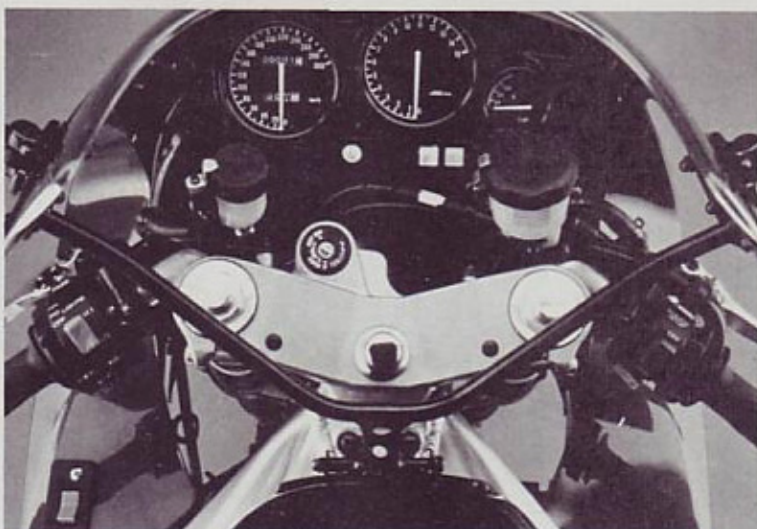


Vozili smo v Jerezu: YAMAHA YZF 750 R

Vsepovsod okoli po boksih dirkališča v Jerezu smo odlagali obleko in se tlačili v usnje. In pogledovali k motociklom, poravnanim v vrsto.

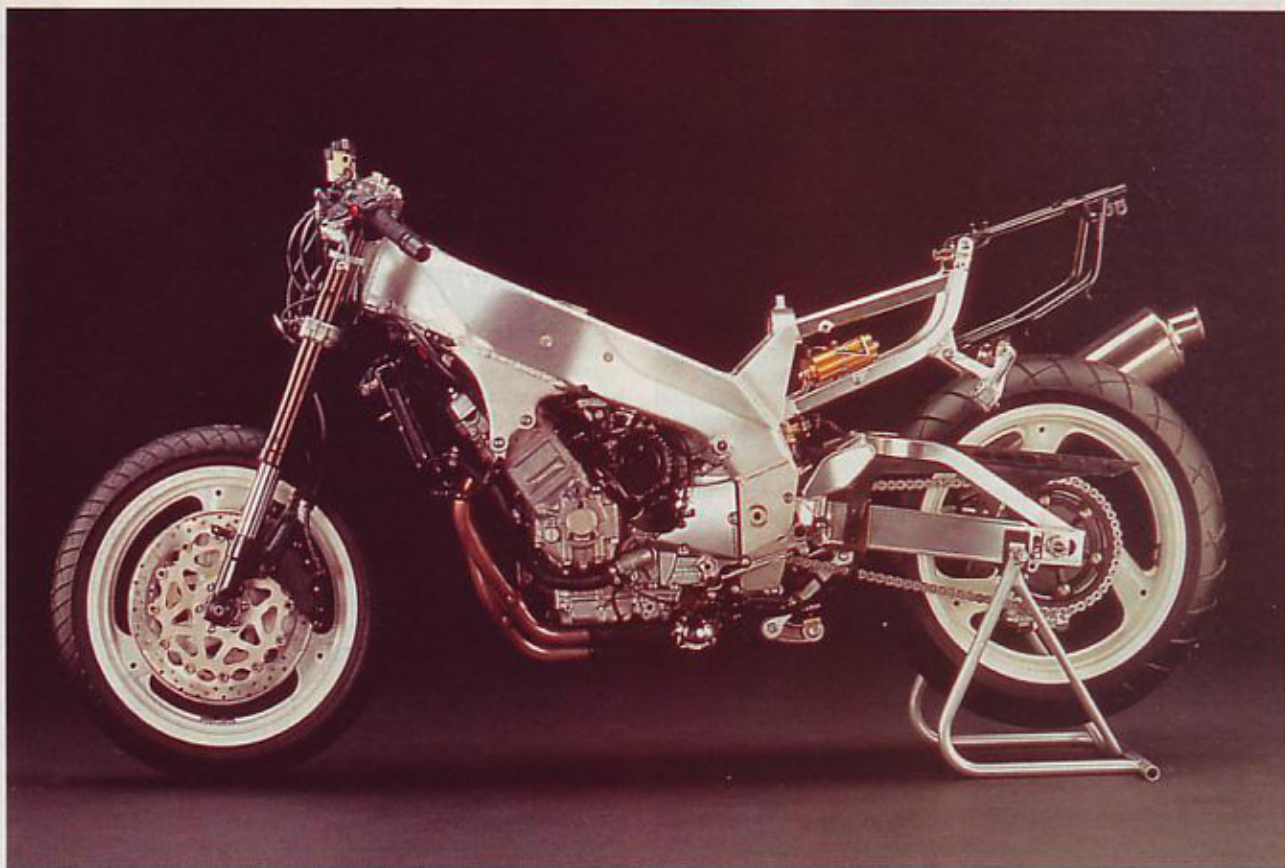
Takole, iz prve, niti ne ločim kateri motocikel je »R« in kateri je »SP«. Na pogled so razlike med civilistom in športnikom – zanemarljivo majhne.

Brez plastike: aluminijast okvir deltabox z obešenim motorjem, kakovostno vzmetenje, solidna oprema in veliko reda med elementi motocikla.



Za oklepom: na očeh merilnik vrtljajev

CIVILIST





Potlej, ko se oko privadi videzu novih Yamahinih motociklov serije YZF, ti je jasno.

Gledaš v sedeži!

Če je dirkaško škatlast, le za eno osebo – je to model SP, namenjen dirkaški karieri.

Če zadek sedeža prekriva plastičen pokrov, ki zakriva prostor za sopotnika, stojiš pred modelom R, namenjenim cestni rabi. Potlej opaziš še nožne opore za sopotnika, pa manj dirkaško uporabne gume bridgestone (SP se kotali v michelinah).

Zatem pogled zbegano drsi z motocikla na motocikel. Kje so še razlike? Česa je na modelu R manj?

Motocikla sta si podobna kot jajce jajcu. Šele podroben pregled tehničnih podatkov kaže, da je model SP namenjen nadaljnim pripra-

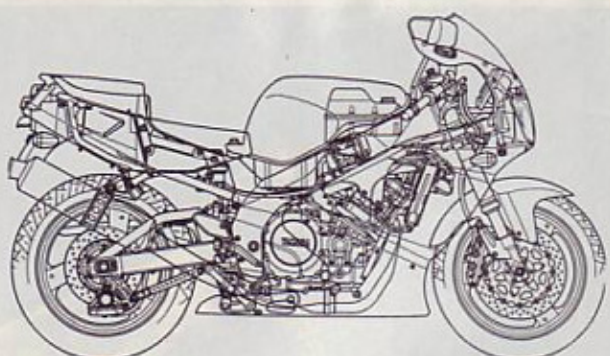
vam za dirkanje v razredu superbike. Bogatejši je za več možnosti nastavitve prednjih vilic, bogatejši je za popolnoma nastavljen zadnji blažilnik, zadnje nihajne vilice so vpete v igličastih ležajih. V motorju pa najdemo krajše stopnjevan menjalnik, pa digitalno vžigalno elektriko s senzorji za kot odprtja uplinjačev in gibanje ročične gredi, gorivo dovajajo uplinjači keihin FCR 39 mm.

V vsem drugem sta si motocikla enaka, v marsičem opazno boljša od predhodnega dirkalnika OW 01. In seveda občutno cenejša.

Torej, kar smo zapisali o tehniki modela YZF/SP v letošnji drugi številki Avto magazina, velja tudi za model YZF/R.

Okrvir deltaxbox je kopija okvirja tovarniškega dirkalnika. To je lep primer, kako tehniki selijo vrhunsko tehnologijo s stez na cesto, v roke vsakdanjih motoristov. To ni metanje peska v oči, pač pa lepa realnost, kajti na ta način postajajo konfekcijski motocikli iz leta v leto hitrejši, stabilnejši – toda tudi varnejši!

Tako so konfekcijo opremili s prednjim zavornim kompletom dveh kolutov delno plavajočega tipa, premera 320 mm in šestbatnimi zavornimi čeljustmi. Te čeljusti smo še pred dvema letoma lahko občudovali na dirkah najvišje ravni!



V okvir, ki ga sestavljajo odlitki za glavo in vpetje zadnjih nihajnih vilic med seboj povezani z nosilci oblikovanimi iz aluminijaste pločevine (zvarjeni so v celoto in opazno ojačani na kritičnih mestih), je obšen štirivaljni vodno hlajen vrstni motor generacije Genesis, kot so pri Yamahi poimenovali projekt, ki je na modelih FZR prinesel močno naprej nagnjene valje in petventilsko tehniko motorne glave.

Za motor modelov R in SP veljajo isti podatki: 749 kubikov, kompresija 11,5:1, največja moč 125 KM pri 12.000 vrtljajih v minuti. Le navora ima R model za spoznanje več: 80,4 Nm pri 9500 vrtljajih v minuti (SP: 79,8 Nm pri 9500 vrtljajih v minuti).

Zadnji čas so proizvajalci namer-

nili cestni in dirkam namenjeni izvedbi motocikla enako motorno moč. Ti športno zasnovani motocikli so pač namenjeni dokaj ozkemu krogu kupcev z zelo jasnimi zahtevami. Zahtevajo največ in najboljše. Motoristi pač niso sprejeli pred nekaj leti na Japonskem dozorele ideje, ki je cestni in dirkam superbike namenjeni motocikel ločevala tudi v moči motorja.

Za dirkalno rabo je (tudi pri Yamahi) pač namenjen drag in bogat komplet delov (superbike kit): za povečanje moči, za več stabilnosti pri skrajno ostru rabi, za nekaj prihranka na teži. Tovrstni kit zahteva še dokup vzmetenja ohlins in lahkih koles marchesini. Tako!

Vožnja Yamahini može so nas



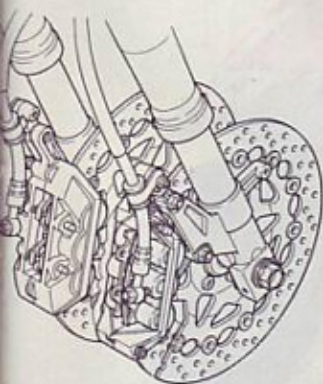
Z gornjim mostom ojačane nihajne vilice



razdelili v skupinice, sestavili vozni red, poskrbeli za menjavanje motociklov: pol ure vožnje – odmor – pol ure vožnje – in tako ves dan.

Navduševal sem se nad belo modro-roza motociklom, pa so mi najprej namenili črnega. Pih. Ne maram. No, potem ga gledam in gledam, ogrevam motor in postaja mi všeč. Ljubezen na četrti pogled, ali kako se že temu reče. Črna barva deluje malce potuhnjeno, skrivnostno. Pri Yamahi pravijo, da je črna barva zelo »in«.

Stlačim se v sedež. V rokah imam še občutek z motocikla SP. Ne zaznam razlike. No ja, rekel bi, da je topel motor R lepše, hitreje vžgal.



Sestbatna zavorna čeljust

Obe ročici na krmilu sta nastavljeni po odniku. Sklopka je hidravlično vodena, posodici hidravlične tekočine za sklopko in zavore pa sta ločeni od ročic, pripeti na gornji most vilic upside-down.

Zapeljem v desni krog dirkališča. Dokaj umirjeno se peljem, skušam biti tekoč. Brez grobosti, brez vrtenja v rdeče polje, brez zaviranja v zadnjih metrih.

Tu je razlika med motociklom R in SP postala očitna, pa čeprav je navedena moč ista. »Civilist« je prijetnejši za vožnjo. Lepo tekoče, brez pogrgravanja v srednjih vrtiljih, pospešuje. Lahko opleteš pred ovinkom, zapreš plin, najdeš pravo smer in samo odpreš ročico plina. SP je zahtevnejši. Hoče odločno roko in jasno usmerjen pogled. Na cesti, v prometu, zna biti še zahtevnejši kot na stezi.

Za cestno rabo glasujem za model R. Tehniki so dobro vedeli, kaj počnejo, kajti motocikel je zelo prepričljiv športnik z obilico sape, kakovostno vzmeten, z odličnimi zavorami. In prijaznejši za vožnjo. To je najopaznejša razlika med motociklom.

MITJA GUSTINČIČ
Foto: PATRICK CURTET

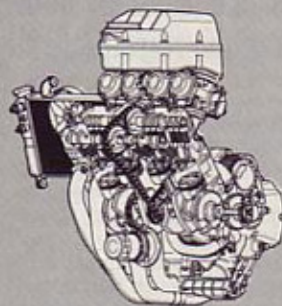
Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni, valji nagnjeni naprej – dve odmični gredi v glavi, gnani z verigo med paroma valjev – po pet ventilov na valji – vrtina in gib 72 x 46 mm – prostornina 749 kubikov – kompresija 11,5:1 – največja moč 92 kW (125 KM) pri 12.000 vrtiljih/min – največji navor 80,4 Nm pri 9500 vrtiljih/min – uplinjači 4 x mikuni BDST38 – vodno hlajenje – digitalni vžgalni sistem – izpušni sistem 4V1 z ventilom exup

Prenos moči: zobniški primarni prenos, razmerje 1,896 – večploščna hidravlično vodena sklopka v oljni kopeli – šeststopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I, 2,571; II, 1,941; III, 1,556; IV, 1,368; V, 1,217; VI, 1,083 – prenos moči na zadnje kolo z verigo, razmerje 2,688

Okvir: deltabox iz hladno oblikovane aluminijaste pločevine – kot glave okvirja 24° – predtek 97 mm – medosna razdalja 1420 mm Vzmetenje: spredaj teleskopske vilice upside-down s kraki premera 41 mm in hodom 120 mm, nastavljiva trdota vzmeti – zadaj aluminijaste nihajne vilice z blažilnikom tipa bilstein z ločenim plinskim rezervoarjem, vpelje monocross, nastavljiva trdota vzmeti in hidravličnega elementa, hod kolesa 130 mm

Kolesa in gume: kolo spredaj MT3,50xJ17 z gumo 120/70 ZR 17



– kolo zadaj MT5,50xJ17 z gumo 180/55 ZR 17

Zavore: spredaj dva delna plavajoča kaluta premera 320 mm s šestbatno zavorno čeljustjo – zadaj fiksni kalut premera 245 mm z dvobatno zavorno čeljustjo

Mere in teža: dolžina 2070 mm – širina 730 mm – višina 1165 mm – najmanjša razdalja od tal 140 mm – višina sedeža od tal 785 mm – suha teža motocikla 195 kg – posoda za gorivo 19 litrov

Cena: DEM 11.580 + 42 odstotkov tolarških dajatev

Zastopa: Delta Team Krško, 68270 Krško, Cesta krških žrtev 12