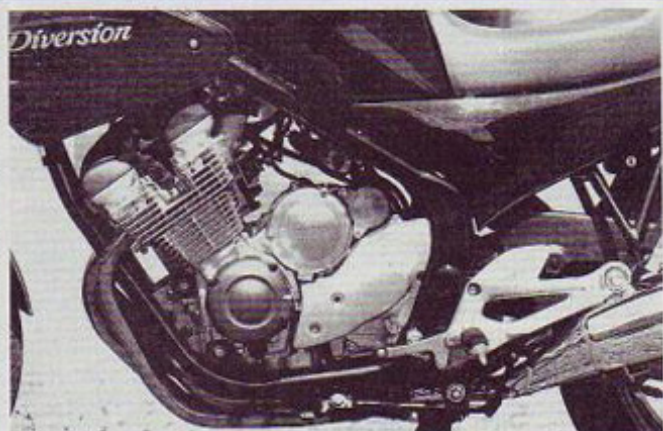
Vzmetenje: spredaj oljno vzmetne teleskopske vilice s kraki \varnothing 38 mm, hod kolesa 140 mm · zadaj nihajne vilice iz jeklene cevi ovalnega prereza, direktno vpet (monocross) centralni plinski blažilnik z vzmetjo, nastavljivo na 7 stopenj, hod kolesa 110 mm

Kolesa in gume: lita aluminijasta trikraka kolesa, kolo spredaj MT2,50x17 z gumo 110/80-17 · kolo zadaj MT3,50x18 z gumo 130/70-18

Zavore: spredaj 1 x kolot \varnothing 320 mm z dvobatno čeljustjo · zadaj kolot \varnothing 245 mm

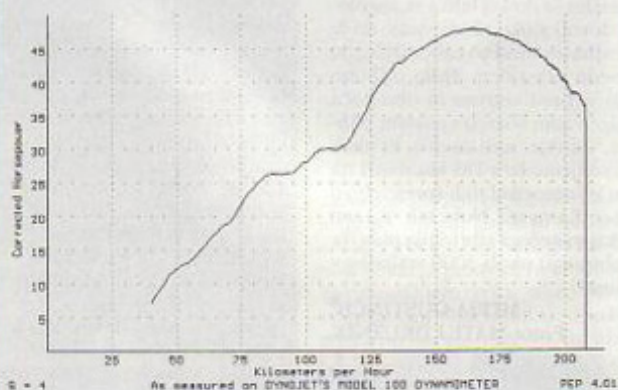
Mere in teža: dolžina 2170 mm · širina 750 mm · višina 1220 mm · višina sedeža od tal 770 mm · najmanjša razdalja od tal 150 mm · rajdni krog 2,6 m · prostornina posode za gorivo 17 litrov (rezerva 3,5 litra) · suha teža motocikla (tovarna) 202 kg

Cena: DEM 7.500 + 42 odstotkov tolarskih dajatev
Zastopnik: Delta Team, Krško



Zračno hlajeni štirivaljnik je vpet v dvojnem cevnem okvirju

DYNOLIN 003 -



S = 4
As measured on DYNOLIN'S MODEL 100 DYNAMOMETER PGP 4.01

DYNOLIN 003 24.9 °C 975.6-15. mBar 0 s., CF = 1.04

SCORPION EXHAUSTS, SLOVENIA, TEL 41-265-733

Naše meritve

Moč motorja, izmerjena na kolesu:	48 KM pri 8650/min
Teža za vožnjo pripravljenega motocikla:	210 kg
(s polno posodo za gorivo in orodjem)	
Poraba goriva (testno povprečje):	6,76 l/100 km
Največja hitrost:	183 km/h
Pospešek:	
0 - 100 km/h	4,9 s
400 m z mesta	13,8 s

Končna ocena

Yamaha XJ 600 S diversion: to je dobesedno motocikel za vsak dan, kot kavbojke. Za razumen denar prinaša zmerne zmogljivosti. In je zato hvaležen partner tudi za začetnika.

Cene nadomestnih delov (drobnoprodajne cene izbora nadomestnih delov, v DEM)

• zavorna ročica, komplet	288
• pogonska veriga z verižnikom	415
• zavorne ploščice, spredaj	79
• zavorne ploščice, zadaj	118
• bat, komplet	115
• tesnilo glave motorja	54
• oljni filter	23
• prednje kolo	1002
• prednji blatnik	79
• utripalka, prednja	35
• utripalka, zadnja	47
• posoda za gorivo	724
• sedež	281
• desno ogledalo	83
• steklo oklepa	169
• desni pokrov motorja · generatorja	49
• desna stopalka	101