

Yamaha Majesty 400

Yamahin maks
skuter vrhunski je
proizvod kojeg
odlikuju potpuno nov
pogonski agregat sa
horizontalno
smještenim
cilindrom,
alumijski okvir,
velik prtljažni
prostor i odlična
završna obrada.
Svojom pojavom
upotpunjuje prazninu
u vlastitom
proizvodnom
programu između
modela Majesty 250
i T-max-a



"Njezino veličanstvo"

u najvećoj izvedbi

Moto Pulsov novinar u toploj
ali kišnoj španjolskoj Marbelli



O dredište našeg novog testa ponovno je bila zemlja sunca, koride i sangrije, Španjolska, preciznije mondeno ljetovalište za slavne i bogate, Marbella. Ovoga puta zahvaljujući tvrtci "Delta Team" iz susjedne "dežele" koja je generalni uvoznik Yamaha motocikala za ovo područje, na redu je bio novitet u svijetu maks skutera, Majesty 400. Put u Španjolsku nas je poprilično razveselio s obzirom na najhladnije godišnje doba u nas, te vrlo ugodne temperature koje nas čekaju na krajnjoj destinaciji. Međutim, po dolasku - razočaranje! Kiša i jak vjetar vrlo su ozbiljno prijetili da pokvare cijeli događaj, s obzirom da prognoza vremena za sljedeća

tri dana nije bila nimalo optimistična. U hotelu su nas uvjerali da ovakvo vrijeme nije uobičajeno za ovo doba godine, međutim prisutnost kišobrana u svakom kutku kompleksa dala je naslutiti da netko ovdje ne govori istinu. Ipak, što se mora, nije teško, i mi smo unatoč nepovoljnim vremenskim uvjetima krenuli u otkrivanje novog maks skutera.

Na press konferenciji nam je voditelj projekta "Majesty 400", g. Takahashi, vrlo detaljno opisao razvoj i kriterije nastanka ovog skutera. Izveden je iz baze prva dva modela Majesty-a slabije zapremine 250 ccm, te nastoji popuniti rupu između njega i T-max-a 500. Vozilo je konstruirano manje s namjerom korište-



Instrumenti pružaju gotovo 3-D sliku, vrlo su pregledni i funkcionalni

Zadnje svjetlo prati najnoviji trend ugradnje LED dioda



nja u urbanom gradskom prometu, a više za ugodno i lako svladavanje udaljenosti između gradova, bilo da se koriste magistralne ceste ili autoputovi. Ovakva svestranost vozila tražila je neka potpuno nova tehnička rješenja, pa krenimo redom.

Pogonski agregat trebao je prije svega biti snažan i ugladen, pa je rezultat tih napora potpuno novi jednocilindrični motor zapremine 395 ccm, snage 34 KS koje razvija pri 7.250 okr./min. Najveći okretni moment razvija pri 6.000 okr./min. a iznosi 36,3 Nm. Cilindar je

postavljen horizontalno, dok je razvod riješen uz pomoć dvije bregaste osovine i 4 ventila, koji su postavljeni pod kutom od 15°. Količina ulja u motoru povećana je sa 1,4 na 1,7 litara, tako da interval između servisa sada iznosi 5.000 km. Kutija filtera zraka podijeljena je u dva dijela, a ukupni kapacitet joj je 8.5 litara. Napajanje gorivom riješeno je uz pomoć elektronski nadziranog sustava ubrizgavanja kojim upravlja 5 senzora.

Okvir skutera potpuno je nove koncepcije, izrađen u maniri napredne "die-cast" tehnologije, u obliku dvogredne aluminijske konstrukcije, a torzione vrijednosti poboljšane su mu čak 86%. Nastoji zadovoljiti kriterije udobnosti, agilnosti i stabilnosti pri većim brzinama. Ta tri kriterija već na prvi pogled međusobno se sukobljavaju u praksi, tako da posao inženjera nije bio nimalo lak. Uz ove kriterije dakako da nije smio biti zapostavljen i prtljažni prostor, te ugodan i opušten položaj vozača. Ovjes je sprijeda riješen uz pomoć klasične vilice promjera cijevi 41 mm, hoda 120 mm, dok su straga dvostruki amortizeri koji nemaju mogućnost podešavanja, hoda 104 mm. Kotači su izrađeni od aluminijske, novog dizajna u obliku svijetlih 5 krakova, nalik onom na sportskim motociklima. Dimenzije guma su pozamašne: 120/80-14 sprijeda i 150/70-13 straga.

Dizajn skutera vrlo je moderan, oštih linija i masivne izvedbe, baš kako i treba biti na jednom maks skuteru. Dakle, mogli bismo reći trendovski, ali nipošto revolucionaran. Impresionira kvaliteta

Na otvorenim dionicama Majesty daje ono "naj" od sebe. Stabilnost i držanje na cesti je na vrhunskom nivou





Prednja svjetla vrlo su agresivnog izgleda, te zajedno sa dugačkim pokazivačima smjera dominiraju prednjim krajem

završne obrade, koja je jedna od najboljih do sad viđenih. Recimo samo da niti jedan vijak na oplatama nije vidljiv. Prednjim krajem dominira dvostruko "mačkasto" svjetlo intenziteta 60/55 W i veliki bijeli pokazivači pravca trokutastog oblika, integrirani u gornju oplatu. Vjetrobransko staklo visoko je postavljeno, gotovo iznad glave, a prednji kraj vrlo je širok, tako da je vozač gotovo u potpunosti zaštićen od vjetra i vremenskih neprilika. Ogledala su fiksirana na upravljač te su izuzetno pregledna zbog svoje isturenosti. Sjedalo je postavljeno na visinu od 750 mm, široko je i udobno, vrhunske završne obrade. Naslonjač podesivog tipa i hrapav materijal od kojeg je sjedalo izrađeno sprječavaju neželjeno klizanje vozača unatrag. Stražnjim krajem dominira spojler atraktivnog oblika, koji ujedno služi kao nosač za "top case" i rukohvat za suvozača, te svjetlo u obliku LED dioda koje je na krajevima spojeno s pokazivačima pravca.

Prtljažni prostor pod sjedalom gotovo da bismo mogli nazvati automobilskim. Zbog već ranije spomenutog horizontalno postavljenog cilindra prtljažni prostor iznosi fantastičnih 60 litara, osvijetljen je, te presvučen tepisonom. U prednjem štitu je prostor kapaciteta 10 litara, što je i više nego dovoljno za smještaj dokumenata ili ključeva. Jedan od najljepših detalja na ovom skuteru svakako je instrument ploča, koja je pravi kompromis između "hi-techa" i klasike. Analogni pokazivači brzine i okretaja motora okrugle su izvedbe, s kromiranim rubnicima, a između njih je smješ-

ten digitalni display s informacijama o vanjskoj temperaturi, količini goriva u spremniku, brojač kilometara, dnevni brojač, te temperatura motora. Još jedan hvale vrijedan detalj jest parkirna kočnica, koja je s obzirom na masu vozila od 197 kg bila prijeko potrebna. Ručica parkirne kočnice smještena je na lijevoj strani upravljača, a rukovanje njom je vrlo jednostavno.

Početak testne vožnje krenuo je kroz gradsku gužvu. Ako ste pomislili da ćete se tu snalaziti kao i sa skuterom manje zapremine, prevarili ste se. Slalom između automobila vrlo je teško izvediv, dakle agilnost je ipak platila "danak"

prevelikoj težini. No, zato na otvorenoj cesti ovaj skuter daje ono "naj" od sebe. Zavojitu cestu svladavate sa nevidenom lakoćom, bilo da se radi o sporim ili brzim zavojima. Stabilnost i držanje na cesti je izvanredno i stoga još više možemo žaliti što nam vremenske neprilike, čitaj neumorna kiša, nisu dozvolile nešto oštiju vožnju i jača naginjanja u zavojima. Na autoputu, unatoč kiši i brzini od 140 km/h, stabilnost vozila je neupitna, a vozač se osjeća vrlo sigurno. Zaštita od vjetra gotovo je idealna, zahvaljujući velikom vjetrobranskom staklu i širokim prednjim oplatama. Pogonski agregat u vožnji je tih i vrlo elastičan, a vibracija



Majesty je skuter impozantnih dimenzija, te vrlo modernih i oštih linija



Veliko vjetrobransko staklo omogućuje dobru zaštitu od vjetra



Sustav kočenja učinkovit je, ali dvostruki disk sprijeda ne bi škodio

Aluminijski okvir potpuno je nove izvedbe, izrađen u manirima "die-cast" tehnologije

skoro da i nema. Na odvrtnje ručice gasa motor reagira s malo zakašnjenja, ali to je uobičajeno za ovu vrstu vozila. Kočnice nisu vrh ponude, ali svoju funkciju obavljaju bez zamjerki. Sprijeda i straga montiran je snažan disk promjera 267 mm. Za naglije situacije bit će potreban učinkovit i nešto jači stisak obiju ručica kočnica. Položaj vozača vrlo je ugodan i opušten jer je upravljač povišenog tipa i smješten je više prema vozaču. Vozači rasta preko 180 cm imat će problema pri punom zakretanju upravljača. Naime, zbog položaja nogu, preciznije koljena, takve radnje će biti ograničene u punoj mjeri. To je gotovo i jedina veća zamjerka ovom skuteru. Nivo goriva u spremniku, koji je kapaciteta 14 l., za vrijeme naše 70 kilometarske

vožnje nije se bitno smanjio, što pokazuje da novi sustav ubrizgavanja goriva radi vrlo učinkovito i štedljivo. Majesty 400 dostupan je u tri boje: tamno plavoj, srebrnoj i sivoj metalik, a u ponudi dodatne opreme Yamaha nudi povišeno vjetrobransko staklo, naslonjač za suvozača, grijače ručica, nebojani kofer ili kofer u boji vozila.

Na kraju, za novi Majesty možemo reći da je vozilo velikih mogućnosti, široke upotrebe i namjene, odličnog pogonskog agregata i vrhunske završne obrade. Na žalost, cijena još nije formirana, a upravo je ona presudan faktor za uspjeh na našem tržištu, jer kvaliteta Yamahinih proizvoda nikada nije bila upitna. ✓

Kristijan Tićak

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni, promjer x hod: 83 x 73 mm, obujam 395 ccm, odnos kompresije 10.6:1. **Razvod:** dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila, **hlađenje:** tekućinom, **elektronsko paljenje,** **Okvir:** dvogredna aluminijska konstrukcija. **Ovjes:** sprijeda teleskopska vilica s cijevima od 41 mm, hoda 120 mm, straga oscilirajuća vilica sa dvostrukim amortizerima, hoda 104 mm. **Gume:** prednja 120/80-14, stražnja 150/70-13. **Kočnice:** naprijed i straga disk promjera 267 mm. **Spremnik goriva:** 14 l. **Dimenzije** (u mm) i težina: duljina 2.230, širina 780, visina 1.380, visina sjedala 750, osovinski razmak 1.565, težina 197 kg. **Deklarirano:** snaga - 34 ks pri 7.250 okr./min., max. okr. moment - 36.3 Nm pri 6.000 okr./min. **Max. brzina:** 150 km/h

PREDNOSTI

- tih pogonski agregat
- kvalitetna završna obrada
- prtljažni prostor
- zaštita od vjetra
- parkirna kočnica

NEDOSTACI

- nedostatak dvostrukih diskova naprijed
- položaj nogu za vozače višeg rasta
- prevelika težina

