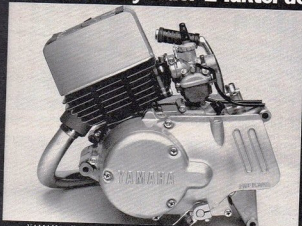


# Die Anatomie des YAMAHA-Erfolges.

Teil 5

## Die 1-Zylinder-2-Takter der Mokicks.



YAMAHA's Fünfzylinder bieten jede Menge Fahrvergnügen – auf Straßen und im Gelände.

Denn die Mokick-Klasse genießt bei YAMAHA-Konstrukteuren seit jeher große Begeisterung: Sorgfalt im Detail und Modellpflege wie bei den großen Maschinen sind selbstverständlich.

### Problemloser Fahrspaß

Höchstgestecktes Ziel ist die fahrerfreundliche Ökonomie der YAMAHA-Mokicks. Das Ergebnis: die Fünfzylinder vermitteln den gleichen Fahrspaß wie größere Motorräder, nur günstiger.

YAMAHA hat bei der Technik seiner 50er Mokick-Motoren so hohe Qualitätsmaßstäbe angesetzt, daß sie weit höhere Drehzahlen und Leistungen verkraften können. Mit den 2 bis 2,2 kW (2,7 bis 3 PS) bei 4800 bis 5300/min wird aber längste Lebensdauer erzielt.

Zahlreiche Indizien zeigen, daß die Konstruktion der kleinen Triebwerke auf gleichem hohen Niveau wie bei den großen YAMAHA-Motorrädern steht.

Einige Beispiele:

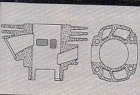
– Die zusammengepreßte Kurbelwelle läuft in 20 mm Kugellagern, mit beson-

deren Laufspielen und Toleranzen.

– Die Pleuel aus legiertem Stahl schwingen um käfiggefahrene Nadellager auf 18 mm-Hulzhaupten und 12 mm-Kolbenbolzen.

– Die Profile und Nuten der beiden 1,5 mm-Kolbenringe sind keilförmig optimiert.

– Die Zylinder begrenzen das Kolbenspiel auf nur 0,03 mm und besitzen die richtungweisenden doppelten Spülkanäle.



Praktisch „quadratische“ Führung/Hub-Verhältnisse 40 x 80,2 mm aller über Zylinder; progressivere Steuerung und geringe Kollisionsgeschwindigkeiten bei 6 mm/s.

– Die Leichtmetallköpfe tragen hohe und (über vertikalen bzw. leicht geneigten Zylindern) zur Zündkerze weisende Kühlrippen.

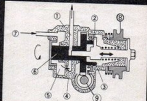
– Die bewährte „Torque Induction“ (Mehrbremssteuerung im Ansaugkanal) sorgt für

Laufkultur und breite Drehmomentkurven.

### Fortschrittliche Funktionalität

Für optimalen Einsatz seiner Mokicks auf der Straße oder im Gelände konstruierte YAMAHA die passenden Antriebsversionen: Klauengeschaltete Vier- oder Fünfganggetriebe, eine Deigang- oder Halb- oder eine Zweigang Vollautomatik.

Die Autolube-Getrenntschmierung vermeidet auch bei den Fünfzylindern die bei anderen Herstellern oft üblichen zweitakttypischen Probleme, besonders bei hoher Belastung wie längeren Bergfahrten. Ein Öltauk – mit großem Sichtfenster – speist die kleine Präzisionspumpe, die drehzahl- und lastabhängig, also auch bergab, bei „geschobenem“ Motor, die nötige Mindestmenge dosiert.



Ölpumpe im Längsschnitt (im Motor-Gehäuse): 1. Drucköl am Motor; 2. Steueröl am Injektionsventil; 3. Umlaufende Kurbelgehäuse vom Antriebs-; 4. Ansaugkanal; 5. Ventilkammer; 6. Rotierende Nocken mit zwei Ventilen; 7. Pleuelnuten und Pleuelbolzen; 8. Pleuelbolzen; 9. Pleuelbolzen. Von oben gesehen: 1. Pleuelbolzen; 2. Pleuelbolzen; 3. Pleuelbolzen; 4. Pleuelbolzen; 5. Pleuelbolzen; 6. Pleuelbolzen; 7. Pleuelbolzen; 8. Pleuelbolzen; 9. Pleuelbolzen.

In ihrer Kategorie besitzen die YAMAHA-Mokicks eine hochentwickelte Technologie, um jugendlichen Freunden motorisierter Zweiräder problemlose Funktion und optimalen Fahrspaß zu sichern.

Weitere Folgen dieser Themenreihe finden Sie in der nächsten Ausgabe von MOTORRAD. Fragen im Zusammenhang mit diesem Komplex richten Sie bitte an Mitsui GmbH, YAMAHA-Division. Persönliche Einzelbeurteilungen sind leider nicht möglich. Schwerpunkte von allgemeinem Interesse werden zu gegebenem Zeitpunkt innerhalb dieser Folge behandelt.

MITSUI MASCHINEN GMBH  
YAMAHA-DIVISION  
Grünstraße 44, D-1005 Meerbusch 1  
Telefon (0 21 03) 58 92, Telex 8 584 036



**YAMAHA**

Kraft und Sicherheit auf 2 Rädern