



Vozili smo v Jerezu:

YAMAHA YZF 750 SP

# ROKAVICA

Hotel Royal Sherry Park, zvečer, tiskovna konferenca: Yamahini moške so hoteli biti povsem prepričljivi.

Usnjena rokavica je tlesknila ob tla. Kot v srednjeveških časih viteških izzivov. »Danes je Yamaha YZF 750 najboljši 750 športni motocikel!«

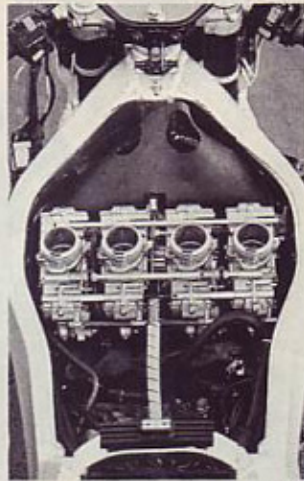
Krivičen bi bil, če bi rekel, da v 750 kubičnem razredu Yamaha do sedaj ni imela pravega motocikla. Športnega mislim. Takega z zdravimi geni. Yamaha OW01 je skozi in skozi prvovrsten motocikel. Z lučmi in smernimi kazalci zakrinkan dirkalni »bike«. Tudi na svetovni sceni uspešen, saj se je Pirovano pogosto vozil vstric z ducati in Kawasaki. Toda! OW01 je tako preklemsko drag motocikel, da človeka mine veselje, da bi se spustil v avanturo.

Bi rekel, da so se tega zavedali tudi pri Yamahi. Pa se hkrati znašli pred zoporno kislim jabolkom, ko so si zadali nalogo izdelati boljši motocikel za razumnejšo ceno. Za pol manj denarja, da smo natančnejši! Človek bi mislil, da jim kaj takega ne bo uspelo, saj konfekcija ni ni-

koli bila tako lahna, kot to zmore biti po meri ukrojena dragotina.

Konstruktorji, ki jih je vodil gospod Teruo Abe, so delo dobro opravili. Razvili so dva skorajda enaka motocikla: YZF 750 R je namenjen rabi v prometu, YZF 750 SP pa je osnova za dirkalno rabo. Razlike, take opazne, pa med motocikloma skorajda ni.

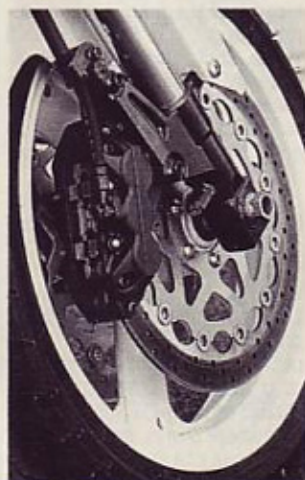
Dosegli so zelene cilje. Za osnovo so vzeli tehnologijo šasije in motorja, ki so jih razvili za tovarniški dirkalni stroj generacije YZF. Tu in tam so se izognili eksotiki pri izbiri materialov v prid njih proizvodnih stroškov, tu in tam so kaj občutno izboljšali, da je izdelek vsaj kos ali pa boljši od konkurenčnih motociklov, ki so si do sedaj delili prostor na trgu. Yamaha je pač zadnja



Okvir tesno obvija motor in baterijo uplinjačev keihin



# JE VRŽENA



Prednji del: delno plavajoči kolot, šestbatna zavorna čeljust

skompletirala motocikel in tako sedaj ponuja »najbolj sveže žemlje«.

## RACER STYLE

V Jerezu je bilo v boksih živahno kot na dirkaški dan. Lepo embalirani v dirkaško opravo smo hodili pod noge mednarodno pestri ekipe Yamahinih mehanikov, ki so še zadnjič preverjali motocikle in ogrevali motorje. Pa vsem voznikom prav toplo polagali na srce, naj »ne norimo«, da je bilo v minulih dneh kar nekaj razbitih motociklov, ker so se novinarji šli reprizo velike nagrade Španije.

Veste, težko je ohraniti hladno kri, ko pod zadnjico začutiš tanko obloženo sedišče, odmerjen samo za voznika, ko z rokami objameš čokato posodo za gorivo, ko dlani sedejo na dvodelno športno krmilo, privi-

jačeno na kraka zaupanja zbujujočih vilic upside down in ko ušesa prisluhnejo pesmi motorja, ki rezgeta v štirih taktih, vrti pa se z lahkoto dvotaktnika.

Motocikel je tako kratek, da bi lahko bil tudi 250-kubičen GP dirkalnik. Medosna razdalja meri 1420 mm in je za 25 mm krajša kot pri modelu OW01, ki je bil izhodišče za razvoj modela YZF. Vsi plastični elementi, od aerodinamičnega oklepa do sedeža, so na tesno ukrojeni in prostora je le toliko, da se voznik, športno nagnjen naprej, vklopi v celoto. Aerodinamiko so inženirji preskušali v vetrovniku, na modelu motocikla v razmerju 1:5. Linije in mere aerodinamičnega oklepa so uskladili tako, da so prišli do ugodnejših rezultatov, saj zmnóžek količnika zračnega upora z ve-

likostjo čelne površine daje vrednost 0,291. To je ugodnejše od vrednosti, ki veljajo za referenčna modela FZR 1000 (0,310) ali FZR 750 R OW01 (0,32).

Motocikel je zanimiv tudi oblikovno. Izstopa nenavadno, elipsasto oblikovan par prednjih žarometov, zaradi katerih motocikel malce škili. Oblika je športno agresivna, najlahkotneje pa deluje belo roza modra barvna kombinacija. Športnik z gotovostjo trdi, da je motocikel lep.

Voznik športno skročen za nizkim steklom oklepa in oprt na posodo za gorivo, ima pred nosom armaturno ploščo z merilnikom vrtljajev v sredini, lepo na očeh. Merilnik hitrosti je potisnjen v levo, v desno pa merilnik temperature motorja. Na zgornji most vilic pa sta pripeta rezervoarčka tekočine za hidravlično sklopke in prednjega para zavornih kolotov. Rešitev je že udomačena, saj so tako posledice padcev cenejše. Ročnici sklopke in prednje zavore sta opremljeni s kolescem za stopenjsko nastavitve odmika od krmila. Vse je natanko tam, kjer mora biti.

## DELATABOX

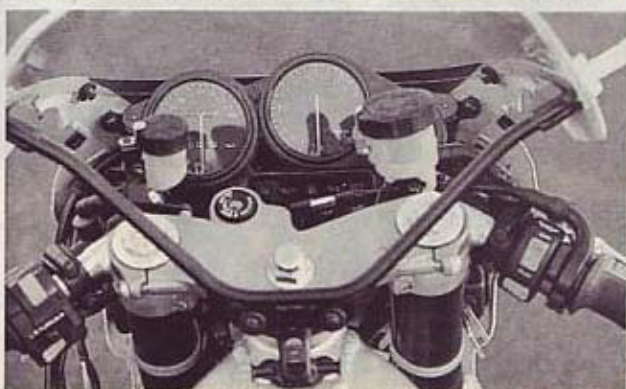
Okvir motocikla YZF je replika okvirja, ki je nosil tovarniški dirkalni motocikel. Temelji na zasnovi »deltabox«: dveh močnih kratkih nosilcih, ki sta oblikovana iz aluminijaste pločevine, zvarjene v celoto. Za glavo okvirja in ležišče zadnjih nihajnih vilic pa so uporabljeni aluminijasti odlitki, ki so privarjeni na oba nosilca, z ojačitvami na kritičnih mestih. Okvir je spodaj odprt, le dva kratka kraka se od glavnih nosilcev podaljšujeta navzdol kot točki vpetja glave motorja. Motor je v okvir obešen in mehaniki obljublajo, da je snemanje motorja iz okvirja preprosto in hitro opravljeno delo. V primerjavi z dirkalno zasnovanim modelom prejšnje generacije (OW01) najdemo nekaj popravkov na sami geometriji okvirja. Tako je kot glave zmanjšan s 24,5 stopinje na 24 stopinj. Tudi predtek je s 100 mm zmanjšan na 97 mm. Pa tudi medosna razdalja je zmanjšana za 25 mm, na 1420 mm, kar je tudi za 50 mm manj kot pri modelu FZR 1000. Merjeno od navpičnice je tudi kot vpetja motorja v okvir manjši za 5 stopinj in meri 35 stopinj. Preigravanje skozi stopinje in milimetre odraža prizadevanja konstruktorjev, da bi dosegli optimum v kompromisu: nizka teža, velika okretnost in lahkotnost v vožnji, velika stabilnost pri visokih hitrostih. Podkrepljeno z bogatimi dirkaškimi izkušnjami so imeli tehniki znanja dovolj, da so zasnovali igrivo lahkoten motocikel.

»Suh« motocikel tehta 192 kg. Tudi tu so tehniki iskali kompromis, saj tehnološki potencial motocikla zahteva čim manjšo izhodiščno težo serijskega izdelka, ki kliče po eksotičnih materialih. Ti pa dvigujejo ceno na nezaželeno višino. Prizadevanja konstruktorjev pri brušenju teže motocikla so vidna iz številnih detajlov. Na novo so oblikovana in zato lažja kolesa, lepi aluminijasti trikraki odlitki. Stopalke, krmilo, izpušni lonec, veliko vijakov na motociklu so vitkejši. Lažji. Tudi prednje teleskopske vilice sistema upsidedown, ki so na oko enake kot pri modelu FZR 1000, so lažje pa hkrati obojestransko nastavljive in preciznejše v delovanju. Kraki merijo v premeru 41 mm, toda glavne cevi in mostovi so bili na določenih mestih olajšani tako, da vilice tehtajo dobrih 1,5 kg manj. Dirkaškim namenom pa so jo prilagodili z drugačnimi blažilnimi ventili v notranjosti in tesnih ter vodili, ki dajejo manj odpora.

Zadek se opira na nihajne vilice, ki so izdelane iz aluminija in tako zasnovane, da dajejo odlično togost



*Yamaha YZF 750 SP: znane športno agresivne linije, športna nprav, aktualna tehnika in zelo konkurenčna cena*



*Pred voznikom: nizek pleksi, pregledni merilniki in ločena rezervoarčka hidravlične tekočine*



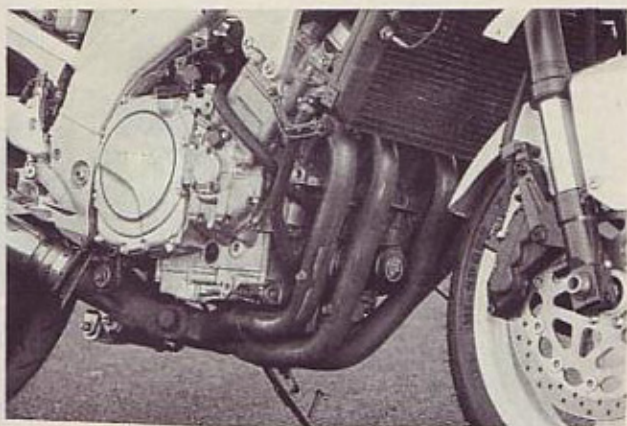
*Iz pločevine oblikovan okvir deltabox. Pomožni zadnji del okvirja je vijacen.*

ob majhni teži. Vilice se opirajo na blažilnik, vpet v sistem mono-cross. Ročičevje, ki prenaša gibanje na blažilnik, je geometrijsko prilagojeno športni rabi. Pa tudi sam blažilnik ima telo večjega premera kot cestni rabi namenjen model YZF 750 R, saj je zahtevano učinkovitejše hlajenje.

## DVAJSET VENTILOV

Motor modela OW01 je bil osnova, na kateri so gradili konstruktorji. Deležen je bil številnih popravkov in izboljšav. Cilj je bil narediti tako cestni kot dirkaški rabi najkondičnejši agregat, ki bi že v osnovi imel visoko konkurenčne zmogljivosti. Okrepitvi za dirkalno rabo pa so namenili obsežen kit. Le-tega so ukrojili za dve dirkalni smeri: za endurance vztrajnostne dirke ter za dirke superbike.

Sama osnova agregata, vodno hlajene enote s štirimi valji v vrsti, dvema odmičnima gredema v glavi in sredinsko verigo, s po petimi ventili na valj, je znan že iz preteklosti iz projekta Genesis. Razvoj prek modela OW01 do YZF pa je prinesel serijo izboljšav. Primerjano z modelom OW01 so tehniki ohranili enako velike ventile (sesalni premera 23 mm, izpušni premera 24,5 mm), za stopinjo so povečali kot ventili. Svež zrak, ki se umirja v velikem zračnem filtru, vodi k izgorovalnim prostorom



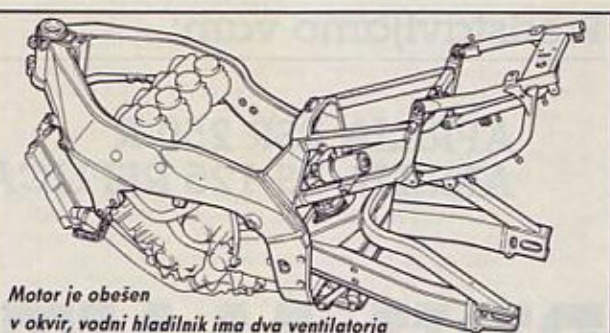
**Brez plastike: aluminijast okvir dellatabox**

v glavi dokaj kratki in ravni sesalni kanali, ki so v premeru zmanjšani z 20 na 19 mm. Premer izpušnih kanalov pa je z 21 mm zmanjšani na 19,5 mm. Tudi prostornina izgorovalnih prostorov v glavi je zmanjšana: s 15,3 ccm na 13,1 ccm.

Motor diha prek baterije uplinjačev keihin FCRD39 z ravnimi drsniki. Baterija uplinjačev je opremljena s senzorjem, ki beleži kot odprtosti uplinjačev. Senzor posreduje podatke 3D digitalni vžigalni elektroni, ki beleži hitrost vrtenja motorja tudi s senzorjem na ročni gredi in tako določa najoptimalnejši kot vžiga. Elektronika prek servo motorja krmili tudi ventil EXUP v izpušni cevi, ki kljub določeni teži opazno pripomore k prožnosti motorja v spodnjem in srednjem območju vrtljajev.

YZF 750 SP že serijsko prinaša olajšano ročično gred in menjalnik s krajšimi prestavnimi razmerji. Ker je motor v okvir vpet nekoliko bolj pokončno, je bil pridobljen prostor za dovolj velik vodni hladilnik, ki je opremljen z dvema ventilatorjema. Yamaha navaja za motor največjo moč 125 KM pri 12.000 vrtljajih v minuti in največji navor 79,8 Nm pri 9500 vrtljajih v minuti. To so zelo solidne vrednosti, ki na cesti in dirkališču veliko obetajo. Le vozniškega znanja in odločnosti mora biti dovolj, da se podvig uspešno izide.

Vozniku v pomoč je kakovostna oprema. Na primer, zavorni komplet: dva delna plavajoča kolata premera 320 mm ter enojni kolot premera 245 mm zadaj. Vsekakor že na pogled izstopa prednji zavor-



**Motor je obešen v okvir, vodni hladilnik ima dva ventilatorja**

## Tehnični podatki:

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni, valji nagnjeni naprej – dve odmični gredi v glavi gnani z verigo med paroma valjev – po pet ventilov na valj – vrtna in gib 72 x 46 mm – prostornina 749 kubikov – kompresija 11,5:1 – največja moč 92 kW (125 KM) pri 12.000 vrtljajih/min – največji navor 79,8 Nm pri 9500 vrtljajih/min uplinjači – 4x keihin FCRD39 – vodno hlajenje – 3D digitalni vžigalni sistem – izpušni sistem 4v1 z ventilom exup

**Prenos moči:** zobniški primarni prenos, razmerje 1,895 – večploščno sklopko v oljni kopeli s hidravličnim upravljanjem – šeststopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I, 2,462; II, 1,941; III, 1,632; IV, 1,435; V, 1,300; VI, 1,190 – prenos moči na zadnje kolo z verigo, razmerje 2,438

**Okvir:** dellatabox iz hladno oblikovane aluminijaste pločevine kot glave okvirja 24 stopinj – predtek 97 mm – medosna razdalja 1420 mm.

**Vzmetenje:** spredaj teleskopske vilice upsidedown s kroki premera 41 mm in hodom 120 mm, nastavljiva trdota vzmeti in obojestransko delovanje hidravličnega elementa – zadaj aluminijaste nihajne vilice z blažilnikom tipa bilstein z ločenim plinskim rezervoarjem, vpetje monocross, nastavljiva trdota vzmeti in obojestransko delovanje hidravličnega elementa, hod kolesa 130 mm

**Kolesa in gume:** kolo spredaj MT3,50 x J17 z gumo 120/70ZR17 – kolo zadaj MT5,50 x J17 z gumo 180/55ZR17

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

**Mere in teža:** dolžina 2065 mm – širina 730 mm – višina 1165 mm – najmanjša razdalja od tal 130 mm – suha teža motocikla 192 kg – posoda za gorivo 19 litrov

**Cena:** DEM 14.850 + 42 odstotkov tolarskih dajatev

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

Sonce je s težavo ogrelo dirkališki asfalt, na katerem so leno razpotegnjene meglice puščale mokroto YZF yamaha poženem iz boksov na stezo. Zoprnija. Večina ovinkov je desnih. Ne maram. Še posebej, če se sproti učis kam, zavija asfalt, kje kaže spustiti plin in se obesiti na zavore, kje so pasti, ki ti znajo zagreniti življenje.

Tipam motocikel in stezo. Yamaha YZF/SP je zelo prijazen motocikel, ki lepo leži pod voznikom in vabi, vabi. Tam nekje med 3000 in 7000 vrtljaji v minuti je motor grgrajoč. Noče tekoče pospeševati, duši se, hoče višje vrtljaje. Ko igla sune proti 10.000 in čez, pokaže motor svoj najlepši obraz. Menjalnik je ugodno kratko stopnjevan, lepo točen pri pretikanju, podprt z zelo prijazno sklopko. Ko igla v merilniku vrtljajev seže do rdečih 13.000 vrtljajev in pretakneš navzgor, motor ne izgublja vrtljajev. Kot dvo-taktni dirkalni stroj.

## VTISI S STEZE

Motocikel vliva zaupanje. Oprt na trebušaste radialne michelinke se pusti voditi z lahkoto in natančnostjo. Šestbatni zavorni čeljusti odlično grabita, občutek v roki je popoln. In motocikel povsem miren skozi celoten zavorni manever. Potlej ga položim v ovinek, začnem odpirati plin in le z nežnim oprijemom na krmilu pustim, da se usmerja, kamor ga vodi pogled. Poravnam ga, odprem plin do konca, prestavim brez sklopke navzgor, še enkrat in spet ostro zaviram. Pa vidim kolege na stezi, da zavirajo kasneje, da se bolj ostro potopijo v ovinek, da bolj grobo pospešujejo, s povsem mirnim motociklom, ki s stopalko drgne španski asfalt in se oddaljujejo. Nizamo krog za krogom. Vozniki smo različno raščeni, tudi različno težki, z različnimi željami. Toda stan-

dardna nastavitve vzmetenja je uporabno ugodna. Pa čeprav prednje teleskopske vilice in zadnji blažilnik omogočajo nastavitve trdote vzmeti, komprimacije in raztega. Je pa seveda res, da je dirkališče kakovostno asfaltirano in za delovanje vzmetenja dovolj nezahtevno. Kako bi se motocikel obnašal na cesti, je mogoče le slutiti. Toda to ni problem, ki bi ga kazalo postavljati na prvo mesto. Yamaha YZF 750 SP je motocikel, namenjen predvsem dirkam. Cestni rabi je namenjen model YZF 750 R, kot jajce enak, tudi enako močan, toda bolj uglajen in primernejši za vsakdanjo rabo.

Yamaha YZF 750 SP je prišla v trgovino pravočasno. Kit za dirkaško dodelavo tudi. Dirkači imajo dovolj časa, da spoznajo in pripravijo motocikel, ki je po prvih vtisih »prava stvar«. Obeta veliko. Kako se bo izkazal v rokah dirkačev, bo mogoče videti spomladi, ob otvoritvi dirkalne sezone.

ni komplet, ki prvič prinaša v serijski opremi šestbatne zavorne čeljusti, sposobne vrtoglavo ostrih zavornih manevrov. Skupaj z zelo dobrimi gumami michelin radial hi-sport je motocikel vseskozi kakor zalepljen ob asfalt.

Yamaha YZF 750 SP ni zelo pretresljivo v prihodnost usmerjen motocikel. Prinaša aktualno tehniko, vredno imena »factory racer replica«. Zelo dober motocikel, moram priznati.

Ko sem modroval, kako je le mogoče že tako dober motocikel v naslednjem razvojnem koraku še izboljšati, je gospod Hennes Fischer (iz oddelka za načrtovanje proizvodnje) z nasmehom navrgel: »Že vemo. Vsaj dve do pet let daleč v prihodnost vidimo.«

MITJA GUSTINČIČ  
Foto: PATRICK CURTET