

Yamaha MT-03



Mali tijelom,

Još jedan model koji cilja ravno u srce kupaca ponudila je Yamaha s novim nakedom iz porodice MT. Ističe se stilom i profinjenošću, ali i vrlo visokom cijenom. Rekli bismo, jedno sasvim novo viđenje motocikla s jednim cilindrom. MT-03 nudi jedinstven stil nakeda i vozne osobine Supermota. Osvojio nas je na nižim i srednjim brzinama i pruženim količinama užitka za vozača. Mane? A koji ih motocikl nema?



PIŠE: **MARKO GUZINA**
FOTO: **BORIS PUŠČENIK**

Još od predstavljanja ovog zanimljivog motocikla veselili smo se prilici da ga testiramo. Dojam koji je ostavio na nas dao nam je inspiraciju za pisanje ovog testa, a prsti su plesali tipkovnicom, suvereno kako MT-03 pleše gradskim prometnicama. Radi se o motociklu koji objedinjuje napredno promišljanje okvira u nesvakidašnjoj kombinaciji s agregatom velikog klipa i nezaboravnim dizajnerskim rješenjima. Rezultat ove kemije je vrlo lijep motocikl odličnih voznih osobina koji pruža pregršt zabave u ritmu pulsirajućeg agregata.

Ova po nama odlična kombinacija zaslužuje detaljnu raščlambu koju ćemo započeti s vanjskim izgledom. Kao što smo već primijetili, MT-03 je prije svega upečatljiv motocikl. Nismo sigurni da će se svima svidjeti kao i nama, ali nesumnjivo je da nigdje neće proći nezapaženo. U ovo vrijeme je teško biti originalan, a pogotovo na današnjem tržištu motocikala, gdje je pred dizajnerima zadatak osmisliti motocikl koji zadovoljava određene potrebe i povrh toga pruži vlasniku osjećaj jedinstvenosti. Mišljenja smo da su s MT obitelji u Yamahi uspješno obavili taj zadatak, jer motocikl koji je pred nama djeluje promišljeno u svakom pogledu. Već na prvi pogled, prije nego smo dotaknuli i jedan dio, stekli smo dojam vrhunske završne obrade, a odabir materijala, tekstura i boja su izvanredni. Mješavina sjajne površine spremnika goriva sa zrnatim premazom na okviru i osebujnim, dvobojnim materijalom na sjedalu pružaju ugodu promatraču, dok stražnji amortizer upotpunjuje doživljaj poput trešnje na kolaču. Već dok stoji čekajući na vozača, MT-03 djeluje spreman za napad na gradske prometnice i zavojite planinske ceste, a upravo taj stav obećava pregršt zabave i

CIJENA
59.995 kn

velik duhom

Na prvi pogled biste mogli pomisliti kako će se netko opeći na ovim velikim ispušnim topovima. No, oni su načinjeni od dvostrukog plasta, a izvana je samo ukrasna plastika

osmjeha za spomenutog vozača. Vrijeme je da prestanemo s lirskim opisima prvog susreta i posvetimo se zanimljivim detaljima.

Krenemo li od dolje, primjećujemo da MT-03 počiva na 17-inčnim naplaticima s 5 elegantnih krakova. Izbor obuće je pao na gume agresivnog profila u dimenzijama 120/70 - 17 sprijeda i 160/60 - 17 straga. Ovjes koji spaja opisane kotače s ostatkom motocikla je kvalitetno riješen, a kasnije ćemo prokomentirati njegovo ponašanje u vožnji. Vidjet ćemo kasnije koliko je u stvari MT-03 sličan XT-u 660 X. Isti agregat, isti kotači, sličan položaj tijela vozača, itd. Sada vrijedi spomenuti da se naprijed nalazi teleskopska vilica hoda 130 mm, koja izgleda masivno i uvjerljivo a koja je preuzeta s mo-

Instrumenti: minimalizam je u modi, a to MT-03 svakako želi pratiti. Iz istog razloga nema niti bočnih plastika. Kod ovakve jednostavnosti instrumenata jasno dolazi do izražaja logotip serije MT, kojeg ćete imati neprestano pred očima

dela FZ6. Tu vidimo jednu veliku razliku u odnosu na XT, koji ima znatno duži hod - 200 mm. Stražnja aluminijska vilica hoda 120 mm je priča za sebe i dok je gledano s lijeva samo lijepo profilirana, tek pogled s desna otkriva da se nastavlja u specifičnu ruku koja se veže na polegnuti amortizer. Kao i sama konstrukcija cjevastog okvira, koja se nadnosi nad agregat, smještaj amortizera je izveden slično kao na Kawasakijevoj seriji ER6. Ipak, nema govora o plagijatu jer su i jedna i druga izvedba viđene prije nekoliko desetljeća u izvedbi raznih, davno nestalih manufaktura iz Engleske. To što su se amortizeri polegli u dvije različite kuće baš iste godine nećemo nikome uzeti za zlo, jer po izgledu i po voznosti se radi o dobrom rješenju. Dok smo još kod komponenti ciklistike, opisać ćemo i kočnice. Stražnja s diskom promjera 245 mm ne predstavlja nikakav iskorak, ali zato prednja gotovo zaslužuje zasebni test. Radi se o dva diska promjera 298

mm koje pritišću kliješta s dva klipa, a njima upravlja klasična kočiona pumpa. Uobičajeno je da proizvođači na ovako lagana i ne previše brza vozila montiraju samo jedan disk, kao primjerice kod modela XT, no ovo rješenje bi trebalo donijeti prevagu kod kupaca. U kombinaciji sa opletenim kočionim cijevima i tvrdo podešenim prednjim krajem pružaju izvanredne rezultate. Doduše, ovaj mali MT sa 174,5 kg i nije pretjerano lagan motocikl, a prednja kočnica će sada riješiti sve probleme u koje vas dovede zaigranost s gasom. I vizualno se većina mase ovog motocikla skupila oko agregata, dok veći dio težine nad prednjim kotačem, kao i položaj vozača pozitivno utječu na upravljivost.

Agregat kuca u "Kodo" ritmu

Agregat je sada već dobro poznati jednocilindraš, proizvod tvrtke Minarelli, opremljen elektronskim ubrizgavanjem. Ovaj tekućinom hlađeni motor raspolaze sa 4 ven-

MT-03 je jedan od rijetkih modela kojima amortizer ima i estetsku funkciju. Osim toga, ovako ga je lakše podešavati



Agregat je isti onaj koji Yamaha ugrađuje u svoj enduro ili supermoto, s malo prigušenom maksimalnom snagom



MT-03 nije motocikl konstruiran za putovanja, već za osobe koje svoje rijetke i kratke slobodne trenutke žele provesti na osebujan način



Kočnice s dva diska neuobičajene su za jednocilindraše. Promjer im je 298 mm, imaju čeljusti s dva klipića i potpuno su isti kao na modelu FZ6



Mala, ali dobro napravljena Yamaha odlikuje se okretnošću i nesvakidašnjim kočnicama

MT-03 se nudi u tri kombinacije boja. Zapravo su obojani samo spremnik goriva i opruga mono amortizera. Crna i plava imaju žuti amortizer, dok bijela s crvenim rubom ima crvenu oprugu amortizera



Sjedalo je dvostupanjsko, s izuzetno finom tkaninom. Govori nam kako ovaj dragulj njihovi izbirljivi vlasnici neće ostavljati na kiši ili nekom drugom nevremenu

tila po cilindru i iz zapremine od 660 ccm oslobađa 45 KS pri 6.000 okr/min, koji se kroz petbrzinsku mjenjačku kutiju prenose na podlogu. Iznenadilo nas je koliko je upravo agregat isti, a ipak drugačiji u odnosu na do sada testirane motocikle koji ga koriste, od Pegasa do oba XT-a sa 48 odnosno 50 KS. Razlika u uglađenosti i ponajviše u zvuku, koji je sada još ugodniji i grleniji, javlja se zbog razlike u ispušnom sustavu. Dok XT ima dvije posve odvojene ispušne cijevi, na MT-03 je ugrađen ispuh s debelom 2 u 1 cijevi, koja se kroz okvir probija do zdepastog ispušnog lonca sa dva izlaza. Osim što ovaj ispuh jasno pokazuje da se radi o rod-binskoj vezi s MT-01, i zvuk koji dolazi iz ovog sustava znatno poboljšava zadovoljstvo u vožnji. Taj specijalno izrađeni zvuk trebao bi dočarati "Kodo"-ritam velikih bubnjeva, kojeg smo opisali kod MT-01. Možda je baš radi njega žrtvovano tih par konja na maksimalnim okretajima. Osim toga, zbog dobave svježeg zraka u ispušne kanale, čime se dobijaju znatno čišći ispušni plinovi, prilikom svakog oduzimanja gasa ispušni sustav se javlja vrlo ugodnim pucanjem. Taj zvuk nas je toliko veselio da smo koristili svaku priliku kako bismo ga „odsvirali“.

Pored zdepastog ispušnog sustava i lijepo oblikovanog sjedala stražnji kraj jedva da sadrži još nešto. Kada se ne bi nastavljao plastič-

nim nosačem svjetla, koji se nastavlja u nosač registarske tablice, stražnji kraj bi završavao gotovo iznad stražnje osovine. Sjedala za vozača i suvozača su izvedena odvojeno, a u skladu sa ostatkom motocikla izrađena su od modernog materijala, kompliciranog su i privlačnog izgleda. Sjedalo vozača je naglašeno s dvije nijanse, a za pohvalu je da se materijal baršunastog izgleda uopće ne kliže. Vozačko sjedalo na 805 mm od tla prilično je široko i pružit će dovoljno udobnosti, iako zbog ukupnog položaja vozača i samog svog oblika ne pruža puno mogućnosti premještanja. Mada u prvom trenutku djeluje tvrdo, sjedalo ne umara niti nakon nekoliko sati vožnje već pruža pozitivan osjećaj. Pozicija sjedala je znatno spuštena u odnosu na XT (875 mm),

no to još uvijek nije najniže rješenje - Kawasaki ER6n testiran u ovom broju bilježi svega 790 mm i uz to ima usko sjedalo. No, na MT-u ima sasvim korektnu udaljenost. Suvozačko sjedalo je prekriveno istim materijalom, što znači da vam suputnik neće skliznuti sa motora prilikom ubrzanja, a dodatni im oslonac pružaju odlično uklopljeni rukohvati suvozača. Napravljeni su tako da nigdje ne smetaju ruci u rukavici, ali nedostatak im je to što su postavljene pored, a ne blago iza sjedala, pa ne pružaju previše osjećaja sigurnosti. Bolje se i dalje držati za vozača ili za spremnik goriva. Nožni oslonci za suvozača su postavljeni u skladu s trendovima i bilo bi nerealno očekivati više udobnosti od ovakvog specifičnog motocikla, čija primarna namjena ionako nisu putovanja. Nožni oslonci vozača su postavljeni dobro i rezultiraju pomalo agresivnim položajem, od kojeg niti viši vozači neće previše patiti.

Iako se radi o jednocilindričnom agregatu, ipak je to proizvod moderne tehnologije, pa su vibracije umjerene i ugodne, dok nožni oslonci prenose jedino lagano zujanje kod većih brzina. Svakako najveći izvedbeni nedostatak na MT-03 je smještaj bočnog oslonca, koji je gotovo nemoguće otvoriti ili sklopiti bez da se nogom zapne za nožni oslonac. Nije u pitanju problem koji bi diskvalificirao inače odličan motocikl, ali radije bismo da je drugačije riješen. Spremnik goriva zapremine 15 litara je još jedan element koji je čini dušu ovog motocikla, a detalji poput tankih crvenih crta pokazuju da je u izradu ovog motocikla uloženi veliki trud. Kontakt bravica je smještena s prednje strane spremnika goriva, a jedino što zahtjeva malo navikavanja je činjenica da upravljač treba malo vratiti prema sredini kako bi ga se zaključalo, jer to nije moguće u posve zakrenutom položaju. Iz jednostavnog gornjeg

Upravljač kao da je došao sa nekog cross motocikla, širok je i vrlo otvoren



Yamaha si je postavila tri cilja prije nastanka serije MT: agregat s karakterom, sportsku ciklistiku i dizajn koji će ostavljati bez daha



MT način života

● U Yamahi su se potrudili stvoriti cijelu paletu dodatne opreme i popratnih proizvoda za svoju MT seriju motocikala. MT-03 je moguće oplemeniti Akrapovič slip-on ispuhom, štitnicima donje strane motora, vjetrobranom, pokrovima hladnjaka, poklopcem stražnjeg sjedala i možda najprivlačnije, štitnicima za ruke. Oni su izvedeni tako da dodatno naglašavaju agresiju, a budući da izgledaju poput kakvog srednjevjekovnog oružja, nesumnjivo će primorati vozača na dodatne nestašluke. Pored opreme za motocikl u ponudi je i široki izbor opreme za vozača, počevši od privjesaka za ključeve s MT logotipom do raznih odjevnih predmeta. Iako nismo

skloni špekuliranju valja primijetiti da između modela MT-01 i MT-03 postoji neiskorištena brojčana oznaka. U duhu špekulacija možemo pretpostaviti da bismo uskoro mogli vidjeti i MT-02 pogonjen Yamahinim V2 agregatom od 1.100 ccm, jer upravo ta zapremina pada na pola puta između 1.670 i 660 ccm.



trokuta prednjeg ovjesa izdižu se konjići upravljača nagnuti prema natrag, dok je gotovo ravni upravljač iznimno otvorene izvedbe, 20 mm širi od onog na enduro modelu XT i malo niže pozicioniran. Baš taj široki upravljač određuje agresivni položaj vozača i ovom motociklu donosi puno pozitivnih strana. Osim osjećaja moći koji ovakav upravljač pruža, tu su i objektivne prednosti u vrhunskoj kontroli i upravljivosti. Težište motocikla je pomaknuto naprijed, prema prednjem kotaču.

Primijetili smo da su prekidači i ogledala identična onima na modelu XT, što ukazuje na štednju. Ispred upravljača nalaze se kontrolni instrumenti, gdje centralno smješteni LCD pruža informacije o brzini, vremenu i prijađenim kilometrima, a lijevo od njega se nalazi okrugli analogni obrtomjer. Iznad LCD-a se nalazi niz kontrolnih žaruljica koje po danu i nisu pretjerano vidljive. Prednji kraj se slijeva u kompaktno prednje svijetlo, koje izazivački gleda na cestu i pogledom odmjerava pasicu sljedećeg zavoja. Moderna tehnologija garantira da pored dobrog izgleda svijetlo dobro obavlja i svoj osnovni zadatak, a to je da osvjetli put.

U vožnji je MT-03 pravi dragulj.

Usklađenost ovjesa, kočnica i agregata je odlična, a ovo je jedan od rijetkih motocikala koji imaju više nego adekvatne kočnice. Iako je prednja vilica prilično nagnuta i time sklonija reakcijama prilikom nailaska na uzdužne neravnine, ovo se kompenzira širokim upravljačem. Zakretni moment dostupan već kod niskih okretaja i kratko odabrani prijenosni omjeri omogućuju dobra ubrzanja i međuubrzanja, što je idealno za urbani promet. Krajnja brzina od 160 km/h i nije fascinirajuća, a ako mislite voziti uspravno, pada na približno 150 km/h. Upravo je to područje u kojem se manifestira nedostatak snage, dok je 45 KS posve



dovoljno za agresivnu vožnju do kojih 110 km/h. Osim toga, na maksimalnoj brzini izraženije su i vibracije. Ugladeni agregat linearno radi od 3.000 okr/min sve do crvenog polja na 7.500 okr/min. Koliko će god iskusnom vozaču pružiti užitek, toliko će MT-03 početniku oprostiti greške. Obilje momenta će dopustiti da zavoje prođete i u brzini više nego je optimalno, a fascinantni prednji kraj s odličnim kočnicama će preuzeti na sebe brigu kada uz panično kočenje prebrzo uletite u seriju oštih zavoja. Japanci sugeriraju da kod vožnje ovog motocikla trebate prvenstveno osjetiti spomenuti "Kodo" i prožimati se neprestano sa laganim pulsiranjem agregata. To nije motocikl za jurnjavu već za uživanje u drugačijem svijetlu.

No ako ste baš i neobuzdani ljubitelj utrkivanja, ovjes neće popustiti niti kod snažnijih pretjerivanja. Mnogo čvršći ovjes na MT-03 u odnosu na XT daje mu odlična vozna svoj-

IZMJERENI PODACI

Maksimalna brzina: 162,6km/h
Težina s tekućinama: 175,60 kg (sprijeda 91,6 kg, straga 84,0 kg)
Potrošnja goriva: gradska vožnja 9,2 l, međugradska vožnja 6,7 l, pri 130 km/h 6,4 l, maksimalno 11,2 l.



stva i savršene putanje, nauštrb udobnosti. Cijeli motocikl je gotovo idealno podešen za cestu i pravi je suputnik koji ulijeva povjerenje. Bilo da se radi o gradskoj vožnji ili zavojitim seoskim putovima, MT-03 će posao obaviti s lakoćom. U pitanju je odličan izbor za stanovnike urbane džungle koji žele zabavan i upadljiv motocikl, koji je uz sve navedeno i praktičan. Jednostavno kada imate ispod sebe tako uzak, lagan, kratak i čvrst motocikl imate osjećaj da možete nemoguće, što nas tjera na pretjerivanje. Jedna od mana mu je nikakva zaštita od vjetra, koja osim što umara vozača smanjuje i maksimalnu brzinu, ali Yamaha kao opciju nudi i dodatni vjetrobran. No, osim što on narušava zamišljeni dizajn, treba ga i dodatno platiti.

U Yamahi su se pobrinuli i za još jednu, najveću manu i jedini detalj koji kvari inače ružičastu priču, a to je cijena od 59.995 kn. Ona je bila i jedan od najvećih razloga neuspjeha BMW-a 650 Scarvera, koji je prvi kre-

UBRZANJE

Pređeni metri	Vrijeme (sec)	Brzina (km/h)
100	5,52	105,2
200	8,58	127,5
300	11,27	139,9
400	13,77	147,2

Izmjereno	Snaga (ks-okr)	Okr. moment (kgm-okr)
Na kotaču	41,69-6.000	5,40-5.000
Na radilici	45,70-6.000	5,92-5.000

nuo ovim putem, a danas se više ne proizvodi. No, ruku na srce, on niti približno nije nudio ovoliko stila. Konkurenciju MT-03 možemo tražiti i u Apriliji Pegaso Strada, koja odavno više nije enduro motocikl, Kawasaki ER6n koji je znatno jači i jeftiniji, pa čak i u ekstravagantnoj Ducatijevoj Multistradi 620, koja je još skuplja. No MT-03 će izaći ponosno iz svakog usporednog testa, jer ima poseban šarm i karizmu. ■

POGLED NA KONKURENCIJU

Model	ccm	br. cilind.	Snaga na kotaču (ks-okr.)	Okr. moment (kgm-okr.)	Max. brzina (km/h)	Ubrzanje 0-400m (sec)	Težina (kg)
Yamaha MT-03	660	1	41,69-6.000	5,40-5.000	162,6	13,77	175,6
Aprilia Pegaso Strada	660	1	44,24-5.750	5,86-5.250	173,2	13,58	183,0
Yamaha XT 660 X	660	1	45,77-6.000	5,89-5.250	177,4	13,49	177,4
Kawasaki ER - 6n	649	2	72,7-8.900	7,0-6.900	198,2	13,06	197,6

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 100 x 84 mm
Obujam: 660 ccm
Odnos kompresije: 10:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: teleskopska vilica, hoda 130 mm; straga oscilirajuća vilica s bočno smještenim monoamortizerom, hod 120 mm
Gume: prednja 120/70-17, str. 160/60-17
Kočnice: naprijed dva diska promjera 298 mm i kočione čeljusti sa 2 klipca, straga disk od 245 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.070, širina 860, visina sjedala 805, osovinski razmak 1.420, težina 174,5 kg,
Deklarirano: snaga - 45 ks (33,4 kW) - 6.000 okr/min, max. okr. moment - 5,73 kgm (56,2 Nm) pri 5.250 okr/min
Spremnik goriva: 15 l
Max. brzina: 160 km/h

+ kočnice, stil, položaj vozača, završna obrada, okretnost

- bočni oslonac, snaga, zaštita od vjetra, cijena