

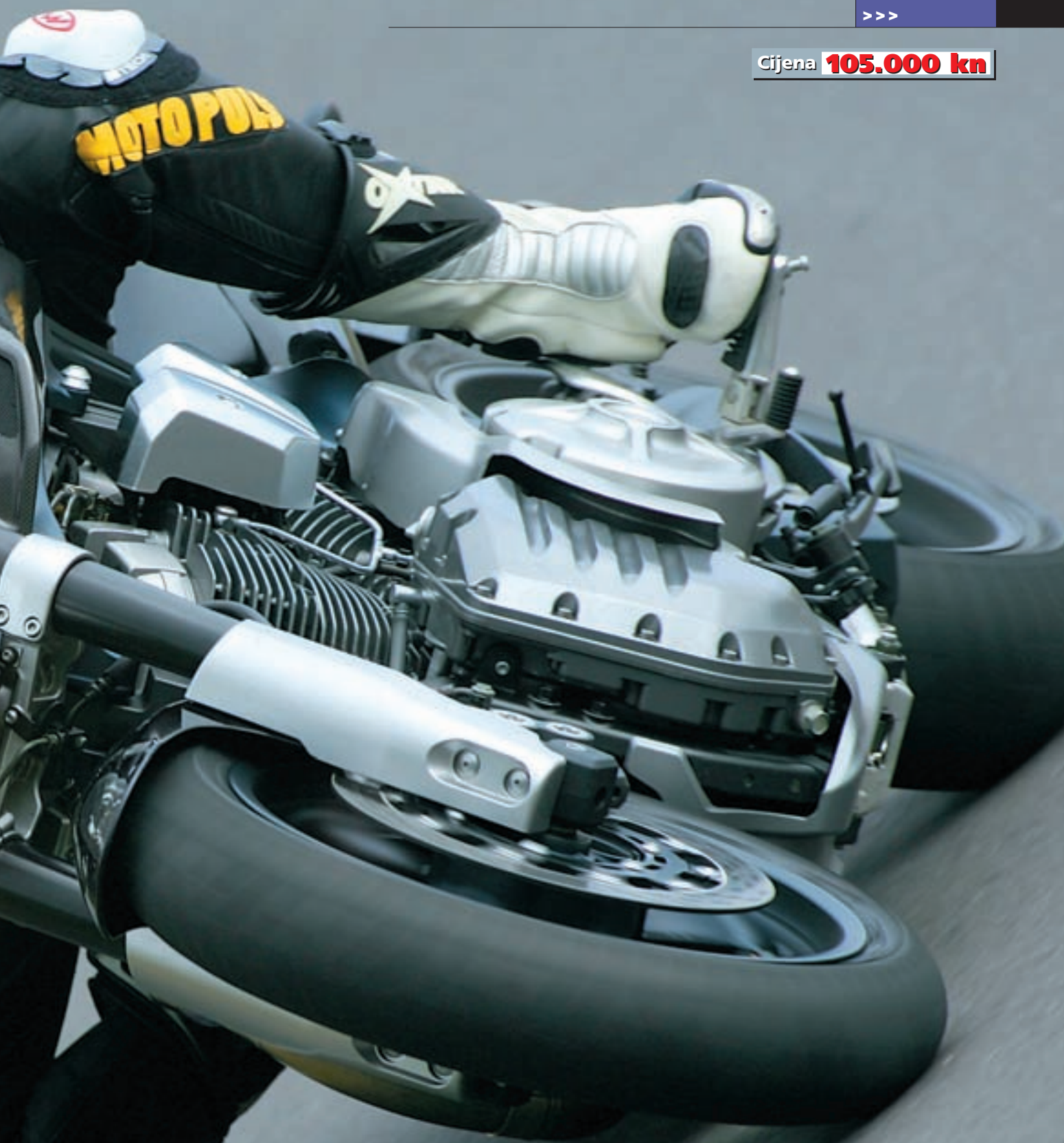
EKSKLUZIVNO IZ JUŽNOAFRIČKE REPUBLIKE

Yamaha MT-01**Big
brother**

PIŠE: ŽELJKO PUŠČENIK



Prešli smo 10.000 kilometara kako bismo otkrili Kodo - ritam zvijeri, koji najnovija Yamaha, prema tvrdnjama njenih tvoraca, prenosi na svakog tko sjedne na nju. I zaista, ona pulsira kao srce najjače zvijeri i svakim okretom ručice gasa prožima vam dušu i tijelo, baš kao s reklamne poruke. MT-01 pravi je roadster s pojačanom dozom osobnosti. Njegova težina, dugačak međuosovinski razmak i mala snaga ograničavaju mu sportsku notu, ali otkrivaju jednu sasvim novu dimenziju motoristike. Dizajn mu je ipak najveća prednost



CAPE TOWN S nestrpljenjem smo iščekivali dan kada ćemo sjesti na najmišićaviji motocikl predstavljen na posljednjem Intermotu u Münchenu 2004. Agregat V2 od čak 1.670 cm³ najveći je ikad ugrađen na jedan naked motocikl. Oko njega se diglo mnogo prašine prilikom samog predstavljanja, a javnost je u iščekivanju reakcija koje slijede.

Koliko je ovaj model važan Japancima govori i činjenica da su za svjetsku prezentaciju odabrali daleku Južnoafričku Republiku. Yamaha na testu nipošto nije htjela riskirati s kišom kakva nas je pratila ove godine u

Španjolskoj i Portugalu s Hondom CBR 600 RR i Kawasakijem ZX-6R za 2005. godinu. Budući da se Južnoafrička Republika nalazi na južnoj hemisferi, godišnja doba raspoređena su obrnuto od onih na sjevernoj, pa je krajem godine tamo započinjalo ljeto. No, ljeto u Cape Townu nije ni približno toliko vruće kao u centralnoj Africi i zanimljivo je da temperatura nikada ne prelazi 25°, a upravo je to najugodnija temperatura za vožnju motociklom. To je odgovor na pitanje zašto baš zemlja Bušmana. Iz istog razloga niti nama nije bilo teško provesti 24 sata po avionima i isto toliko za povratak, te

još prethodno i pribaviti vizu čak u Budimpešti, gdje se nalazi Južnoafrički konzulat. Sve to da bismo vam donijeli opširan test dok je kod nas zima još u punom jeku, a svakako prije prvih toplijih dana za vožnju.

MT-01 otac je jedne nove porodice Yamahinih roadstera koja će u bliskoj budućnosti imati i članove s manjim zapreminama, od 660 i 1000 cm³. On otvara jednu sasvim novu kategoriju motocikala. Igra na kartu beskompromisne estetike i velikog okretnog momenta kao najzaslužnijeg za ljepotu opuštene vožnje. No, ruku na srce, ideja i nije posve nova. Već odavno je nešto slično



MT-01 je začetnik jednog novog stila vožnje. Uvijek ga morate voziti brzinu više nego što ste navikli

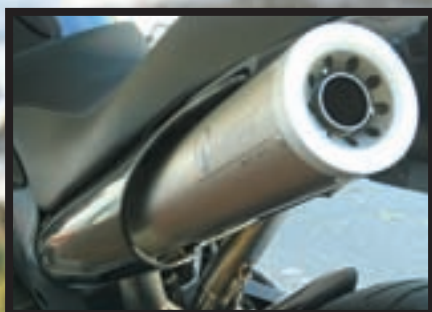
napravio i Buell ugradivši zračno hladeni agregat s customa Harley-Davidson u tijelo sportskog nakeda. Sličnih pokušaja upravo ima i Moto Guzzi s modelima Griso i Brevia, a donekle i BMW s R-S, ali niti jedan od njih nema ovaliki okretni moment i ovaliku zapreminu motora.

MT-01 je logičan slijed tematike Bulldog, a usudili bismo se reći da je nasljednik legen-

darnog V-Maxa. Ako po ničemu drugom, onda po najsličnijem položaju tijela vozača i gotovo istoj filozofiji koja je od ovog motocikla stvorila legendu. U Yamahi se svakako nadaju da će MT-01 biti njegov dostojan zamjenik i doživjeti isti, ako ne i veći, uspjeh na tržištu. U prilog tome govori i cijela paleta pratećih proizvoda za styling budućih vlasnika MT-01 koji nose novostvoreni zaš-

tićeni logo ovog motocikla. Riječ je o posebnim stilskim novčanicima, satovima, jaknama, majicama, naočalama, kapama, pa čak i olovkama. MT-01 bi time trebao postati više od samog motocikla - predmet obožavanja ili čak pokret. U tome bi trebao pomoći i "Kodo", kojeg će upravo ovaj naked dati svakom njegovom budućem obožavatelju. Naime, Kodo je japanska riječ koja označava snažno pulsiranje ili ritam zvijeri. Taj ritam koji si možemo dočarati ako zamislimo zvuk koji proizvode udarci iz velikih japanskih bubnjeva, tehničari iz Iwate stvorili su monstruoznim hodom i veličinom klipa.

Dizajn ovog motocikla nesumnjivo je originalan i jedinstven i kao da magnetom privlači poglede čak i onih motorista koji su izraziti protivnici klase naked. Danas se Japancima gotovo ništa ne može prigovoriti u pogledu manjka osobnosti ili originalnosti. Linija novog Roadstera je vrlo agresivna, a agregat se ističe u glavnoj ulozi. Straga ga karakteriziraju dvostruke konusne ispušne cijevi koje dominiraju cijelim stražnjim krajem, između kojih je skriveno stražnje svjetlo LED tehnologije. Na prvi pogled zamišljamo koliko bi takve ispušne cijevi mogle biti vruće. Sasvim originalno je i prednje svjetlo nepravilnog oblika koje u biti spaja dva reflektora različitog promjera, a uokvireno je kromom. S obzirom da se ovdje radi o



Možda će neke vozače nižega stasa zastrašiti voluminoznost oblika, jer MT-01 je izrazito visok motocikl, osobito u dijelu spremnika goriva i upravljača. Upravljač je, osim što je visok, i uzak, položaj kojeg će se dobro sjećati svi oni koji su harem jednom sjeli na legendarni V-Max

Kit za pojačanje snage

● Slijedeće godine Yamaha s MT-01 namjerava organizirati i kup natjecanje. U tu svrhu izradila je 3 specijalna kita za povećanje snage. Prvi, Stage 1, je samo estetske naravi, a u njega spadaju plastike od ugljičnih vlakana i minimalistička vjetrobranska maska. Stage 2 uključuje: Stage 1 + stražnji topovi Akrapovič homologirani za cestovnu uporabu. Stage 3 je najjača opcija, ujedno i najskuplja, namijenjena kup utrkama: Stage 1 + kompletan Akrapovič ispušni sustav od titana nehomologiran za cestu, klipovi, bregaste osovine, spojka i nova mapa paljenja. To bi trebalo osigurati 110 KS i 17 kgm okretnog momenta. Osim toga tu spada i novo sjedalo koje MT-01 pretvara u jednosjed.



"golom" motociklu, neke tehničke komponente preuzete sa sportskog R1 dolaze do punog izražaja. Ovdje moramo spomenuti i boju aluminijskog okvira i stražnje vilice: metalik tamno ljubičasta, koja na suncu daje specijalan efekt. Time tehnička strana dolazi još više do izražaja.

Pa ipak, najupečatljiviji element je sam agregat, a čini se da se sve ostalo nekako vrti oko njega. U tome i jest bit oblikovanja modernih nakeda. Pogled vam se fiksira u centar, na ekstremno dugačkim cilindrima i istaknutim cijevnim poklopcima distribucijskih motki s lijeve strane.

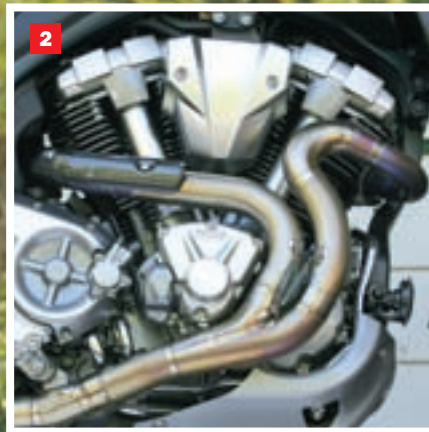
Lijepo je ukomponiran i izdvojeni spremnik ulja na donjem prednjem dijelu motora (MT-01 ima suhi karter), mnogo ljepše nego što su to riješili tehničari KTM-a na svom modelu Super Duke. Odlično je skriven i Air-box, akumulator, elektronika i svi oni neophodni, a ružni dijelovi koji smetaju gdje god ih ugradite i s kojima konstruktori neprestano muče muku kod ovakvih motocikala bez plastika. U istom minimalističkom stilu, izvedeni su i instrumenti koji se sastoje od jednog velikog analognog brojača okretaja motora u koji je integriran veliki multifunkcionalni digitalni displej (2) Agregat V2 od čak 1.670 cm³ najveći je ikad ugrađen na jedan naki motocikl. Distribucija je riješena nesvakidašnje preko motki (4) Boja aluminijskog okvira i stražnje vilice - metalik tamno ljubičasta, na suncu daje specijalan vizualni efekt. Time tehnička strana dolazi još više do izražaja

MT-01 nas ugodno iznenađuje s koje god ga strane pogledamo. Ali pustimo sad dizajn i sve ono što ste već saznali iz prijašnjih bro-



Ispušne cijevi uopće nisu vruće kako bi se moglo pomisliti pri prvom pogledu na stražnji kraj

(1) Instrumenti se sastoje od jednog velikog analognog brojača okretaja motora u koji je integriran veliki multifunkcionalni digitalni displej (2) Agregat V2 od čak 1.670 cm³ najveći je ikad ugrađen na jedan naki motocikl. Distribucija je riješena nesvakidašnje preko motki (4) Boja aluminijskog okvira i stražnje vilice - metalik tamno ljubičasta, na suncu daje specijalan vizualni efekt. Time tehnička strana dolazi još više do izražaja





motocikl, položaj koji više sličí touring motociklu. Stoga nema onakav direktan osjećaj na upravljaču i gotovo nikakvo opterećenje na rukama. Tako vožnja može biti opuštajuća i ugodna ispočetka, čak i onima koji rijetko sjedaju za upravljač motocikla.

Kako je Južnoafrička Republika dugo godina bila britanska kolonija, tako se tim naslijeđem vozi lijevom stranom kolnika. Stoga su i logično uvijek desni zavoji pregledniji od lijevih i za to je potrebno izvjesno privikavanje. No, vožnja po lijevoj strani nije nam nepoznanica, niti to radimo prvi put. Tako uskačemo u sedlo i odmah odvrćemo ručicu gasa kako bismo doživjeli taj moment. No, okretaji nam vrlo brzo i vrlo često ulaze u blokadu jer ih elektronika prekida već prije 6.000 okr/min. Tu otkrivamo činjenicu da se MT-01 vozi drugačije nego bilo koji naked do sada, gotovo kao custom. To će odmah primijetiti svi oni koji će prijeći na MT-01 s nakeda tipa Fazer. Vrti se upola manje, a nema niti približno toliko snage kao Fazer 1000. Napokon mijenjamo filozofiju i prebacujemo u jednu brzinu više. Naime, MT-01 uvijek morate voziti brzinu više nego ste navikli. To vam omogućuje veliki okretni moment koji već na 1.840 okr/min ima ocharavajućih 14 Nm i ne spušta se sve do maksimalnih 3.750 okr/min. Možemo ga lako usporediti s automobilima: vozite

jeva Moto Pulsa i krenimo na sam doživljaj u vožnji. To je ono što s nestrpljenjem iščekujemo od trenutka kada smo saznali za podatak o kamionskom okretnom momentu koji iznosi čak 15,3 kgm i koji nema niti jedan supersportski motocikl, poput R1, a sve to na samo 3.750 okretaja u minuti. Odmah se vidi da je sve podređeno velikom momentu, dok je snaga ostavljena na sasvim prosječnih 90 KS, ali ih razvija pri također vrlo niskih 4.740 okr/min.

Možda će neke vozače nižega stasa zastrašiti voluminoznost oblika, jer MT-01 je izrazito visok motocikl, osobito u dijelu spremnika goriva i upravljača. Upravljač je, osim što je visok, i uzak, položaj kojeg će se dobro sjećati svi oni koji su barem jednom sjeli na legendarni V-Max. No, kad se sjedne u sjedalo, odmah se vidi da su mu bokovi zapravo uski, oslonci za noge udobni, a ispušne cijevi ne smetaju suvozaču. Osim toga, uopće nisu vruće. Jedino će možda nižim vozačima upravljač biti malo predaleko i na to se moraju priviknuti. Vozač ovdje ne sjedi napadački "iznad" motocikla kao na nekom sportskom napedu, već je "usaden" u

Najjužnija točka Afrike, Rt Dobre Nade, gdje se spajaju Atlanski i Indijski oceani, nacionalni je park s prekrasnim krajolikom i rijetkim životinjskim svijetom





MT-01 otvara jednu sasvim novu kategoriju motocikala. Igra na kartu beskompromisne estetike i velikog okretnog momenta kao najzaslužnijeg za ljepotu opuštene vožnje

ga, primjerice, kao najnoviji Turbodiesel Comon-Rail posljednje generacije. Dakle, ide, a ne vrti se. Sve je usmjereno što većem okretnom momentu pri što nižim okretajima motora. Dovoljno je sasvim malo okrenuti komandu gasa i pod kožu će vam se uvući sjajan rad cilindara.

Najupečatljiviji element je sam agregat, a čini se da se sve ostalo nekako vrti oko njega. U tome i jest bit oblikovanja modernih nakeda

Tehnologija s R1 i Warriora

● MT-01 je projekt koji spaja elemente dvije potpuno različite filozofije u izradi motocikala, custom i sport, u tijelu treće - jednog svenamjen-

monstruoznim hodom i veličinom klipova 97x113 mm, te s cilindrima pod međusobnim kutom od 48°. Svaki keramički obrađen cilindar ima četiri ventila i dvije svjeće, te konveksni oblik čela glave. Radilica je za ovu priliku olakšana, a karter je suhi, s uljem u izdvojenoj posudi. Za razliku od modela Warrior, koji ima završni prijenos nazubljenim remenom, MT-01 ima pogonski lanac koji je prebačen s lijeve na desnu stranu. Napajanje gorivom obavljaju injektori direktnim ubrizgavanjem goriva, a njihov sustav ima dvostruka leptirasta tijela promjera 40 mm. MT-01 ima Airbox (zračnu kutiju koju model Warrior nema) volumena 7 litara s ventilom za varijabilni rad. Ispušni sustav je od titana i lijepo se grana do stražnjeg kraja, a zaslugu za to ima o d s u tnost stražnjeg amortizera. Velika novost je Yamahin EXUP sustav na ispušnoj grani, po prvi

puta ugrađen na jedan dvocilindrični motor. Riječ je o jednom ventilu na ispušnoj grani kojim upravlja elektronska centrala, tako da prigušuje ispuh na niskim okretajima u svrhu više snage i okretnog momenta. To je sličan sustav koji posjeduje R1 i tu počinje tehnička uloga R1 u projektu MT-01.

Sa spomenutog modela posljednje generacije preuzeti su sustav kočnica s velikim plivajućim diskovima promjera 320 mm na koja djeluju radijalna kliješta s četiri klipčića i radijalna pumpa na upravljaču. Nadalje, identična je prednja upside-down vilica promjera 43 mm, potpuno podesiva po svim parametrima. Vrlo je zanimljiv smještaj stražnjeg amortizera koji je montiran horizontalno ispod motora. On djeluje na dugu aluminijsku vilicu, koja ima pojačanje s donje strane, što je rješenje također preuzeto s R1. Okvir je potpuno novorazvijen, od aluminija, i obavlja agregat s gornje strane, baš kao na R1, u najnovijoj tehnologiji obrade aluminija lijevanjem i kontroliranim prešanjem. To bi trebalo dati stabilnost jednog sportskog motocikla. I stražnji okvir koji nosi sjedalo je u stilu R1, izrađen istom tehnologijom od aluminija iz jednog komada.





Vozač ovdje ne sjedi napadački "iznad" motocikla kao na nekom sportskom nakedu, već je "usađen" u motocikl, položaj koji više sličići touring motociklu. Dovoljno je sasvim malo okrenuti komandu gasa i pod kožu će vam se uvući sjajan rad cilindara. Na slici je opremljenija verzija Stage 3

TEHNIČKI PODACI

Motor: V2 pod 48°, četverotaktni
Obujam: 1.670 cm ³
Promjer x hod: 97x113 mm
Odnos kompresije: 8,36:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: zrakom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelom promjera 40 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupki
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: aluminijski, dvostruke grede
Ovjes: naprijed upside-down vilica promjera 43 mm, hod 120 mm, straga monoamortizer, hod 117 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 190/50-17
Kočnice: naprijed dvostruki diskovi promjera 320 mm i radijalna kočiona čeljust sa četiri klipa, straga disk promjera 267 mm
Dimenzije: duljina 2.185 mm, širina 790 mm, visina sjedala 825, međuosovinski razmak 1.525 mm
Težina: 240 kg
Deklarirano: snaga - 90 KS (66,3 kW) pri 4.750 okr/min, max. okretni moment - 15,3 Kgm (150,1 Nm) pri 3.750 okr/min
Spremnik goriva: 15 l.

+ okretni moment, kočnice, osobnost, dizajn, stabilnost, poseban osjećaj u vožnji

- težina, snaga, okretnost, sportski tvrd stražnji ovjes

Da biste putovali brzinom od 100 km/h potrebno vam je samo 2.300 okretaja u petom stupnju prijenosa, a na 3.000 okr./min. putujete već 130 km/h. To zaista opušta.

U svemu tome najljepše je to što se zahvaljujući velikom okretnom momentu odlično mogu iskoristiti svi okretaji motora. Vozač neprestano daje i oduzima gas, ponekad i sasvim nepotrebno, samo da bi osjetio okretni moment kojim raspolaze. Ovo je velika prednost modela MT-01: vozaču pruža veliko zadovoljstvo ne prisiljavajući ga na stalno mijenjanje stupnjeva prijenosa.

Ipak, kada i morate promijeniti brzinu, mijenjanje svih 5 stupnjeva je mekano. Te promjene i nisu previše brze, jer je polužje vrlo dugačko. Spojka pak hvata i otpušta pred sam kraj i traži izvjesno privikavanje.

Dugi odnosi stupnjeva prijenosa dodatno naglašavaju pulsiranje motora. Osjećaj je kao za upravljačem jednog Harleya, samo što ovdje imamo pravi potisak, a ako pojačamo dinamiku vožnje, otkrit ćemo da nam je na raspolaganju i odlična ciklistika.

No, da se razumijemo: počnemo li voziti dinamičnije, otkrit ćemo da je potrebno uložiti dosta snage kako bi se on usmjerio upravo tamo kamo treba. MT-01 je dugačak i visok motocikl. Veliki međuosovinski razmak 1.525 mm (75 mm duži od Fazera, a čak 205 mm od Buell Lightninga) i ogromna težina od čak 240 kg (68 kg više od Fazera 1000 i 61 više od Lightninga) daju rezultat. Te se osobine i te kako osjećaju u kratkim naizmjeničnim zavojima, iako je raspor težine na papiru gotovo idealan: 47:53.

Za razliku od ograničene okretnosti, stabilnost mu je uzorna. Kad ga jednom postavite u dugi zavoj, ništa ga ne može odvratiti od putanje. Čak ni naglo dodavanje gasa ili prijelazi preko manjih neravnina. Ako je ovjes sportski, položaj tijela i visoko težište to nisu. Dakle, ovaj motocikl ipak je mnogo bolje voziti opušteno. Pa ipak, vrag nam ne da mira i moramo ga malo potjerati. U agresivnijoj vožnji vozač prednji kotač osjeća malo predaleko, a težište vozača je potpuno na stražnjici. To znači da nimalo ne opterećuje ruke, pa je pogodan za duža putovanja. Putovanjima pogoduju i niski oslonci nogu koji ne zamaraju koljena. Zanimljivo je da se miču i osjetno plivaju, možda i pretjerano kad ih stisnete, jer su postavljeni na gumama protiv vibracija. Stoga neugodnih vibracija uopće nema. Motor vibrira baš onoliko koliko mu je potrebno za karakter osobnosti i ništa više. I zvuk mu je sjajan. Takav dvocilindrični zvuk malo još gdje možemo naći. Veliki hod cilindara zvuči baš kao i snažni udarci o bubnjeve.

Bez obzira na podatak o monstruoznom okretnom momentu MT-01 nije nipošto opasan motocikl. Čak naprotiv, vrlo teško se propinje na stražnji kotač. Krivulja snage i momenta je odlično "ispeglana", pa se taj moment može vrlo lijepo iskoristiti bez iznenadnih provala. Veliki moment smeta jedino kada naglo oduzmete gas, pa motor suviše koči, ali i na to se treba priviknuti.

Otpor zraka za vozača je jak radi nedostatka ikakve vjetrobranske zaštite, ali je dio poprja sasvim pristojno zaštićen velikim pred-

Dizajn ovog motocikla nesumnjivo je originalan i jedinstven i kao da magnetom privlači poglede čak i onih motorista koji su izraziti protivnici klase naked. Ostvaren gotovo bez ikakvih plastičnih dijelova



njim svjetlom i instrumentima. Ukoliko volite voziti brže, preporučili bismo vam prozirni vetrobran sa spiska Yamahine dodatne opreme. Ukoliko vozite opušteno, u skladu s namjenom motocikla, neće vam biti potreban.

Na srednje zahtjevnim dionicama manje se osjeća težina i velik međuosovinski razmak, a samim time povećava se i užitak vožnje. Ovjes je vrlo dobar. Stražnji je amortizer nešto tvrdi i djeluje suho u odnosu na rad prednjeg ovjesa. Razlog tome je što vozač sjedi na sjedalu vrlo uspravno, a amortizer je podešen vrlo sportski. Na grbavom asfaltu Cape Towna naša stražnjica i kičma morali su malo i pretrpjeti.

Radikalna pumpa na upravljaču kočionog sustava i veliki diskovi preseljeni su sa R1 i sami za sebe govore o snazi kočenja. Prednja je zastrašujuće jaka, pogotovo ako imate na umu da kontrolira masu od 240 kg. I stražnja kočnica je dobra, baš onakva kakvu želimo.

Spomenimo i to da MT-01 uopće nema predviđeno mjesto za sitnice pod sjedalom, a u serijsku izvedbu je uključen elektronski sustav protiv krađe.

Na kraju se postavlja pitanje: što je zapravo MT-01? Ukratko, pomalo cruiser, a dijelom i sportaš. Duša mu je ipak izrazito naked. Napravljen za bivše easy ridere koji žele promijeniti kategoriju. Poseban je kako god se okrene, a posebna mu je i cijena: 105.000 kn. Ona je identična sportskom R1, ali ipak za čak 17.000 kn niža od customa Warrior. Iako je znatno skuplji od četverocilindrične konkurencije, još uvijek nije dosegao cijenu jednog Buell-a ili Brutale-a. ■

MT-01 je logičan slijed tematike Bulldog, a usudili bismo se reći da je nasljednik legendarnog V-Maxa. Nije mnogo odstupao od prototipa predstavljenog na salonu u Tokyu 1999. godine

