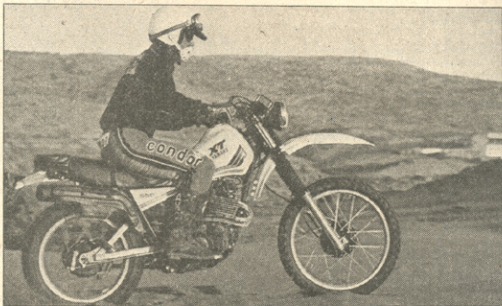


(MIG) – Zadnja iz serije XT je bila novinarjem predstavljena v Maroku, sredi peščenih sipin in kamnitih stez. Teren je bil uničujoč, pravi tesni poligon za motocikel, ki pri kupcih še vedno vleče.

Motocikel, ki je v osnovni star že pet let, je ponovno navdušil. Kajti sodobnejši design, več moči in z leti pridobljene izboljšave ga postavljajo v vrh razreda, kjer nastopajo honda XL, Suzuki DR, BMW R 80 G/S, morini camel, KTM ...



Motocikel je pridobil v sedanjí izvedbi sodobnejše linije, prožnejši motor ter vrsto drobnih popravkov

Motocikel je razvit v detajle, tako pade v oko. Linije so v primerjavi s stariim XT 500 sodobnejše, bolj terenske, vzmetenje je z dolžim nodom, zadaj cantilever, ozek in visok rezervoar, za sedežem torbica za orodje... Takole nametno da misli na popolnoma nov motocikel.

Oprma in izdelava so na visoki ravni. Enako očno zasluž: tudi voznikov položaj na motociklu. Zato pa je toliko slabše poskrbljen za sopotnika. Kajti njegove opore za noge so pričvrščene na zadnjo rihajko in vožnja po raztrgani cesti poskrbi za nemajhna muka. Škoda, saj pravišnje rešitve poznamo že vrsto let.

Med zunanji elementi je bila na novo zasnovana tudi »hrbenica«. Okvir je na novo obdelan (del okoli glave nov rezervoar za olje), motor je del konstrukcije. Centralno cono zapinjajo je velik blažilnik cantilever vzmetenja, ki je opravi fazo pretiskov na vseh motorjih terenih. Tudi prodnja vilica je nova, premera krakov \varnothing 38 mm, solidne kvalitete.

Tudi motor je bil deležen radikalnih sprememb, saj je sodobnejši. To je štriktakti dvovalnik z eno odmislno grejivo v glavi, krmiljeno z verigo, štirim ventili na valj, grejivo za dušenje vibracij, tranzistoriskim vžigom ter dvema uplinjačema.

Kick starter je vgrajen na desni strani motorja. Povezan je z izpušnim ventilom, ki se preko pletenice odpre v trenutku zagona motorja – zmanjša se kompresija (8,3:1), vžiganje je zato lahkotnejše

ma – anim klasičnim, enim podilačnim uplinjačem. Motor je postal elastičnejši, lahko vžiga, na nizkih vrtiljih ima odlike trial motorja.

Dva uplinjača pomenita 20% boljše polnjenje, kot pa bi dosegli z enim uplinjačem večjega premera. Tako zmore motor 38 konjev pri 6500/min. Moč prenaša na kolo petstoperjski menjalnik prek neutrudljive sklopke. Sekundarni prenos je prek verige.

Motor je izredno prožen. Vleče krepko z minimuma, v peti prestavi mu góde tudi borih 2500 vrtiljev. Najoprijavnejše pa je tretja prestava, ki pride do veljave na ozki, zaviti progi. Kajti v tej prestavi se motor z minimuma povzgne silovito vse do hitrosti 100 km na uro.

Terenskim ter esaltnim razmeram zavore ustrezajo. Ne poznamo falinga. Tudi okvir je miren, zmanjšan naklon

Gornja cona okvirja je hkrati rezervoar za 2,2 litra olja. Centralni del zapinja ju blažilnik cantilever vzmetenja

prednje vilice pa zagotavlja več okretnosti ter manj voznikovega napora. To so najlepše izkaže na težkih terenahkih vožnjah, ko je motocikel poslušen ter lahko vodljiv kljub »prazni« teži 130 kg.

Za motocikel s 558 kubiki prostornine teža ni pretirana. Konstruktorji so segli po plastiki (oba blatnika in bočni stranici, posoda za gorivo pa je iz varnostnih razlogov pločevinasta – sprejme 11 litrov goriva).

Motocikel je spredaj obut v gumo 3.00-21, zadaj pa v 4.60-10. Kot pri vseh motociklin ta kategorije predstavljajo gume kompromis med cestno in terensko gumo kar pomeni, da hitra vožnja po asfaltu ali blatni ni zaželena – tu so gume na meji zmogljivosti. Sicer pa, zadnje gume je potrebno menjati že po prevoženem tisočaku.

Končna ocena za yamaha XT 550 je visoka. Yamaha je pred petimi leti uvedla razred cestno terenskega motocikla politrške prostornine. Odziv kupcev je bil zelo ugoden, zato se je tudi konkurenca povzela in, lahko bi rekli, prevzela vodstvo. Toda izboljšave na novem XT motociklu kažejo, da bo Yamaha še vedno rezala dobršen del prodajnega kolača. V pomoč bo seveda tudi pomanjšana verzija tega motocikla z motorjem prostornine 200 kubikov.

