

Vozili smo

YAMAHA XJ900S DIVERSION

ŽIVETI V DVOJE

Pri Yamahi imajo prav, ko menijo, da bodo prihodnja leta naklonjena turistično-športnim motociklom.

Sredi septembra je sonce še toplo zlatilo. Tam visoko, kjer še trava slabo raste, na gorskih prelazih med Avstrijo, Švico in Italijo, sem kar nejeverno srečeval cele kolone motoristov, ki so v živahnem ritmu vijugali po grbastem asfaltu.

Solo, v paru, na športnih strojih, turističnih križarkah, na specialkah za enduro.

Uživali so svet in življenje. Še veste, kako je to videti?

dovolj turističnih zmogljivosti, nekaj športnega duha, prijaznost do okolja (in do lastnika), nizki stroški na kilometer vožnje.

Avstrija.

Delta Team je vabil na premiero novega Yamahinega motocikla. S ključi od hotelske sobe sem od mične hostese prejel tudi zemljevid ter knjigo z zelo podrobnimi podatki, road book: za 800 kilometrov brezhibno popisane in označene poti, ki je vodila iz Avstrije v Švico, v Italijo, križem kražem preko meja, vedno visoko v gorah.

Na predvečer so Yamahini možje, z vodjo razvoja motocikla na čelu, predstavili misel, ki jih je vodila k snovanju novega motocikla diversion. Ta sledi poslovno zelo uspešni poti 600-kubičnega modela, predstavljenega leta 1991. Jasne misli: lahkoten za vožnjo,

Vodja projekta Hashimoto ob tolmačenju ustroja nove yamahe





Na prvi pogled yamaha XJ900S diversion ni nič tako bleščeče eksotičnega, da bi človeku nevarno vztrepetalno srce, da motoristu ne bi dalo spati. Je povsem običajen motocikel, kakršne smo gledali že pred kakšnom desetletjem in jih gladko pozabili tisti hip, ko so se oblikovalci domislili plastičnih oklepov in transplantiranja dirkaške tehnike. Toda hkrati smo, drsajoč s koleni ob asfalt, pozabili tudi, kako je lahko svet drugačen in lep, če pustiš uro doma in ga pogledaš v dvoje.

Ali pa to naredijo leta. Dva-setletni razgredž po takšnem

motociklu zagotovo ne bo segel. Raje zvija vrat in utruja roke ter sopotnico na dirkaški repliki. Tudi tako gre.

Vendar, ko začutiš potrebo, da bi si okoli vratu zavezal kravato, je to znak, da čuti zmorejo nekaj več širine. In motocikel, kot je diversion, pelje v to smer.

Štirideset nas je bilo motociklističnih novinarjev in za desetino Yamahinih mož, vsak v sedežu svojega motocikla, ko smo zapustili Seefeld. Tudi konstruktor motocikla gospod Hashimoto je navlekel usnjeni kombinezon dirkaških barv, potisnil road book v potovalko,

z magneti pripeto nad posodo za gorivo, in se pridružil nekontrolirano raztegnjeni karavani. Dirkaško razpoloženi so slepo izginili v dalj, večina pa je s prstom sledila zarisani poti, števcu prevoženih kilometrov in slikovitemu alpskemu okolju.

Uporaben je ta motocikel. Krauser je po Yamahinih načrtih izdelal prostorne (34 ali 46 litrov) potovalne kovčke, ki pripeti ob bok motocikla še poudarjajo potovalno nprav motocikla. Sodijo v nabor (prepotrebne!) dodatne opreme, tako kot velika obešanka za posebej zanesljivo za-



Slok in lično oblikovan motocikel je povsem uporaben šele s pripetimi kovčki ob boku



klepanje motocikla.

Tudi kardana namesto verige (hej, mar tako zelo radi perete, mažete in napenjate verigo?) je za brezskrbno vsakdanjo ali za turistično rabo motocikla močno prijazna in na moč hvaležna pogruntavščina. Yamahini inženirji so dobro



Za oklepom: pregledna armaturna plošča in priročno krmilo

opravili delo, kajti zvezanih oči sploh ne bi začutil, da motor veže z zadnjim kolesom toga vez. Deluje odlično. Mehko. Tako kot veriga. In zagotavlja čiste roke!

Motocikel je zelo s poslušnim uglasen celota. Resnično: le nekaj sto metrov vožnje je treba, da se voznik povsem ujame s krmilom, z odzivi, s celim motociklom. In tisti hip pozabiš nanj. Vse kretanje so instinktivne. Reakcije pričakovane. Sproščujoče. Tako naravna in preprosta je

vožnja te yamahe.

Krmilo je primerno široko in dovolj dvignjeno, da je sedenje v široko in udobno podloženem sedežu prijetno. Stopalke so ravno prav potisnjene nazaj. In oklep je tako ukrojen, da usmerja zračni tok mimo voznika. Le mirni vz-

Klasika: zračno hlajeni štirivaljnik ima ojačano ohišje, olajšano ročno gred in sistem krmiljenja ventilov, zmogljivo vžigalno elektroniko in sekundarni dovod zraka za čistejšo izpušne pline





večno. In razmeroma čisto: iz zajetne komore zračnega filtra napeljava (Air Intake system), opremljena z ventili, dovaja svež zrak do izpušnih ventilov. Sekundarno izogorevanje, ki ga je na starih bokserjih predstavil že BMW, učinkovito (do 40%) zmanjšuje količino nezaželenih primesi izpušnih plinov.

Pozabite dirkaške zmogljivosti. Motor zmore lepih 90 KM. To je ravno pravašnja čreda, da motocikel v dvoje in z goro prtljage živahno in tudi odločno vleče. Kajti tu bolj kot sama »zrebeta« v motorju izstopa širok razpon uporabnih vrtljajev. Prevedeno to pomeni: prestaviš v četrto ali peto prestavo in se cel ljubi dan le poigravaš z ročico plina! Ali pa s polnim plinom brziš in brez težav dosegaš visoka hitrostna povprečja. Oboje je v življenju uporabno.

Motor je vpet v dvojni jeklen cevni okvir zaprte konstrukcije. Zgornje cevi merijo v premeru lepih 48,6 mm; kraki prednjih teleskopskih vilic 41 mm; prednji zavorni koloti 320 mm. Izdatno dimenzionirano. Zato se pusti motocikel tudi precej športno ostro voditi. In tu se mnenja razcepijo. Zavore. Motocikel lepo ustavlja. Toda potreben je kar soliden stisk ročice na krmilu (ne le zaviranje z dvema prstoma), da se kaj opaznega zgodi. Športno obarvani vozniki vihamo nos. Tehniki trdijo, da turistično umirjeni voznik v paniki ne bo znal uporabiti dirkaško ostrih zavor. Oboje je res.

Yamaha XJ900S diversion je po končani gorski testni vožnji prepričala, da je motocikel vreden pozornosti. Cena naj bi bila (na nemškem trgu) okoli 15.000 DEM. Za ta denar ponujajo precej motocikla.

MITJA GUSTINČIČ
 Foto: Wout Meppelink

Tehnični podatki



Kardan: nežen kot veriga, ne zahteva pogostega vzdrževanja

Motor: naprej nagnjen - štirivaljni - vrstni - zračno hlajen - po dva ventila na valj - dve odmični gredi v glavi, gnani z verigo - vrtina in gib 68,5 x 60,5 mm - prostornina 982 kubikov - kompresija 10:1 - največja moč 65,8 kW (90 KM) pri 8.250/min - največji navor 83,3 Nm pri 7.000/min - uplinjači 4x mikuni BDSR 34 - elektronski vžig - električni zaganjač - neosvinčeni bencin - izpušni sistem 4 v 2.

Prenos moči: zobniški primarni prenos - večploščna sklopka v oljni kopeli, mehansko krmiljena - petstopenjski menjalnik, kardan na zadnje kolo

Okvir: dvojna zaprta konstrukcija iz jeklenih cevi - medosna razdalja 1505 mm - kot glave okvirja 27 stopinj - predtek 121 mm

Vzmetenje: spredaj oljno vzmetne teleskopske vilice s kraki ø 41 mm, hod kolesa 140 mm - zadaj nihajne vilice, 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 MT3,00x17 z gumo 120/70-17 - kolo zadaj MT4,00x17 z gumo 150/70-17

Zavore: spredaj 2x kolot ø 320 mm z dvobatno čeljustjo - zadaj kolot ø 267 mm

Mere in teža: dolžina 2230 mm - širina 735 mm - višina 1300 mm - višina sedeža od tal 795 mm - najmanjša razdalja od tal 130 mm - prostornina posode za gorivo 124 litrov - suha teža motocikla (tovarna) 239 kg



Prednji zavorni komplet: zahteva odločen stisk zavorne ročice

vratni ogledali sta na prekratkih pecljih, pa je tako slika prepolna lastnih komolcev.

V notranjosti oklepa klasična ovalna in pregledna armaturna plošča: merilnik hitrosti z dvema števcema prevoženih kilometrov, merilnik motornih vrtljajev, merilnik količine goriva, digitalna ura, serija lučk. V sredini, ob krmilu, kontaktna ključavnica nove generacije, ki učinkoviteje varuje motocikel pred krajo. Znana stikala. Na krmilu po otipu prijetne ročice.

Nad motorjem se boči posoda za gorivo s prostornino 24 litrov. In če upoštevamo, da mi je na enem odseku poti uspelo prevoziti 100 kilometrov z manj kot petimi litri bencina, je jasno, da ni treba prav pogosto ustavljati na črpalkah.

Zračno hlajeni štirivaljni z 900 kubiki, s po dvema ventiloma na valj, s štirimi uplinjači in petstopenjskim menjalnikom je primerek dokaj preproste, znane in neproblematične tehnike. Mlin, ki zmore razumno poceni mleti