

# Težka križarka

Yamaha je z najtežjim modelom svojega programa stopila na najvišjo stopničko – Malo motociklov lahko ponudi toliko udobja in elegancije kot Yamaha XS 11 – Teža izrazito vpliva na zmogljivosti okvirja

Nič nenavadnega ni v tem, da se je križarka na dveh kolesih prvič pojavila v ZDA in ne v Evropi. Zunanji videz je takoj potrdil domnevo, da je ekskluzivno vozilo na dveh kolesih namenjeno bolj ameriškega okusa. Yamaha XS 1100 je eden prvih japonskih motociklov z motorjem prostornine prek enega litra. Pojavila se je nekako na začetku »ere tisočakov« in je bila v svojem času prav gotovo najbolj razkošno opremljen motocikel.

Že prvi kilometri vožnje so pokazali, da velika Yamaha nima pretranih športnih ambicij. Motocikel je težak, masiven, s pogonom na zadnje kolo prek kardanske osi, njegov osnovni namen pa je nuditi dolgočasno na dveh kolesih predvsem udobje in brezskrbno vožnjo.

Japonskim inženirjem je vsaj slednje nedvomno uspelo, saj je položaj voznika skoraj idealen. Sedež, stopalke in krmilo so odlično izbrani. Človek dobi občutek, da sedi na motociklu, narejenem po meri! Ročice in stikala na krmilu so priročna in razkošna plošča z instrumenti ponuja prav vse, na kar bi skrbni motorist lahko pomislil. Yamaha si je na XS 11 prva privoščila štiriogledni žaromet in instrumente, kar je sedveda povzročilo deljena mnenja, vendar se je novost pokazala kot dovolj praktična. Žaromet je prav gotovo eden najboljših med velikimi motocikli, vožnja z nezasečeno lučjo je kot vožnja med reflektorji!

Motor je štirivaljni, prostornine 1102 cm<sup>3</sup>. Osem ventilov odpirata dva odlični gredi v glavi, motor pa diha skozi štiri uplunjače znamke Mikuni, ki so podlačni premera 34 mm.

XS 11 se lahko ponaša z enim najbolj prožnih štirivaljnih motorjev, kar jih je kdajkoli prišlo iz dežele vzhajajočega sonca. Stroj zagura in potegne z neverjetno močjo v peti hitrosti iz kateregakoli števila obratov. Navar se pojavlja pri 3000 obratih, vendar se Yamaha takrat že »giblje!« Naj zveni neverjetno, pa vendar se z japonsko lepoticno mirne, duše prevažate na 900 obratih v peti hitrosti, ne da bi ji prizadejali kaj hudega.

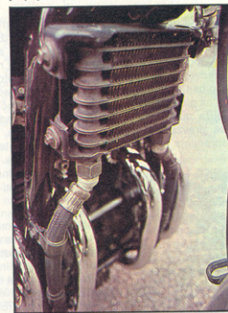
Lahko pa se zgodi kaj nasprotno, če ste z ročico za plin preveč obsejni. V črno pobarvanem motorju je dovolj moči, da se zadnje kolo pri močnem pospeševanju zavrti v prazno na še tako dobrem asfaltu. 95 KM, kolikor jih pri 8000 obratih zmore mogočna Yamaha, smo na testnih vožnjah občutili le nekakjark. Vendar dovolj, da se je vaša utrip dvignil krepko nad normalo!

Motor je popoinoma brez tresljajev, ne glede na število obratov. Ogledala, ki so odlično postavljena, se niso niti za trenutek zatresla in v gumijaste bloke vpet motor, poleg tega, da je čudovito uravnotežen, nima nikakršnih vplivov na okvir. Križarjenje po hitrih avtocestah pri hitrosti 180 km na uro ne bi japonski križarki delalo posebnih težav. Največje hitrosti nismo izmerili, merilnika hitrosti pa prek številke 200 nismo uspeli zavrteti (Čeprav bi šel nedvomno še za kakih 18 km naprej), saj je na slovenskih cestah že to norost.

Glede slabosti japonske lepoticne pa se pridružujemo mnenju večine zahodnih testnih voznikov. Nemogoč ropot pri prestavljanju močno pokvari soliden vtis celotnega vozila. Poizkušali smo vsemogoče, pa ni šlo brez obupnega »klonk«. Pri tako neposrednem prenosu moči, kot ga ima na primer BMW, bi to hitro morala še oprositi, večvaljni s povpreč postavljenim motorjem pa si tega ne bi smel privoščiti.



Yamaha XS 11 ne more skrivati svoje teže. Z udobjem se plačuje davek na slabših cestah, jih je pri nas še vedno dovolj



Oljni hladilnik je, iz do sedaj še neznanega vzroka, le na modelih za evropsko tržišče. Motor ni kazal nikakršnih znakov pregrevanja, čeprav je znano, da se v japonskih štirivaljnihkih temperatura olja suče kar med 120 in 140 stopinj

XS 11 bi novega lastnika po mestnih ulicah prav gotovo razočarala. Radikalni kot glave okvirja (60,5 stopinj) in sprednje vilice z globom prk 26 mm, vse to preprica novince, da motor »vleče« iz ovinka. Morda se človek te posebne lastnosti kmalu navadi, težje pa bi se navadili na poplesavanje na cestah z neravno podlago. Videti je, da blažilniki nevmeteni masi motocikla niso kos. Kolikor smo na dobrih cestah deležni udobja, toliko zgubimo na slabih, ovinkastih dežnih cestah.

Tudi na mestih, kjer se stikata star in nov asfalt, je okvir pokazal slabe lastnosti, saj se je težko umiril. Velika Yamaha ni imela hidravličnega blažilnika na sprednjih vilicah, ki bi težavo svaj delno odpravil, ali – bolje rečeno – zakril.

Veliki koluti, ki sicer dajejo občutek varnosti, imajo prav gotovo zaradi svoje teže tudi nekaj vpliva na obnašanje nezavzemanih delov motocikla. Pri močnem zaviranju se je nekakjark pokazalo, da so morda celo premočni, saj smo se večkrat znašli v neprijetnem položaju z blokiranim sprednjim kolesom. Morda je to problem, ki ga je možno rešiti kar z drugim materialom na zavornih ploščah, to pa bodo pri Yamahi gotovo kmalu izboljšali. Ne glede na to je XS še vedno eden najboljših testnih motociklov, saj glede na velikost in težo pretirani športni kvaliteti motorist niti ne pričakuje. Sicer pa, popolnega motocikla še dolgo časa ne bo.

VOJKO PRINČIČ  
foto: MARJAN ZAPLATIL