

## Vzporedni test

YAMAHA YZ 125  
YAMAHA YZ 250

Včasih je bilo tule doma veliko dirkaških želja. Dirkalnih motociklov pa ne. No ja, pravzaprav bili so, ampak šele tam, za mejo. Dirkanje pa je le nekako živelo. Zaradi iznajdljivosti.



## MED Z

Prav veliko iznajdljivosti danes ni več treba. Zvezde sreče so v ugodnejšem položaju, kot so bile nekoč: manj mesečnih plač je treba odšteti za motocikel, cene so razmeroma ugodne in dirkalni motocikli so v Sloveniji naprodaj že tisti hip, ko ugledajo evropska tla. Skratka, plačaj in pelji.

No, da ne bo nerazumevanja. Vozili smo motokros yamahe letnika '94. Prave in popolne dirkalne motocikle, ki omogočajo v serijski izdaji tudi solidne uvrstitve na dirkah zvenečega ranga. Toda namen le ni tako togo športen, dirkalen. Takšnale zverca je lahko tudi prvovrstno igralo. Igrača ali orodje. Kakor pač gledaš.



## YAMAHA YZ 125

Največ svežine in novosti v letošnjem letu pri Yamahi ponuja model YZ 125. Seveda ne po naključju. Vlaganje v razvoj motociklov tega razreda je samo po sebi umevno, saj je poleg 250-kubičnega razreda to najbolj privlačen in tudi tržno najbolj uspešen športni razred.

Očitno je, da je Yamahine inženirje gnala močna želja pokazati svojo vrednost ravno tam, kjer je to zaradi močne konkurence najteže: v razredu do 125 kubikov. Na pogled relativno preprosta zgradba teh motociklov in danes že skoraj do popolnosti izdelani posamezni elementi lahko človeka zapeljejo v misel, da kaj boljšega kratko malo ni več mogoče pričakovati. Pri Yamahi pa dokazujejo, da je. In to potrjujejo s popolnoma novim motociklom, na katerem je ostalo le malo delov, ki jih poznamo še s prejšnjega modela. Razvojni koraki so znani: danes na tovarniškem dirkalnem motocik-



# ABAVO IN POKALI

Omogoča zanimivo in aktivno popoldansko razgibanje. Seveda ne v prometu. V neobljudeni gmajni pa utegne biti zanimivo. In navsezadnje tudi poceni: registracija ni potrebna, zavarovanje tudi ne. In če se motocikel prekopicne, prave škode ni niti videti.

Mraz? Zebe nikoli, pa če poka drevje od mraza. Razgibanje na motociklu za motokros je naporna aerobika. Če je ritem ostrejši, postane garanje v kristalnem pomenu besede. Američani, na javnih cestah hitrostno krepko omejeni, so tovrstno zabavo iznašli že pred časom.

lu, jutri v serijski proizvodnji.

V samem vodno hlajenem, dvotaktnem agregatu moramo najprej omeniti novo ohišje motorja in nove mere vrtnice in giba, ki znašajo 54 x 54,5 mm. Nove mere so narekovele spremembe na sesalnih in izpušnih kanalih ter pri samem sesanju goriva. Predvsem kaže tu omeniti sistem YPVS (Yamaha Power Valve System), namenjen popolnejšemu in bolj natančno uravnavanemu pretoku plinov skozi izpušni kanal: to je še vedno najbolj obču-

tljiva točka dvotaktnih agregatov pri doseganju čim večje, pa hkrati kultivirane in uporabne moči v spodnjem in srednjem območju vrtljajev. Sistem YPVS je znan že iz agregatov, namenjenih cestno hitrostnemu modelu yamaha TZ 250, od koder so ga v večji meri tudi prenesli.

Tudi celoten izpušni sistem so prilagodili novim potrebam agregata in mu namenili nekoliko lažji in bolj kompakten izpušni sistem. Motorju z valjem, ki ima nekoliko spremenjen na-

klon, so lahko zaradi zgoraj opisanih sprememb namenili tudi močnejši in zmogljivejši vžigalni sistem.

Tudi okolja agregata (torej okvirja motocikla) pri svojem delu niso izpustili. Geometrijo okvirja so nekoliko spremenili: na novo je nastavljen kot glave okvirja, ki znaša 24,7 stopinj, medosna razdalja je krajša, hkrati pa so obrusili težo okvirja za 0,5 kg. Tudi zadnja nihajna vilica monocross je nekoliko lažja, saj so pri njeni izdelavi uporabili novo zmes aluminija.

Vozniku so namenili 10 mm debelejši in na novo oblikovan sedež, ki ponuja več tolerance v iskanju prave lege in razporeditve teže.

Da bi izboljšani okvir lahko prišel še bolj do izraza, so mu spredaj in zadaj namenili učinkovitejše blažilnike s široko paleto možnosti izbire različnih nas-



Olajšan okvir iz jeklenih cevi tesno objema motor. Tudi zadnje vilice so olajšane.



Yamaha YZ 125: povsem prenovljen motocikel

## Vzporedni test

tavitev. Spredaj imajo vilice upside-down premer krakov 43 mm in hod 300 mm, zadaj pa je centralni blažilnik vpet v monocross sistem in omogoča kolesu gib 300 mm.

Zavorni koluti spredaj in zadaj so na novo zasnovani. Pri korekturi prejšnjih je bilo glavno vodilo inženirjev izboljšanje hlajenja in enako učinkovito zaviranje v vseh razmerah, kar jim je uspelo predvsem z uporabo novih materialov ter z dodatnimi luknjami v kolutih spredaj in zadaj.

Ko sedeš na YZ 125, dobiš občutek stabilnosti in zaupanja v motocikel. Spremenjen sedež vozniku zagotavlja precej naravno lego in mu omogoča veliko prostega manevrskega prostora, kar zelo olajša vožnjo tistim voznikom, ki se te obrti šele uče.

Čeprav se je popolnoma nov agregat šele utekal, me je pre-

senetil z mirnim prostim tekom ter izjemno željo po sproščanju zaloge moči, ki jo je izrazilo kazal ob še tako majhnem dodajanju plina. Med vožnjo sem začel počasi verjeti temu, kar o novi Yamahi pravijo njeni snovalci: zelo mirno se lahko pelješ v nizkih prestavah in z nizkimi vrtljaji, ne da bi agregat pri tem kazal kakršnokoli upiranje. Idila me je kar malo zavedla. Plin sem nekoliko bolj privil in v mislih pričakoval enakomerno naraščanje moči do končne, najvišje točke. A ni bilo tako. Agregat je le še za trenutek stregel z mehko rastjo moči. Naenkrat pa je izbruhnil val vse preostale moči, te pa je, kot sem presenečeno ugotovil, ostalo še zelo veliko. To dejstvo me je v začetku nekoliko jezilo: mislil sem si, da so me s poudarjanjem uporabne moči v nizkih vrtljajih spet potegnili. A že po nekaj

prevoženih grbinah sem moral spremeniti tudi to mnenje. Motocikel, ki je namenjen dirkaški vožnji, mora imeti zalogo moči, da jo lahko voznik uporabi tisti hip, ko se za to odloči. Dobiti jo mora takoj. In v celoti. Seštevanje delčkov sekund na koncu odloča o zmagovalcu. Zato motociklu nikakor ne gre oprekati galopa vseh njegovih devetintridesetih konjev pri 11.000 vrtljajih. Delo in odločitve Yamahinih inženirjev je treba samo pohvaliti. Motocikel je uporabno prožen v nizkem območju vrtljajev, da ga je moč odlično izbrati v situacijah, ko bi bila prevelika moč nesmiselna. In hkrati dovoljuje vožnjo v najvišjem režimu moči takrat, ko je to potrebno.

ANDREJ BRGLEZ

tavitve odpiranja-zapiranja, kar skupaj s popolnejšim vžigalnim sistemom botruje ugodnejši krivulji navora in moči.

Lepih 52 KM za 250-kubični motor pomeni več kot 200 KM na liter prostornine. Visoko eksplozivno! Da bi bilo pospeševanje s štartne rampe in iz ovinkov popolnejše, bolj tekoče, so povečali maso vztrajnikov motorne gredi in v sklopki aluminijaste plošče nadomestili z jeklenimi, manj občutljivimi za visoke temperature. Letos so dirke daljše!

Na zunaj iz okvirja, to je enojna zaprta konstrukcija, ni razbrati sprememb geometrija je ostala nespremenjena: kot glave 25,2 stopinje in predtek 122 mm. So pa spet našli način, da so okvir in zadnje vilice tipa deltabox olajšali. Ter so-

## YAMAHA YZ 250

Najmočnejša je iz družine YZ.

Na dirkah dokazano vzdržljiv in soliden motocikel. Za sezono '94 je le z urarskim posluhom izpopolnjen v drobnih detajlih. Za več harmonije. To pomeni, da se v lanskem letu tovarniško oskrbovani dirkači prav glasno in pogosto nad motociklom le niso priroževali.

Pri Yamahi so celo tako samozavestni, da so ocenili motocikel kot najboljšo stvaritev vseh časov. No da, dvajset let so že aktivni v svetovnem prvenstvu v motokrosu. Zadevo zagotovo dobro poznajo. Toda v isti sapi poudarjajo, da je bilo najboljši serijski 250-kubični motocikel izredno težko - izboljšati.

Dirkači še nikoli niso oblegali tehnikov s prošnjami za manjšo moč. Svet se pač vrti v isto

smer in tudi motor za leto '94 zmore več moči: v spodnjem in srednjem območju vrtljajev. V območju, kjer je mogoče veliko pridobiti pri času. Gledano matematično se s polnim plinom (na vse bolj umetno grajenih progah) vozi le nekaj odstotkov trajanja cele dirke. Vse bolj je pomembno pospeševanje iz ostrih, zaprtih ovinkov. Zato so motociklu namenili tudi močnejšo sklopko.

Tehniki v motor radikalno niso posegali. Najdemo modificiran uplinjač in preoblikovan sesalni kanal (v ohišju motorne gredi) za učinkovitejšo polnjenje ohišja motorne gredi s svežo zmesjo. Temu je sledil popravek kotov odpiranja kanalov pretoka in izpuha ter prilagojen izpušni sistem. Izpušni ventil (YPVS) je bogatejši za več stopenj nas-



Okvir in motor sta v osnovi enaka kot v letu '93.



Yamaha YZ 250: izpopolnjeni so le drobnih detajli.

časno povečali togost.

Tako kot pri 125-kubičnem motociklu so tudi tu uporabili nov enodelni gornji most prednje vilice in poenostavili zategovanje ležajev v glavi okvirja. Tudi vzmetenje je enako: gib so zmanjšali za 10 mm (na 300 mm spredaj in na 315 mm zadaj). Zadnjemu blažilniku so na elementu za kompresijo namenili nov 18 milimetrski ventil. Po prvih ocenah tako modificirano vzmetenje in za 10 mm tanjši obložen sedež opazno prispevajo h gibčnosti in okretnosti motocikla. Pri

Yamaha trdijo, da se jim je posrečilo sestaviti še bolj vzniku prijateljski in za vožnjo uporaben motocikel.

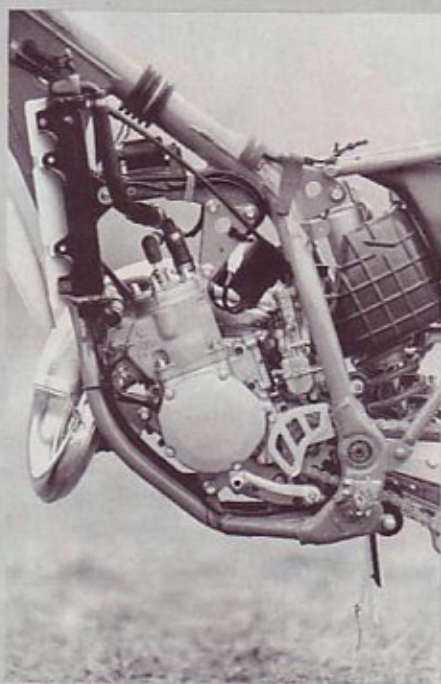
In tako z vsem spoštovanjem do pol stotnije žrebcev brcnem zaganjalnik. Nič se ne zgodi. Premalo odločno, me podučijo iz ozadja. Še enkrat: motor kot kovinska eksplozija zazvoni iz izpušne cevi; vsak gib na ročici za plin izzove pogrmovanje moči ujetje v kovino.

Sedim visoko, udobno. Sedež je potegnjen visoko na osemlitrsko posodo za gorivo. Prestavam v prvo in zmerno nežno speljem. Kljub razmočenim tlom zadnja guma najde toliko oprijema, da se prednje kolo vzpne v zrak. Pomaknem se povsem na posodo za gorivo, prenesem težo na prednje kolo in privijem plin preko ravnega travnika. Motocikel pospeši kot reaktivec na vzletni stezi. Tam na koncu se obesim na zavore in pribijem kolesa v zemljo: spredaj in zadaj kolut, letos oba navrtana in nič več radialno narezana, zelo učinkovita in z dobrim občutkom na zavornih ročicah. Ostro obračam, skušam nežno pospeševati, motocikel ritne in hoče zdvijati. Prav imajo pri Yamahi. YZ 250 nudi vsega v izobilju in res je treba imeti znanje ter moč, da lahko uporabiš tale skupele lepo zapakirane vrhunske tehnike. Je pa seveda na moč razveseljivo, da se z motociklom na treba boriti. Odločiš se za umirjeno vjuiganje in plezanje čez grbine: uslišano. Zmoreš leteti za hišo visoko? Tudi uslišano.

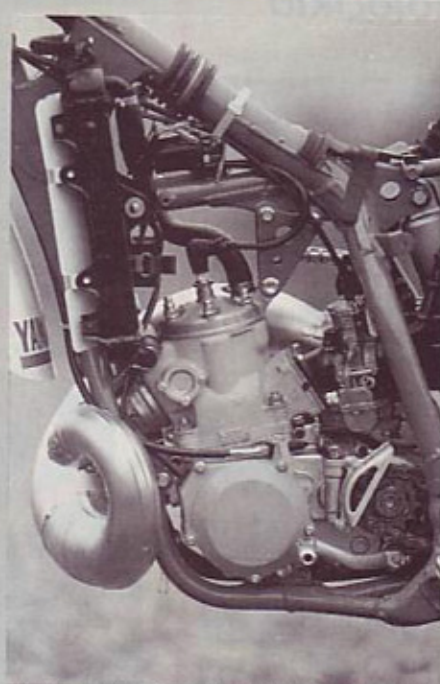
Prijazna zver: motor vleče iz najnižjih vrtljajev in enakomerno odločno potegne do polne moči. Ni ga treba vrteti visoko: pri 8.500 vrtljajih doseže polno moč. Lepo stopnjevan in mehko tekoč petstopenjski menjalnik zagotavlja, da je v vsakem trenutku na kolesu dovolj (preveč!) moči, ki vozniška ponese čez še tako problematične ovire. Pri tem vzmetenje, izdatno nastavljivo v vseh smereh delovanja, prav vzorno lepo golta teren pod kolesi.

Yamaha YZ 250 je tako dovršen motocikel, da ga amateur niti približno ne more izkoristiti v celoti. Zagotovo tudi ne povprečno dober dirkač. Za vsega 6.600 nemških mark!

MITJA GUSTINČIČ  
Foto: TOMI LOMBAR



125-kubični motor: novo ohišje, nova termična grupa, lamelni ventili za sesanje in ploščat izpušni ventil so najopaznejše novosti



250-kubični motor: nov uplinjač, nova oblika sesalnega kanala in lamelne ventila

## TEHNIČNI PODATKI

### YAMAHA YZ 125

**Motor:** enovaljni - dvotaktni - vodno hlajeni - vrtna in gib 54 x 54,5 mm - prostornina 124 kubikov - kompresija 9,0-10,9:1 - največja moč 28,7 kW (39KM) pri 11.000/min - največji navor 25,5 Nm pri 10.500/min - uplinjač mikuni TM355S/1 - nožni zaganjač - CDI magnetni vžig

**Prenos moči:** zobniški primarni prenos, razmerje 3,368 - večploščna sklopka v oljni kopeli - šeststopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 2,307; II. 1,866; III. 1,529; IV. 1,285; V. 1,130; VI. 1,000 - veriga na zadnje kolo, razmerje 3,846

**Okvir:** enojen jeklen cevni, zaprta konstrukcija, ki se razdvaja v višini valja - kot glave okvirja 25,54 stopinje - predtek 111 mm - modosna razdalja 1452 mm

**Vzmetenje:** spredaj teleskopske vilice upside-down s kraki premera 43 mm in hodom 300 mm - zadaj nihajne vilice s centralno vpetim blažilnikom v monocross sistemu, hod kolesa 315 mm, nastavljive trdote vzmeti in delovanja hidravlike

**Kolesa in gume:** kolo spredaj 1,60 x 21 z guma 80/100-21 - kolo zadaj 1,85 x 19 z guma 100/90-19

**Zavore:** spredaj kolut premera 204 mm - zadaj kolut premera 189 mm

**Mere in teža:** dolžina 2149 mm - širina 850 mm - višina 1215 mm - višina sedeža od tal 998 mm - teža (suha) 87,5 kg - posoda za gorivo 7,7 litrov

### YAMAHA YZ 250

**Motor:** enovaljni - dvotaktni - vodno hlajeni - sesanje prek lamelnega ventila v ohišje motorne gredi - vrtna in gib 68 x 68,8 mm - prostornina 249 kubikov - kompresija 9,0-10,8:1 - največja moč 38,2 kW (52 KM) pri 8.500/min - največji navor 46 Nm pri 7.500/min - uplinjač mikuni TM385S/1 - neosvinčeni bencin s kakovostnim oljem za dvotaktno motorje v razmerju 30:1 - nožni zaganjač - magnetni vžig CDI

**Prenos moči:** zobniški primarni prenos, razmerje 2,818 - večploščna sklopka v oljni kopeli - petstopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 1,929; II. 1,563; III. 1,278; IV. 1,091; V. 0,952 - veriga na zadnje kolo, razmerje 3,643

**Okvir:** enojen jeklen cevni, zaprta konstrukcija, ki se razdvaja v višini valja motorja - kot glave okvirja 27,3 stopinje - predtek 122 mm - modosna razdalja 1492 mm

**Vzmetenje:** spredaj teleskopske vilice upside-down s kraki e 43 mm in hodom 300 mm, nastavljiva v obeh smereh delovanja - zadaj deltabox aluminijaste nihajne vilice z blažilnikom v monocross vpetju, nastavljiva trdota vzmeti in obe smeri delovanja hidravlike, hod kolesa 315 mm

**Kolesa in gume:** kolo spredaj 1,60x21 z guma 80/100-21 51M - kolo zadaj 2m1,5x19 z guma 110/90-19 62M

**Zavore:** spredaj kolut e 245 mm z dvoblatno zavorno čeljustjo - zadaj kolut e 220 mm z enoblatno zavorno čeljustjo

**Mere in teža:** dolžina 2188 mm - širina 850 mm - višina 1215 mm - višina sedeža od tal 992 mm - najmanjša razdalja od tal 382 mm - teža (suha) 97 kg - posoda za gorivo 7,7 litra

**Cena: DEM 5.750 + 42 odstotkov (ali 5 odstotkov) tolarskih dajatev (Delta Team Krško)**

**Cena: DEM 6600 + 42 odstotkov (ali 5 odstotkov) tolarskih dajatev (Delta Team Krško)**