



Primerjave kažejo, da je hondin turbo motocikel morda le nekoliko boljši od yamahinega. Končno oceno bodo dali testi na cesti.

Yamaha je v zadnjih dveh letih storila na področju motociklov velik korak naprej. Iz pretežno dvotaktna paleta motorjev je razširila svojo ponudbo krepko v štiritalčni prostor, predvsem v srednjevisoki razred, kjer je sicer doma Honda.

Znanilci nove dobe so bili modeli XV 750 SE ter TR 1, ki so se pridružili štirivaljnim XJ 400(500)550.

Izbruh novosti je sledil lani v Parizu. No, to pa smo že opisali.

Presenečenje Pariza je bil Yamahin turbo, ki je s svojim nenavadnim izgledom takoj razdvojil opazovalce. Prve

Yamaha XJ 650 turbo

Ni najlepša, je pa »strupena«

Yamahin turbo ni najbolje ocenjen – Tudi design je vzrok za kritike

testne vožnje pa so tudi že izoblikovale mnenja.

Motocikel je, po besedah Yamahinih tehnikov, zasno-

van za jutri. Pa se s tem vseeno ne bi strinjali. Res pa je, da je nenavaden design težko prebravljivi zaradi nesorazmernosti. Sicer pa, kako že pravijo? Sto ljudi, stovajset okusov.

Voznik se na motociklu odlično znajde, vse je zasnovano tako, da kar pade v roko. Moti

le nekam v višave potegnjeno prednji del sedeža. No, ja...

Udobje je veliko tudi med vožnjo. Oklep popolnoma ščiti pred vrtnici vetra. Le dolgonogi vozniki se bodo s koleni tiščali v robove oklepa. Krmilo je nekaj boljšega, kar je danes na motociklih. Armaturna plošča je sicer popolna, toda dokaj vsakdanja. Odličen je plastični prozorni oklep, ki sploh ne loči pogleda.

Seveda. Največ pozornosti velja motorju. Tehniki so za osnovo vzeli motor modela XJ 650, štiritalčni štirivaljnik s 653 kubiki.

Motorja niso naphovali in tudi Mitsubishijev turbo skrbi le za 0,5 bara nadtlaka, kar je za turbo motorje dokaj nizka vrednost. Toda zmogljivosti zato niso okrnjena. Motor zmore (odvisno od tržišča, kamor je namenjen) od 62,4 do 66,1 kW (85 – 90 KM) pri 8500/min, kar je dovolj za hitrost (sicer na testu le ocenjeno) 240 km na uro. Lepo, kaj?

Se pa Yamahin turbo v primerjavi s Hondinim popolnoma drugače obnaša. Honda je normalna do 500/min, nato pa se razvija. Yamaha pa eksplodira med 500 – 6000/min, nato pa se umiri. Čeprav padcev moči ni, Turbo reagira z dokajšnjo zamudo, kar zna biti za neizkušene neprijetno, če že ne nevarno. Seveda se ta pomanjkljivost pokaže v vožnji na meji, po možnosti na spožkem cestičku.

Prenos moči se odvija prek petstopenjskega menjalnika in kardana, ki ni bil deležen pripomo.

Vzmetenje motocikla je klasično, lega odlična z oddaljenim limitom, dva koluta sprejda in boben zadaj so svoji na lego popolnoma kos, čeprav boben na trenutke sili k blokiranju.

Sicer pa so slike zelo zgovrone. Medna bo yamaha turbo prav kmalu na prodaj. Seveda ne pri nas, da ne bo kakšnih prezgodnjih radosti!



Armaturna je popolna, toda nič kaj futuristična

foto sneiper,
tekoči razvijalci, lupe,
foto priročniki,
albumi,

