

Yamaha

XVS 950A

Midnightstar

PIŠE: **MARKO GUZINA**
SNIMA: **ŽELJKO PUŠČENIK**

S obzirom da na ovom motociklu svaki element djeluje promišljeno, sigurni smo da su u Yamahi odlučili tržištu ponuditi cestovnu krstaricu koja nudi osjećaj modela najveće klase uz voznost i lakoću upravljanja svojstvene srednjoj klasi. Pored novog V-2 agregata, koji već na papiru daje naslutiti elastičnost u vožnji, tu je i uzbudljivi izgled „novog klasika“ u koji su očito uložili puno truda. Čini se kao da je ovaj motocikl namijenjen manje iskusnim vozačima koji žele doživjeti osjećaj velikih custom modela, ali bez dodatne težine, gabarita, a ponekad i nezgrapnosti. Ovo ne znači da baš svi - stari i mladi, muški i ženski motociklisti - neće moći jednako uživati u svemu što ovaj model nudi. Čini se da s XVS950A Yamaha okreće novu stranicu u sagi o custom motociklima.

Lutka s naslovne strane

Ne treba biti ljubitelj custom motocikala da bi se priznalo da je Midnight Star zaista lijep model. Vjerujemo da vas prijatelji neće ismijavati ako to priznate na glas, jer čak i mi priznajemo: ovaj motocikl nam se zaista sviđa. Već poslovični prvi pogled daje naslutiti da nije u pitanju „samo još jedan custom“, no tek pobliže promatranje otkriva more detalja i promišljeno oblikovanih elemenata.

Iako je mišićavi agregat svojevrsno vizualno stjecište cijelog motocikla, među prvim detaljima smo primjetili lijepe, a nenametljive naplatke od lakog lijeva s po osam rascijepljenih krakova. Već po ovome je moguće vidjeti da su Japanci bili vrlo uspješni u nastojanju da oblikuju moderni klasik.

Prednja vilica svojom debljinom i dodatnim metalnim oplatama posve udovoljava custom formi, a sklop prednjeg svjetla, nosača i pokazivača smjera te kromirani komad koji navedeno povezuje s kontakt bravicom pravo je remek djelo. Na gornji trokut se preko pažljivo oblikovanih podizača drži upravljač upravo optimalnog oblika. Na upravljaču se nalaze plastična kućišta prekidača vrlo čistog dizajna, a gotovo uobičajeni retrovizori smješteni su tako da laskaju cjelokupnom izgledu motocikla.

Valja napomenuti da su tipke za biranje između ukupnog i parcijalnih brojača kilometara postavljene u desno kućište prekidača, pa je tako postignut elegantan i čist izgled kontrolnih instrumenata. Tipično za custom model, okrugli brzinomjer s LCD-om nalazi se na kromiranoj konzoli povrh spremnika goriva, čije elegantne linije su dodatno naglašene kromiranim 'lajsnama' na bokovima. Sjajni poklopac za ulijevanje goriva nalazi se na desnoj strani spremnika, a tu je i zanimljivi gumeni detalj koji predstavlja svojevrsnu vizualnu poveznicu s gumom obloženim nožnim koman-dama. Noge vozača ugodno će se smjestiti na

Neki proizvođači novim modelima svojih custom motocikala u ostavštinu daju samo obnovljen izgled, ali Yamaha je u Midnight Star uložila zaista puno truda - i to se vidi. Ovaj motocikl osim očaravajućeg dizajna kao „miraz“ sa sobom donosi odličan agregat, uskladen ovjes te položaj vozača i kao rezultat toga vrhunske vozne osobine

prostranim, do detalja promišljenim podnicama, a prijenosni omjeri se mijenjaju pomoću „klackalice“. Odabir zračnog hlađenja ovom motociklu donosi i velike vizualne prednosti: Naime, sada su ravne silazne cijevi okvira izložene pogledima jer se između njih nije morao sakriti nikakav hladnjak tekućine.

Sam agregat svojim oblikovanjem nikako nije podređen funkciji, već su i na njemu pažljivo osmišljeni detalji, a posebno se ističu masivni cilindri s rebrima za hlađenje. Već tu je moguće vidjeti savršenu ravnotežu koju su dizajneri postigli kombinacijom crnih dijelova i kromiranih elemenata. Ovo je očito i na plavoj, odnosno crvenoj izvedbi, ali je posebno upadljivo na testiranom crnom modelu. Dok se s lijeve strane cilindra nalazi neveliko kućište za koje nismo sigurni čemu služi, s desne je smješteno kućište filtra zraka zapremine 3 litre. Ono svojim oblikom naglašava V raspored cilindra, a sličnu ulogu imaju sjajni dijelovi na rebrima cilindra. Iako se ne radi o vizualnom oblikovanju, spomenimo da su se u Yamahi potrudili pažljivo dizajnirati i zvučnu kulisu, pa su tako pored ispuha pažnju posvetili i usisnim kanalima posebnog oblika.

Nakon agregata logično je opisati stranice motocikla, koje su posve različite jer se desnim bokom pruža dugački 2 u 1 kromirani ispušni sustav, dok mu na lijevom boku ravnotežu predstavlja poveći sjajni poklopac izlaza iz mjenjačke kutije. S desne strane je stražnji kotač zaklonjen kočionim diskom, a s lijeve se nalaze povećana remenica završnog prijenosa i zaštitno kući-

šte remena. Iznad kotača se posve logično nalazi blatobran, koji je u ovom slučaju vrlo klasičnog oblika, a naglašen je kromiranim nosačima na stranicama.

Ispred blatobrana se smjestilo već i izgledom udobno sjedalo vozača, a znatno manje sjedalo suputnika smješteno na blatobran ipak ne djeluje oskudno kao kod nekih sličnih modela. Na kraju ostaje spomenuti lijepo stražnje svjetlo te kromirane pokazivače smjera poznatog „metak“ oblika. Možda slike i opis to ne mogu dočarati, ali ovaj motocikl bez dvojbe ima „ono



Lijepa u svakom pogledu

CIJENA
73.950 KN



Ovaj custom krasi zavidna stabilnost u svim uvjetima dok široki upravljač omogućava lako i precizno upravljanje



nešto“ i zrači svojom pojavom - možda upravo zato što je svaki detalj pažljivo promišljen.

S Istoka ništa nova

Kada je riječ o tehnologiji, u svoju novu uzdanicu u srednjoj klasi custom motocikala ruke vrijednih Japanaca nisu ugradile ništa posebno. Uostalom, ovo nikako ni nije klasa u kojoj bismo očekivali hibridni pogon ili neka druga tehnološka čuda. Ipak, činjenica da nema novosti ne znači da spomenute vrijedne ruke nisu postojeću tehnologiju oblikovale na nov i savršeno promišljen način.

Ovo je očito iz gotovo „kvadratičnog“ omjera vrta i hoda, koji iznosi 85 odnosno 83 milimetra, a ovakva koncepcija osigurava dovoljno snage i zakretnog momenta na nižem i srednjem području broja okretaja. Dodamo li tome četiri ventila po cilindru te komoru za izgaranje optimiziranog oblika, postaje jasno odakle ovom motociklu takav potencijal za ubrzanja i međuubrzanja - ali o tome kasnije. Po pitanju arhitekture agregata spomenimo da se radi o SOHC koncepciji, što znači da u svakoj glavi cilindra svoje obavlja po jedna bregasta osovinica. Omjer kompresije iznosi 9:1, a gorivu smjesu za agregat priprema danas već neizbježni sustav elektronskog ubrizgavanja goriva. Za odvođenje suvišne topline je odabrano hlađenje zrakom, što je dizajnerima omogućilo oblikovanje istinski lijepog motocikla, ali o tome smo već govorili. Zato nismo spomenuli da su cilindri na ovom modelu međusobno postavljeni pod 60 stupnjeva, a zapremina iznosi 942 kubična centimetra. Oku skrivena je činjenica da ovaj novi agregat koristi i modernu kombinaciju laganih kovanih klipova te cilindra čije su stijenke presvučene keramičkim materijalom. Možda najznačajnija osobina novog V-2 agregata je nepravilni redosljed paljenja, pa se tako paljenje događa na 300 te 420 stupnjeva zakretanja radilice. Ovo stvara prepoznatljivo pulsiranje, a upravo to ovom motociklu daje posebnu privlačnost i grleni zvuk ispuha. Zanimljivo je da je uklonjen i sustav za uravnoteženje, a time je postignuta smanjena buka zupčanika, kao i smanjenje mase agregata te efikasniji rad i bolji odaziv na otvaranje gasa. Novosti na Midnight Staru 950 za ovu godinu uključuju i već spomenute bregaste osovine, ventile, leptirasto tijelo napajanja, uljnu pumpu, radilicu, klipnjače, spojku, mjenjačku kutiju i još neke detalje. Na spomen mjenjačke kutije spoznajemo da ju nismo spomenuli, pa napominjemo da ona sadrži pet stupnjeva prijenosa, s tim da snaga do nje dolazi preko višestruke spojke u uljnoj kupci, a do stražnjeg kotača ide preko prijenosa zupčastim remenom. Deklariranih 54 KS pri 6.000 okr/min te 76,8 Nm pri 3.000 okr/min na papiru možda možda i ne zvuči impresivno, ali



V koncepcija agregata dodatno je naglašena oblikom kućišta filtra zraka



Jedan disk je dovoljan, ali dva bi ipak bila bolja



kasnije ćemo vidjeti da po tom pitanju nismo uočili manjak.

Okvir ovog motocikla je posve jednostavan i načinjen je od čeličnih cijevi, a niti ovjes ne predstavlja evoluciju kod ove vrste motocikala. Sprijeda se nalazi teleskopska vilica s cijevima promjera 41 mm te hodom od 135 mm. Straga klasična vilica pravokutnog presjeka kotaču omogućava gibanje od 110 milimetara. Prednja guma je dimenzija 130/70-18, dok stražnja mjeri 170/70-16. Kočiona grupa odgovara prosjeku ove klase i sastoji se od dva diska, s tim da je prednji promjera 320 mm, a stražnji 298 mm. Kada smo kod milimetara, navest ćemo da međuosovinski raz-

mak iznosi 1.685 ovih mjernih jedinica, a sjedalo vozača je udaljeno 675 mm od podloge. Spremnik goriva je zapremine 17 litara, a kada je pun, motocikl spreman za vožnju teži 278 kilograma.

Najljepši pogled

Naužili smo se ljepote, promislili smo o tehnikalijama, što nam preostaje nego prebaciti nogu preko Midnight Star i prepustiti se otkrivanju onoga što motocikl nudi u vožnji. Odmah nam se sviđa činjenica da je ključ smješten na gornjem dijelu prednjeg kraja, jer to ujedno znači i da nema zasebne bravice za zaključavanje upravljača. Sjedalo nam se odmah čini malo tvrđe, ali

to je bolje od puno premekanog sjedala kroz koje vozač ubrzo propada, pa na koncu opet sjedi na tvrdoj podlozi. Široki upravljač je odlično postavljen i ruke intuitivno pronalaze ručke, a slično je i s prostranim, debelo gumiranim podnicama. Pritisak tipke elektropokretača budi „mesnati“ V-2 agregat, a cijeli motocikl se lagano strese, kao da sa sebe stresa san. Ugodno mrmljanje iz ispuha nadovezuje se na „mekane“ vibracije koje savršeno odgovaraju duhu ovog motocikla. Povlačimo ručicu spojke, koja se kroz vožnju pokazala kao vrlo precizna, pa ubacujemo u prvu brzinu, bez posebnog udarca ili buke. Tek malo gasa je dovoljno da Yamaha krene tečno i odlučno, a već brzina



Prekidači su elegantni, jednostavni i kvalitetni



Kontrolni instrumenti su informativni i lijepi



Gumeni dodatak je jedan od promišljenih detalja

U savršenoj ravnoteži crnih lakiranih elemenata i kroma možemo istaknuti 2 u 1 ispušni sustav



Kako je Midnight Star opremljen samo jednim kočionim diskom srijeda, lijepo osmišljeni naplatak je izložen pogledima



hoda osigurava dovoljno stabilnosti da se vozač osjeća vrlo sigurno.

Kroz laganu vožnju se upoznajemo s motociklom i uviđamo da je skrojen tako da vozaču daje osjećaj sigurnosti - sve komande su vrlo precizne, a motocikl stabilan. U kombinaciji sa širokim upravljačem ovo rezultira i izvjesnim osjećajem moći, ali to nije sve. Nakon nekoliko kilometara postali smo svjesni ljepote koju Midnight Star unosi u naš život, a za to je zaslužan jedinstven pogled preko upravljača. Kombinacija crnog spremnika goriva, prednjeg svjetla i kromiranih dijelova stvara sliku koju je teško opisati. Sve to uokvireno upravljačem uz odraz plavog neba i bijelih oblaka poput onih u animiranoj seriji The Simpsons vozaču bez greške razvlači osmijeh na licu. Naravno da boje neba u vrijeme sutona imaju jednaki efekt, a nama preostaje pitati se da li je i ovo osmišljeno kao i drugi dijelovi, ili je naprosto pozitivna posljedica truda uloženog u ovaj motocikl.

Nakon uživanja u pogledu slijedi uživanje u malo žešćoj vožnji, a promjena tempa nije izazvala nikakvu negativnu reakciju od Yamaha. Kako je bila laka i sigurna za vožnju dok smo krstarili, tako je laka i sigurni ostala nakon odlučnog otvaranja gasa. Agregat razvija obilje zakretnog momenta već pri nižim okretajima i stavlja ga vozaču na raspolaganje preko precizne mjenjačke kutije, koja je prilagođena performansama. Isprva se može učiniti da bi bilo dobro da su prijenosni omjeri dulji ili da postoji i šesti stupanj prijenosa, ali ovako kako

je zapravo odlično funkcionira. Osim na „leru“ agregat je gotovo lišen vibracija, a ono što se i pojavi u višim okretajima zahvaljujući gumenoj izolaciji ne dolazi do vozača niti preko upravljača niti preko nožnih oslonaca. Prilikom spore vožnje začas smo se našli u petom stupnju prijenosa, a njega je moguće koristiti od kojih 70 pa do 170 kilometara na sat, koliko će Midnight Star spremno pojuriti.



Prednji kraj savršeno prati neslužbenu sablonu za custom motocikle, ali joj i dodaje lijepo oblikovane detalje

Stabilnost i osjećaj sigurnosti koji je prisutan prilikom spore vožnje jednak je i kada jurimo autocestom, ali tada dolazi do izražaja nedostatak zaštite od vjetra. Široki upravljač vozača postavlja u položaj svojevrsnog padobrana, pa je bolje primiti se malo jače, jer ruke u nekom trenutku počnu lagano kliziti s ručki. Ovo je tek primjedba dana sa simpatijom, a ne prigovor, jer nitko pametan tko se vozi brže od 130 km/h ne drži upravljač tek onako, ovlaš. Uglavnom, koliko god pritisak zraka bio jak, ne pojavljuju se nemile turbulencije, pa je krajnju brzinu moguće držati u dulje vrijeme, ako vam mišići vrata to dopuštaju.

Kako pri niskim, tako i pri visokim brzinama promjene smjera ostaju naglašeno precizne, a već spomenuti široki upravljač tu igra značajnu ulogu. Kada smo to rekli ne smijemo zanemariti niti ovjes, koji je odlično usklađen i gotovo nikada ne dolazi u krizu. Tek iznimne neravnine pri višim brzinama mogu na trenutak kompromitirati siguran oslonac vozača u sjedalu, ali i tada motocikl ostaje miran na pravcu.

Savladavanje zavoja s ovim motociklom je pravi užitak, a povremeno i izvor frustracija, jer nakon svakog zavoja ostaje dojam da je to moglo biti odvezeno i osjetno brže. Brzi ili spori zavoji, Yamahi je svejedno, a neravnine na koje se u zavojima nailazi izazivaju tek kratku, neizbježnu oscilaciju, koja niti za trunku ne narušava osjećaj sigurnosti.

Iako sumnjamo da je sve rečeno adekvatno opisalo koliko se XVS950A Midnight Star dobro vozi, u nekom trenutku ćemo ovaj opis morati i okončati, ali prije toga još samo pokoja riječ. Ako ste primjetili, nismo spomenuli kočnice, a to je zato što nas nisu fascinirale. Na motociklu koji sve drugo obavlja toliko savršeno očekivali bismo barem nešto jaču kočionu grupu. Dva diska koja su uposlena na ovom modelu adekvatno obavljaju svoj posao, no ne bi bilo točno reći da raspolažu s velikim rezervo-



Stražnji kočioni disk zaklanja lijepe krakove naplatka



Remenski prijenos je zaogrnut zaštitnim oplatama



Detalji su bitni: Ime modela na remenu



Sjedište suvozača nudi ponešto udobnosti



Yamaha omogućava opušteno i sigurno uživanje u agresivnijoj vožnji pa možemo reći da se vozi bolje i od nekih naked modela



Gledana straga, Yamaha Midnight Star odaje dojam skladno oblikovanog custom modela



Okvir od čeličnih cijevi koristi uglavnom dobro poznatu koncepciju i rješenja



Prednje svjetlo je optimalnih dimenzija, a posebni šarm mu daje kombinacija crnog laka i kromiranih elemenata



Stražnje svjetlo je oblicenje modernog, a klasičnog dizajna



Iako je sjedalo tvrdo, u njemu vozač može mjenjati položaj i tako na udoban način savladati veće udaljenosti

vama. Da ne bude zabune, Yamaha koči dobro, posve zadovoljavajuće i zaustavlja se na siguran način, ali za to je potrebno prilično stisnuti obje kočnice. Tipično za custom, u kočenju veliku ulogu igra i stražnja kočnica, pa to ne treba zaboraviti i treba ujednačeno „gaziti“ po oba diska. Nije bilo trenutka niti situacije kada smo se zbog kočnica osjetili neugodno, ali za razliku od voznih osobina ili agregata koji nas je stalno ugodno iznenađivao, kočnice su jednostavno primjerene, pa ih ne navodimo niti kao prednost niti kao nedostatak.

Sve u svemu, još uvijek ne možemo posve prihvatiti činjenicu da se Midnight Star vozi toliko dobro, ali to zapravo i nije čudno - ipak se radi o najnovijoj generaciji custom motocikla koji bismo rado vidjeli u svojoj garaži, a ako ne to, onda barem na testu izdržljivosti.

"Pila" za poželjati

Tu i tamo naletimo na poneki motocikl koji unutar svoje klase napravi reda i promiješa karte sebi u korist. Iznimno malo je onih motocikala koji nas može iznenaditi cjelovitošću onoga što nude te se pokazati kao svojevrsna konkurencija i drugim klasama. Yamaha XVS950A Midnight Star upravo je jedan od takvih motocikala naprosto nas je „kupio“ svojom pojavom i morem nenametljivih detalja koji ga čine posebnim. Već ovo bi bilo dovoljno, ali Yamaha nije stala na tome, već je u igru ubacila i doista vrhunski agregat, savršeno pogođenu ergonomiju i na koncu, vozne osobine kojih bi se posramio i pokoji naked motocikl.

Kada je riječ o konkurenciji, čini se da nova Yamahina uzdanica zaista nema brige. Nedavno smo napravili usporedni test custom motocikala srednje zapremine. Midnight Star na žalost u njemu nije sudjelovao, ali da jest, vjerujemo da bi bio pobjednik gotovo u svakom pogledu. Za početak je tu izgled kojem smo već uputili poprilično hvalospjeva, a u konkurenciji nedavnog usporednog testa bi se još dodatno istaknuo svojom cjelovitošću. Zatim su tu vozna svojstva koja lako nadi-

laze testirane modele, jer je naprosto čudnovato koliko se ova Yamaha lako, precizno i sigurno vozi, uz više nego prihvatljive performanse. Udobnost je nešto gdje je Yamaha također iznad prosjeka, jer sjedalo možda i jest tvrdo, ali položaj vozača je toliko dobro pogođen da kompenzira navedeni nedostatak.

Pogledamo li ju u usporedbi s Harley-Davidsonom Iron 883, Midnight Star sa svojih 73.950 kn koliko košta možda i jest neznatno skuplja, ali u našim očima je ova cijena u svakom pogledu opravdana onime što nudi. Dok Harley donosi sirovu karizmu, vibracije i grube komande, Yamaha nudi barem jednako karizme uz ugladeni japanski pristup koji ne nameće mane kao osebjnosti, već vozaču ostavlja samo uživanje. XVS 950A se vozi bolje i od Triumph Speedmastera, a osim niže cijene tu je i činjenica da Triumph vizualno izgleda pomalo nedorečeno, što nikako ne bismo mogli reći za Yamahu. Kawasaki VN 900 Classic nudi nešto manje modernog, više klasičnog u svom izgledu, a osjećajem u vožnji ipak ne može parirati testiranoj Yamahi. Gotovo da nije pošteno niti napominjati kako Hyosung GV 650 ovom motociklu može konkurirati samo po pitanju cijene i dok će zasigurno zadovoljiti svoje vlasnike umjerenih prohtjeva, nikada neće moći posve ispuniti i nadići očekivanja zahtjevnih motociklista onako kako to bez sumnje može Midnight Star.

Na tržištu postoje i drugi modeli ove klase koji zaslužuju pozornost, poput Suzukijevih „osamstotki“, ali ostaje nam samo zaključiti da je Yamaha ovim modelom na stol bacila četiri asa i bez dvojbe pobjeđuje u ovom dijeljenju. Konkurencija će svoj dio kupaca privući cijenom, specifičnim izgledom ili sklonosti kupaca pojedinoj marki, ali gledamo li objektivno, ne možemo se oteti dojmu da je XVS950A trenutno vrh ponude u klasi. Dok ostali proizvođači ne zasuču rukave i upregnu moždane vijuge u osmišljavanju novih modela sjaj „ponoćne zvijezde“ predstavlja referentnu točku za ljubitelje customa i one koji će to tek postati. ■



Paznja je posvećena čak i oblikovanju vidljivih dijelova okvira



Prostrane i udobne podnice su obložene gumenim slojem protiv vibracija

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 85 x 83 mm
Obujam: 942 ccm
Razvod: jedna bregasta osovina u glavi i 4 ventila po cilindru
Odnos kompresije: 9:1
Hlađenje: zrakom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: teleskopska vilica s cijevima promjera 41 mm hoda 135 mm; straga čelična vilica hoda 110 mm
Gume: prednja 130/70-18, stražnja 170/70-16
Kočnice: naprijed disk promjera 320 mm, straga disk promjera 298 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.435, širina 1.000, visina sjedala 675, osovinski razmak 1.685, težina 278kg (s punim spremnikom goriva i spremnikom ulja)
Deklarirano: snaga - 54 ks (39,4 kW) - 6.000 okr/min, maks. okr. moment - 7,84 kgm (76,8 Nm) pri 3.000 okr/min
Spremnik goriva: 17 l

+ izgled, kvaliteta, agregat, mjenjač, vozna svojstva, položaj vozača, usklađen ovjes

- tvrdo sjedalo, zaštita od vjetra