

# Yamaha XT125 R

# Legenda malog formata

*Najmanjeg člana Yamahine XT obitelji karakteriziraju starija generacija pogonskog agregata četverotaktne koncepcije i moderan dvogredni čelični okvir. U vožnji je zabavan, za gradsku primjenu okretan i udoban, a zadovoljava i na lakšim terenima. Cijena mu je i više nego prihvatljiva*



CIJENA  
25.990 kn

XT 125 R je "mali" enduro velike osobnosti koji se vizualno gotovo u potpunosti oslanja na kapacitetniji model XT 660 R



PIŠE: **BORIS METIKOŠ**

Ako je u zadnjem desetljeću gotovo nestala sa moto scene, potisnuta ekspanzijom skutera najrazličitijih zapremina, četvrt litarska se klasa polako ponovno vraća na tržište. No, za razliku od nekadašnjih dvotaktnih modela koji su "žarili" i "palili" srcima tadašnjih 16 godišnjaka, nova ostvarenja se oslanjaju na pogonske agregate četverotaktne tehnologije koji ne samo da su ekološki prihvatljiviji, već su i mnogo ekonomičniji, te financijski isplativiji. U skladu s novim smjericama i Yamaha je predstavila svoju paletu 125-ica nove generacije koje u potpunosti prate spomenute modne trendove.

U ovom broju upoznat ćemo se s modelom XT 125 R, "malim" endurom velike osobnosti koji pokreće četverotaktni zrakom hlađeni jednocilindraš smješten unutar krutog i laganog okvira od čeličnih greda.

Motocikli zapremine 125 ccm i dalje se smatraju prvim korakom prema svijetu na dva kotača i neizostavnom karikom u skupljanju iskustava kako bi smo se pripremili za jača vozila. Upravo zbog toga ovi su motocikli najprimjereniji mladim vozačima i početnicima koji tek otkrivaju čari motociklizma.

Ipak, da se ne radi o nekom "motorčiću" bez osobnosti otkriva nam već prvi kontakt

s motociklom. Naime, XT 125 R vizualno djeluje znatno veće, zrelije i ozbiljnije nego što to uistinu i jest. Ovo nas i ne treba previše čuditi, jer predstavljena se Yamaha svojim dizajnom gotovo u potpunosti oslanja na kapacitetniji model XT 660 R, odnosno, modernu izvedbu jednog od najpopularnijih srednje teških all-roundera današnjice.

Prednjim krajem "malog" XT-a tako dominiraju četvrtasto svijetlo s čistom optikom integrirano u malu vjetrobransku masku i plastični usmjerivači zraka koji ujedno

i štite gornji dio vilice od oštećenja. U skladu sa većom "sestrom" izvedeni su i bijeli pokazivači pravca kao i potpuno digitalna upravljačka ploča s multifunkcionalnim displejom na kojem najviše plijeni pažnju brzinomjer. Od ostalih funkcija spomenut ćemo pokazivač broja okretaja motora, količine goriva u spremniku, sat, te dnevni, parcijalni i ukupni broj prijeđenih kilometara.

Spremnik goriva zapremine 10 l uske je i kompaktne izvedbe, kako bi se dozvolio smještaj nogu vozača uz sam okvir i omogućio uspravan položaj vozača, dok je sjedalo smješteno na visini od 860 mm od tla, dovoljno dugačko, ali i dobro podstavljeno i udobno.

Osim visoko podignutih blatobrana koji naglašavaju enduro usmjerenje motocikla u istoj maniri izvedeni su i žičani kotači razli-

**Digitalna instrument ploča s multifunkcionalnim displejom**

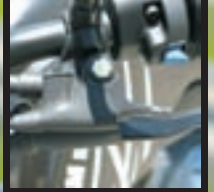




Stražnji disk promjera 220 mm



Disk promjera 245 mm na koji djeluju dvoklipna kočiona klješta



Električne komande su praktične i jednostavne za upotrebu

U skladu sa enduro orijentacijom položaj vozača u sjedalu je prilično pomaknut prema naprijed što osigurava veću sigurnost i čvrstoću prednjeg kraja. Isto tako, zahvaljujući širokom upravljaču vozač uvijek ima osjećaj potpune kontrole nad motociklom

čitog promjera, na koje se ugrađuju gume dimenzija 90/90-21 sprijeda i 120/80-18 straga.

Kao što smo već na početku spomenuli, XT 125 R pokreće četverotaktni agregat malo starije koncepcije koji se prisilno hladi strujanjem zraka. Ovo rješenje možda ne spada u najmodernije tehnološke ideje, ali je zato pouzdano, ekonomično i vrlo jednostavno za održavanje. Motor razvija ukupnu snagu od 12,5 KS pri 8.000 okr/min i okret-

ni moment od 1,19 kgm pri 6.500 okr/min, dok je napajanje gorivom riješeno putem klasičnog rasplinjača. Mjenjačka kutija ima pet brzina, a ne smijemo zaboraviti ni "spasonosni" elektrostarter koji je već duže vrijeme dio serijske opreme u četvrt litarskoj klasi. Vrlo praktično rješenje odnosi se na aluminijsku zaštitu motora smještenu s donje strane, koja štiti karter od vanjskih oštećenja prilikom terenske upotrebe.

XT 125 R se odlikuje i modernim okvirom izvedenim od dvostrukih čeličnih greda koje u kombinaciji sa cjevastim profilima opasuju motor. Ovo rješenje osigurava veću krutost motocikla, što se očituje u boljoj stabilnosti na višim brzinama, kao i prilikom učestale promjene pravca.

Ovjes je proizvod tvrtke Paioli, a sastoji se od prednje klasične vilice s cijevima promjera 41 mm i hoda 170 mm, te stražnjeg monoamortizera hoda 190 mm. Kompletna amorti-

zacija osigurava dobru upravljivost na višim brzinama, a isto tako i fluidan odgovor ovjesa prilikom gradske primjene.

Kao i na većini motocikala enduro orijentacije i kod "malog" XT-a je položaj vozača u sjedalu prilično pomaknut prema naprijed, što osigurava veću sigurnost i čvrstoću prednjeg kraja. Osim toga, zahvaljujući širokom upravljaču vozač uvijek ima osjećaj potpune kontrole nad motociklom.

U vožnji je "mali" XT vrlo zabavan. U gradskoj primjeni je okretan i udoban, a zahvaljujući četverotaktnom agregatu svaki okretaj ručice gasa popraćen je fluidnim razvijanjem snage za razliku od "nervoznih" reakcija nekadašnjim terenaca dvotaktne koncepcije. Istina, ne očekujte previše momenta i živosti na srednjim okretajima, ali imamo li u vidu zapreminu, naši kriteriji su zadovoljeni. Isto tako, motocikl se i na terenu odlikuje solidnom upravljivošću. Naravno, ovdje nema ni traga performansama nekog hard enduro motocikla jer, ruku na srce, XT 125 R niti nije zamišljen kao čistokrvni terenac.

Ovaj je model namijenjen prvenstveno gradskim vozačima koji motocikl koriste za svakodnevne potrebe, a može zadovoljiti i prilikom povremenih izleta izvan urbanih sredina, na lošijim prometnicama i makadamu. One malo neiskusnije i početnike motocikl će najviše oduševiti svojim blagim karakterom, kao i svojim komforom i voznošću.



Zrakom hlađeni četverotaktni motor koji pokreće XT 125 R ne pripada skupini tehnološki najmodernijih rješenja ali je zato pouzdan, ekonomičan i vrlo jednostavan za održavanje

"Mali" je Yamahin enduro u vožnji vrlo zabavan, u gradskoj primjeni je okretan i udoban, a na terenu se odlikuje solidnom upravljivošću



Kao što smo već spomenuli, motor se ne odlikuje nekim pretjerano "oštrim" razvijanjem snage, ali zato taj "nedostatak" u potpunosti kompenzira vrlo pravilnim radom i niskom potrošnjom. Ovo ukratko znači da se sve radnje izvode fluidno i bez "stresa" za vozača, pogotovo početnika, dok se za gradsku primjenu motor pokazao potpuno uravnoteženim. Istina, još malo snage i možda malo agresivnija ubrzanja sigurno ne bi bila na odmet, no, stroge zakonske norme i dugi prijenosni odnosi ipak su uzele svoj danak.

Po pitanju maksimalne brzine XT 125 R ne spada u kategoriju "jurilica". Istina, podatak o 143 km/h, koliko smo postigli s motociklom prema instrumentima, i više je nego zadovoljavajući za ovu kategoriju soft endura, no, razočaravajuće djeluje činjenica da instrument ploča "laže" za punih 40 km/h.

S druge strane, svaku pohvalu zaslužuje ovjes testiranog Yamahinog terena. Naime, amortizacijski sustav je podešen nešto kruće, što još jednom potvrđuje njegovu više cestovnu orijentaciju. Usporedo s time, motocikl ne ponire pretjerano na kočenjima, niti se stražnji kotač odide od podloge. No, bez obzira na tu

prividnu, krutost, čim se motocikl nađe u kontaktu s neravninama, sva oštećenja kompenzira kao od šale, bilo da se radi o cesti ili o terenu. Sve u svemu, XT 125 R se u svim uvjetima ponaša solidno.

Kočnice se ponašaju kao i kod svih drugih predstavnika soft-enduro klase. To znači da prednja kočnica, koja se sastoji od diska promjera 245 mm na koji djeluju dvoklipna kočiona klješta, zahtijeva snažan stisak poluge, dok je stražnja kočnica, disk promjera 220 mm, dosta osjetljiva i sklona je vrlo ranom blokiranju stražnjeg kotača.

Sve u svemu, XT 125 R predstavlja iznimno zabavnu igračku za starije, a ozbiljan motocikl za najmlađe i početnike. Možda na prvi pogled ne oduševljava performansama, koje se definitivno ne mogu mjeriti sa nekađanjim dvotaktnim prethodnicima, no, zato je puno pouzdaniji, a snagu razvija uravnoteženo i bez "stresa". Isto tako, odlikuje se i malom potrošnjom, jednostavnim održavanjem, čistim ispuhom, ekonomičnošću kao i vrlo prihvatljivom cijenom od 25.990 kn. Niti skuteri ove zapremine nisu ništa povoljniji. ■

Osim blagog karaktera motocikl najviše oduševljava svojim komforom i vožnošću



#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 54 x 54 mm
<b>Obujam:</b> 124 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 10:1
<b>Razvod:</b> jedna bregasta osovinica i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> zračno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima
<b>Mjenjač:</b> 5 brzina
<b>Okvir:</b> čelične grede
<b>Ovjes:</b> klasična vilica, hoda 170 mm; straga oscilirajuća vilica s mono-amortizerom, hod 190 mm
<b>Gume:</b> prednja 90/90-21, str. 120/80-18
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 245 mm i kočione čeljusti sa 2 klipčića, straga disk od 220 mm i 1 klipčić
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.045, širina 690, visina sjedala 860, osovinica razmak 1.335, težina 111 kg,
<b>Deklarirano:</b> snaga - 12,5 ks (9,2 kW) - 8.000 okr/min, max. okr. moment - 1,19 kgm (120 Nm) pri 6.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 10 l
<b>Maksimalna brzina:</b> 130 km/h

**+** image kapacitetnijeg modela, komfor, položaj vozača, potrošnja, cijena

**-** vibracije na višim režimima