

# Yamaha YBR 125

Novi Yamahin model u klasi četverotaktnih motocikala do 125 ccm predstavlja odličnu alternativu malim gradskim skuterima, kako po pitanju cijene tako i performansi. Uz "bezobrazno" nisku cijenu od nepunih 18 tisuća kuna krasi ga i iznimna ekonomičnost

>>> test

U zavojima se YBR 125 ponaša u skladu sa svojim performansama, no ako se pretjera ovjes brzo dolazi u krizu

CIJENA  
17.999 kn



## Kad narastem bit ću R1

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ

**D**a smo se prije 20-tak godina vozicali na ovakvom motociklu ubrajali bi se među najpopularnije klinge u kvartu. S podsmjehom bi preticali starije frajere u njihovim Zastavama 750 De Luxe i uopće ne sumnjamo da bi naš ljubavni život adolescenta bio puno bogatiji stvarnim, a ne lovačkim pričama. No, socijalizam je daleko iza nas i u današnje vrijeme visoko sofisticiranih motocikala, koji sve češće imaju više konjskih snaga negoli kilograma težine, doista treba hrabrosti da bi se na tržište izbacio mali motorčić krajnje jednostavnog izgleda i

skromnih performansi. No, Yamaha se je odlučila upravo na takav korak i nakon druženja sa ovim mališanom čini nam se da je to, uvjetno govoreći, korak u pravom smjeru. Svojim je velikim motociklima Yamaha već odavno stvorila odličnu reputaciju i bez straha može tržištu ponuditi jedan esencijalan motocikl kojeg si može priuštiti svatko i to praktički na tri bankovna čeka. Kod kreiranja ovog motocikla nije trebalo izmišljati toplu vodu. Konačno takvi motocikli preplavljaju naše televizijske ekrane svaki puta kada na trenutak zavirimo u kaotični život prenapučenih gradova Središnje i Istočne

Azije. Jasno, Yamaha nije mogla jednostavno ponuditi europskim kupcima isti onaj motocikl koji nudi u prodajnim salonima u Bangkoku, no nije trebalo ni puno toga mijenjati kako bi se stvorio proizvod koji je dostojan i nekog manje zahtjevnog europskog kupca. Pritom je važno imati na umu da ovaj motocikl nije namjenjen ovisnicima o adrenalinu ili gradskim šminkerima, već ljudima koji će znati cijeniti atribute kao što su povoljna cijena, praktičnost i niski troškovi održavanja. I doista, prilikom ocjenjivanja ovog motocikla, mora ga se gledati isključivo u kontekstu simpatičnog malog vozila koje će vas sigurno

Vanjski izgled je esencijalan, ali simpatičan, posebno u crvenoj boji. Kako bi se postigla što niža cijena štedjelo se gdje se je moglo, no izostanak bočne stajne nožice je ozbiljan minus





**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 osovina i 2 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> zrakom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač Mikuni VM22SH/1
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 5 brzina
<b>Okvir:</b> Diamond konstrukcija od čeličnih cijevi
<b>Ovjes:</b> teleskopska vilica s cijevima promjera 30 mm, hoda 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 105 mm
<b>Gume:</b> prednja 2,75-18, stražnja 90/90-18
<b>Kočnice:</b> naprijed jednostruki disk promjera 240 mm i kočiona čeljust sa 1 klipčićem, straga bubanj od 130 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 1.980, širina 745, visina sjedala 780, osovinski razmak 1.290, težina 106 kg,
<b>Deklarirano:</b> snaga - 10 ks (7,6 kW) - 7.800 okr/min, max. okr. moment - 1,28 kgm (10,0 Nm) pri 6.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 12 l

**+ cijena, potrošnja, troškovi održavanja**

**- mjenjač, performanse, nema bočne stajne nožice**

Gume su pregrubog profila i preuske i stoga negativno utječu na izgled cijelog motocikla



i jeftino prevesti od jedne do druge točke, a da vam ne mora nužno pritom pružiti one užitke koje s pravom očekujete od njegove znatno skuplje i veće motociklističke braće.

Vanjski izgled je jednostavan i bez pretjeranih ukrašavanja tako da podsjeća na motocikle s početka 80-tih godina. Danas svojom pojavom neće izazvati nekontrolirane uzdahe oduševljenja kod pripadnika ljepšeg spola, no mora se reći da ukupno gledajući

motocikl ima nešto stila. Poželjeli bismo veće prednje svijetlo i barem nekoliko brojeva šire gume kako bi izgledao nešto ozbiljnije, ovako je ostao na pola puta između mopeda i pravog motocikla. Ustvari, dizajnerski gledano motocikl je čudna kombinacija modernog oblikovanja i nekih dizajnerskih ispada koji podsjećaju na davno prošla vremena. Tako se lijepo oblikovani elementi kao što su trokraki naplatci ili lažni usisnici za zrak ispod spremnika goriva moraju boriti s pregolemim osloncima za noge koji su čvrsto zavareni na okvir i polugom stražnje kočnice, koja bi se zbog svoje veličine i oblika komotno mogla ugrađivati i na manje kapacitetne traktore.

Sama konstrukcija motocikla je toliko jednostavna da bi ju bez problema mogli opisati u jednoj rečenici. No, dajmo si truda. U klasični okvir ugrađen je zrakom hlađeni četverotaktni agregat s dva ventila po cilindru koji je gotovo identičan agregatu koji se ugrađuje i u modele XT 125 X i XT 125 R. U ovoj verziji je opremljen Mikuni rasplinjačem i razvija 10 KS pri 7.800 okretaja. Svega 10 Nm okretnog momenta koje razvija pri 6.500 okr/min jasno nam daju do znanja da se radi o agregatu koji se mora zavrtjeti kako bi dao sve od sebe. No čak i kada ga

potjerate do 9.000 okr/min performanse koje pruža su blago rečeno umjerene i po pitanju ubrzanja YBR 125 se može usporediti s performansama nerijetko dosta skupljih dvotaktnih sportskih skutera od 50 ccm. To znači da se uz vješto baratanje polugom nepreciznog mjenjača možete dovoljno brzo i sigurno probijati kroz gradski promet bez da vas proguta kolona automobila. Prilikom gradskih guranja oduševit će vas mala težina

**Prednji disk je malog ø 240 mm i solidno obavlja svoju funkciju**



**Instrumenti su lijepi i bogati. Uz brzinomjer i obrtomjer postoji i pokazivač razine goriva u spremniku**







**Najveća prednost  
Yamaha YBR 125 je  
njezina cijena. YBR 125  
sa cijenom od 18.000  
kuna predstavlja  
najjeftiniju ulaznicu u  
svijet motocikala**



vozila od svega 106 kg, no puno manje će vas se dojmiti maksimalna brzina od nevelikih 95 km/h na sat koliko pokazuje lijepo oblikovani brzinomjer. Ako zalegnete na rezervoar i naidete na opasnu nizbrdicu možda vam se posreći pa dohvatite i vrtoglavih 105 km/h. Čak je i pri tim brzinama agregat vrlo tih i kultiviran, za razliku od čudnih guma koja su se vrlo često prilikom kočenja glasale tihim cviljenjem. Osim niskom razine buke, mali četverotaktni agregat će vas sigurno zapanjiti i izuzetno malom potrošnjom goriva. Iako smo ga cijelo vrijeme pritikali do maksimuma, YBR 125 je trošio jedva malo preko magične granice od 3 litara goriva, a vjerujemo da bi se umjerenijom vožnjom potrošnja mogla spustiti i ispod te granice. Ako znamo da u spremnik stane 12 litara goriva onda je jasno da se ovaj mališan može pohvaliti zavidnom autonomijom.

Pogonski agregat u cijelom području rada razvija blage vibracije koje se osjete na ručkama i osloncima za noge no one su toliko blage da vas sigurno neće iritirati. Zato bi vas mogao iritirati pretvrd petobrzinski mjenjač koji prilikom forsirane vožnje postaje neprecizan, posebno pri mijenjanju iz prve u drugu i treću u četvrtu brzinu. Volimo mjenjače kod kojih nije problem pronaći prazni hod, no ovdje se on pronalazi prelagano tako da će vam se u početku događati da stavite u prazni hod i onda kada to uopće niste željeli. Sveukupno gledano, mjenjač nam se učinio najlošijim dijelom motocikla.

Ciklistika nije impresivna, ali zaslužuje prolaznu ocjenu. Naprijed se nalazi tanašna prednja teleskopska vilica, a straga su dva amortizera kojima se može podešavati predopterećenje opruge. Ovjes je u cjelini mekan i relativno udoban, no prilikom forsira-

nja brzo dolazi u krizu, dijelom i zbog ne pretjerano kvalitetnih guma, koje su jedva nešto šire od guma za bicikle. Osim toga "odlikuju" se i izrazito grubim, gotovo terenskim profilom kojeg će cijeniti samo oni koji će ovim motociklom ići u lov i ribolov ili sakupljanje šumskih plodova. Od kočnica se ne mogu očekivati čuda, no možemo reći da solidno zaustavljaju ovo ne prebrzo prometalo. Naprijed se nalazi disk od 240 mm s jednim klipčićem, a straga se nalazi bubanj koji vas neće impresionirati silinom kočenja, no majušnom prednjem disku je svaka pomoć dobrodošla.

Po pitanju udobnosti također nema posebnih iznenađenja. Upravljač je visoko podignut, a oslonci za noge su postavljeni dosta nisko i izrazito prema naprijed tako da je položaj sjedenja dosta sličan onom kod skutera. Sjedalo je, kao uostalom i cijeli motocikl, dosta usko tako da pri dužim vožnjama postaje pomalo neudobno, no ukupno gledajući YBR 125 je dosta udoban motocikl.

Budući da smo nedavno na testu imali i Yamahu XT 125 R koju pokreće gotovo identičan agregat, moramo povući paralelu i s tim motociklom. Osim puno modernijeg izgleda, XT pruža i mrvicu bolje performanse i bolji imidž, no istovremeno je skuplji za nemalih 8.000 kuna. Za te novce možete svoj YBR opremiti kompletnim Akrapovičem s granama, pardon granom.

Na kraju se postavlja pitanje tko bi trebao kupiti ovaj motocikl. Pogodan je za mlade vozače kojima to može biti prva stepenica na dugom putu na kraju kojeg ih možda jednog dana čeka i R1. Zbog skromnih performansi roditelji ne trebaju brinuti da će im dijete doći u sukob sa policijom, a i cijenom je daleko najjeftinija ulaznica u svijet moto-

cikala. Preporučili bi ga i onim starijima koji trebaju praktično i ekonomično prometalo za guranje kroz grad i eventualne kraće izlete u prirodu. Oni sa previše avanturističkog duha i puno slobodnog vremena mogli bi s ovom Yamahicom potegnuti i na more, no zbog slabšnog agregata toplo im preporučamo da svoju bolju polovicu i prtljagu pošalju autobusom. Tko zna možda se negdje putem i zagube. ■

