

Pripitomljena

Ako tražite četverocikl prestižnog imena, solidnih performansi i iznimno zabavnog karaktera, a koji je uz to kvalitetan, jednostavan za održavanje i spreman za registraciju, onda je Yamaha YFM 350 R kao stvorena za vas. Ima i pokoju manu, no naš je testni Raptor uz sve svoje blagodati bio dodatno opremljen "milozvučnim" Akrapovičem, tako da smo bili skloni oprastanju

PIŠE:
TOMISLAV
BEŠENIĆ

FOTO:
MARKO
GUZINA

Stara kletva "Dao bog da imao, pa nema" jedna je od najgorih, a upravo smo se tih riječi sjetili kada smo protiv svoje volje i s knedlom u grlu vraćali testnog Raptora 350 koji nam je doista prirastao srcu.

Teško bi nam bilo objasniti ljubav čovjeka prema stroju bez patetike, tako da ćemo samo reći da nas je YFM 350 osvojio svojom nepoderivošću i zabavnim duhom, a žar je dodatno rasplamsala činjenica da je zastupnik za potrebe testiranja i za našu dušu skinuo blokadu, te samo za naše uši ugradio Akrapoviča.

S tim u vezi, a prije negoli pristupimo detaljnijem seciranju ovog četverocikla, važno je napomenuti da se YFM 350 R može nabaviti i u homologiranoj verziji opremljenoj blokadom, koja se može registrirati i kao takva legalno voziti prometnicama. Takva je bila i naša Yamaha, ali joj je naknadno jednostavnim postupkom koji traje pet minuta skinuta blokada, kako bismo mogli bez ograničenja uživati u svim sadržajima koje pruža ovaj maleni Raptor.

Pridjenuli smo mu pridjev "maleni" zato jer Yamaha u svojoj ponudi ima i dvije veće "ptice grabljivice": ultra-sportski model YFZ 450 i Raptor

700, koji ujedno predstavljaju vrh ponude Yamahinog sportskog segmenta četverotaktnih četverocikala.

YFM 350 R je skromniji od svoje veće braće, kako u pogledu pogonskog agregata i ukupne snage, tako i po vanjskim dimenzijama, no zato im je bezobrazno nalik svojim oblicima. Želimo li film zavrtjeti od početka, valja spomenuti da ovaj Raptor nije ništa drugo negoli face-lifting nekoć iznimno popularnog modela Warrior YFM 350 X, čiji smo test objavili još u 26. broju i koji je ujedno bio prvi četverocikl koji je dospio na stranice Moto Pulsa.

Dakle, prema receptu spajanja mladosti i iskustva Yamaha je dobro poznatu tehniku obukla u novo ruho i tako je dobiven privlačan, pouzdan i zabavan četverocikl za široki spektar korisnika, koje će već na prvi pogled osvojiti svojim dizajnom, a kasnije će ih oboriti s nogu svojim voznim karakteristikama i izdržljivošću.

Kako smo već spomenuli, izgled ove 350-ice derivat je izgleda velikog Raptora 700 i kao takav predstavlja pun pogodak. Pri pogledu izbliza

jasno je vidljivo da maleni Raptor treba 'jesti još puno žganaca' kako bi svojim dimenzijama dosegnuo svog većeg brata, no svejedno izgleda dojmljivo i vrlo agresivno. Uz prednju masku, sportskom dojmu pridonose i jasno vidljivi ovjes, gume s čepovima, široko "izbačeni" blatobrani i oštro

CIJENA
57.999 kn

*44.340 kn bez homologacije



Ploča s instrumentima je krajnje siromašna

ptica grabljivica

izvedene škrge između prednjih svjetala. Testirani YFM je bio dodatno "ukrašen" velikim prednjim četverokutnim reflektorom koji je montiran kako bi se zadovoljila homologacija, a zbog njega su "opaka" dvostruka prednja svjetla postala tek ukrasnim detaljem.

Iz bočne je perspektive dizajn nešto smireniji, no i dalje zanimljiv, a to posebno vrijedi za pogled s desne strane, budući se iz tog kuta ispod stražnjeg blatobrana jasno naslućuje ranije spomenuti Akrapovičev ispušni sustav projektiran upravo za potrebe ATV vozila. Akrapovič je cijelom četverociklu dao posebnu notu i to ne samo zato što nas se je čulo prije nego li nas se je vidjelo, već i zato

što je krasno "pjevao" u svim režimima vrtnje pogonskog agregata i tako dodatno povećavao užitak vožnje.

Sam pogonski agregat nije nikakvo čudo tehnike, ali je zato trajan i zahvalan za održava-

nje, a pruža i više nego solidne performanse, koje su ipak nešto bliže onome što treba naprednom vozaču početniku negoli onome čemu teže ekstremni sportski orijentirani vozači kojima nikad dovoljno snage. Radi se o zrakom hlađenom jednocilindrašu s jednom bregastom osovinom i dva ventila po cilindru koji iz obujma 348 ccm razvija nepoznat broj konjskih snaga. U Yamahi, naime, ne deklariraju maksimalnu snagu za svoje četverocikle, tako da o službenim vrijednostima možemo samo nagađati, no, kao dobar orijentir mogu poslužiti neslužbeni podaci iz pouzdanih izvora, prema kojima "otvoreni" YFM razvija zdrave 33 KS, dok zatvorena verzija razvija 15 KS.

Bilo kako bilo, motor je dovoljno snažan da ovom 170 kg teškom četverociklu osigura sportske performanse, puno bolje od onih koje smo očekivali. Tako će lažljivi digitalni brzinomjer bez puno muke ispisivati vrijednosti bliske brojcima od 120 km/h, iako je realna brzina manja za barem desetak kilometara na sat. Šestbrzinski mjenjač je proračunat tako da omogućuje živahna ubrzanja, a kratka prva brzina i isto takav međuosovinski razmak znače da kod žustrijih kretanja s mjesta prednji kraj četverocikla ponekad voli "zuriti u nebo", na radost vozača i svih okupljenih.

Što se tiče ciklistike, tu nitko neće imati primjedbi. Na klasičnu konstrukciju okvira izvedenu iz čeličnih cijevi nadovezuje se vrlo dobar i mekani ovjes, koji se sastoji od dvostrukih poprečnih ramena na prednjem kraju, te oscilirajuće stražnje vilice i piggyback amortizera na stražnjem kraju. Svi elementi ovje-



Yamaha YFM 350 R se nudi u jeftinijoj varijanti bez blokade i gotovo 14 tisuća kuna skupljoj blokiranoj i homologiranoj varijanti koja se može registrirati

sa su izvedeni japanski kvalitetno, a opremljeni su i mazalicama, koje jamče da nećete imati previše posla prilikom pripremanja svog ljubimca za vikend vožnju.

Iako je YFM u prvom redu namijenjen prašnjavim i neuređenim terenima, nismo mogli odoljeti činjenici da smo na test dobili registrirani četverocikl, tako da smo se više nego obično vozili asfaltnim prometnicama. Kombinacija živahnog i elastičnog agregata, udobnog položaja vozača, lakoće upravljanja i gotovo pot-

punog izostanka neželjenih vibracija dali su nam osjećaj da bi se ovim četverociklom moglo savladati i duže relacije. U stvari, u cestovnoj vožnji su se uz uobičajeno zujanje guma problemom pokazali tek uvijek prespori vozači automobila, tako da ne možemo reći da nismo uživali i u vožnji u kojoj nema dizanja prašine ili prštanja blata.

Dapače, četverocikl se pokazao zabavnim i u tim "dosadnim" uvjetima, a tome su doprinijeli primjerena mirnoća i vrlo dobro držanje pravca,

Kombinacija jednocilindričnog agregata i Akrapovičevog ispušnog sustava konstruiranog upravo za četverocikle rezultirala je odličnom zvučnom kulisom





Zrakom hlađeni pogonski agregat osigurava vrlo dobre performanse, a uz to je elastičan i jednostavan za održavanje



kao i gume s čepovima, koje na asfaltu nemaju veliku kontaktnu površinu, tako da smo sve zavoje i raskršća prolazili sa zabavnim proklizavanjem stražnjeg kraja. Onaj tko to želi, zavoje će vjerojatno moći prolaziti i "ziheraški" bez proklizavanja, no mi to nismo pokušavali, jer u tome ne vidimo užitka.

YFM 350 je ipak najzabavniji u brzosti terenskoj vožnji. U tim uvjetima čvrsti prednji kraj dosljedno prati putanju, mekani ovjes i balonske gume lako gutaju neravnine, a cijeli je četverocikl reaktivan i bez pogovora sluša sve naredbe vozača, tako da je moguće voziti brzo i sigurno. Budući je dosta uzak, može se svugdje provući, no taj manjak širine ima za posljedicu podizanje unutarnjih kotača prilikom brzog prolaska ostrim zavojima. To bi moglo malo preplašiti početnike, no brži i spretiji vozači će pojačanim angažmanom i izraženim prebacivanjem tijela prema unutarnjoj strani zavoja poprilično pomaknuti granicu kod koje dolazi do te neželjene pojave, a ako i kada do toga dođe, imat će sasvim dovoljno vremena da procijene situaciju i poduzmu odgovarajuće korektivne akcije. Proklizavanja stražnjeg kraja se izvode s lakoćom i bez problema se mogu korigirati odgovarajućim zakretanjem upravljača, dodavanjem ili oduzimanjem gasa, ili pak kombinacijom svega navedenog.

Kako i priliči jednoj ptici grabljivici, Raptor 350 je prilikom izvođenja terenskih skokova pokazao zavidne

letačke mogućnosti, tako da ćete uživati u letu i duže nego što ste mogli zamisliti, a zahvaljujući mekanom ovjesu prilikom "slijetanja" nećete imati osjećaj da ste skratili kralježnicu za 30-tak centimetara. U početku nam se nekoliko puta dogodilo da četverocikl malo previše doskoči na zadnje kotače, no to smo lako eliminirali dodatnim premještanjem tijela

prema naprijed, tako da je ta pojava postala iznimka, a ne pravilo.

Što se tiče svladavanja uspona, tu doista nismo imali prigovora, tek bi ga snijeg malo usporio, a zaustaviti ga je eventualno moglo samo duboko blato. U takvim smo situacijama samo posegnuli za ručkom za prebacivanje u hod unazad i to bi uglavnom riješilo problem. Što se tiče samog ho-

da unazad, hvalimo to što ga je vrlo lako moguće uključiti bez obzira na to u kojem se stupnju trenutno nalazite, a kudimo to što smo ponekad imali problema s prebacivanjem te iste ručke iz hoda unazad u hod unaprijed. To je posebno bilo izraženo kada je pogonski agregat još bio hladan.

Kočiona grupa se sastoji od tri hidraulička diska kojima se bez obzira na skromni promjer ne može puno toga prigovoriti, jedino smo primijetili da su prednje kočnice prilikom sportske vožnje sklone pregrijavanju i osjetnom produženju putanje.

To je ujedno i jedan od rijetkih nedostataka koji se mogu naći na ovoj Yamahi. Razočaralo nas je to što nismo mogli pronaći kontrolnu žaruljicu za pritisak ulja na općenito siromašnoj instrument ploči opremljenoj LCD displejom. Uz prikaz trenutne brzine i broja prijeđenih kilometara, tu su još samo kontrolne žaruljice dugog svjetla i upaljenih pokazivača pravca, dok će vas na to da vam je u rezervoaru preostalo još samo 2 litre goriva podsjetiti kašljanje pogonskog agregata i gubitak potiska. U tom vam slučaju ne preostaje ništa drugo nego na brzinu ručno prebaciti na "rezervu" i ostatak goriva iskoristiti za vožnju do najbližeg izvora goriva. Kad već govorimo o gorivu, spomenimo da je ova Yamaha u prosjeku trošila približno 9 litara na 100 kilometara, što doista nije pretjerano ako znamo da smo većinu vremena proveli u vožnji teškim te-



I na zemlji i u zraku ova se "ptica grabljivica" snalazi kao riba u vodi

Proklizavanja stražnjeg kraja se izvode sa zavidnom lakoćom i lako se kontroliraju



renom i da smo rijetko kad birali 5. ili 6. stupanj prijenosa.

Iako smo ovaj četverocikl mučili kao nijedan drugi koji smo dosad imali na testu, ni u jednom trenutku nismo imali osjećaj da smo ga umorili, a kamoli da smo mu naudili. Jedini dokaz žestine našeg intenzivnog druženja vidljiv je u obliku ogrebotina na plastici koje smo "ugravirali"

svojim čizmama i koljenima. Na kraju ostaje pitanje cijene. Raptor 350 se može nabaviti za 44.340 kuna u otvorenoj verziji koja se ne može registrirati, dok je zatvorena i homologirana verzija koja se može legalno voziti prometnicama osjetno skuplja i košta 57.999 kuna. Gledano u apsolutnim mjerilima ovi vam se iznosi mogu učiniti visokima, no kada ih

usporedimo sa cijenama enduro motocikala, onda se stvari svode u realnije okvire, a to posebno vrijedi za jeftiniju verziju bez homologacije.

Jasno, uvijek postoje i oni manje upućeni koji su zgroženi spoznajom da je "traktorčić" tek pokoju kunu jeftiniji od malog gradskog automobila, nesvjesni da pritom u stvari uspoređuju kruške i jabuke, budući je

automobil potreba, a četverocikl luksuz koji se kupuje za dušu. Uostalom, koliko vlasnika automobila poput Twinga poznajete koji jedva čekaju vikend da se provozaju u svom limenom ljubimcu? Nijednog? Čudno, jer da se u našoj garaži nalazi ova Yamaha, svaki bi nam se radni tjedan činio predugim, a svaki bi slobodan vikend prošao još brže. ■

Raptor nas je oduševio svojom nepoderivošću, voznim karakteristikama i užicima koje pruža u vožnji

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 83 x 64,5 mm
Obujam: 348 ccm
Odnos kompresije: 9,2:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 2 ventila
Napajanje: rasplinjačem
Hlađenje: zrakom
Paljenje: elektronsko
Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupki
Mjenjač: 6 brzina + hod unazad
Ovjes: naprijed dvostruka poprečna ramena, straga klasična vilica s krutom osovinom i monoamortizerom
Gume: prednje 21x7-10, stražnje 20x10-9
Kočnice: naprijed dva diska s jednim klipičem, straga disk s jednim klipičem
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.770, širina 1.095, visina 1.080 osovinski razmak 1.210, težina 170 kg,
Spremnik goriva: 9 l

+ izdržljivost, zabava koju pruža u vožnji, održavanje, ovjes, udobnost, kvaliteta izrade

- prebacivanje iz hoda unazad, siromašna instrument ploča, plastike se lako ogrebu, pregrijavanje kočnica

