



Před rokem 1989 jsi měl coby absolvent základní školy několik málo omezených možností, na čem zahájit svůj život motorkáře. V úvahu připadaly buď východoněmecké Simsony nebo splašené trubky domácí výroby. Na západ od našich hranic byla situace ale trochu lepší a tamním výrostkům šla z nabídky padesátek hlava kolem.

Růžovka

Jako den D se v historii dětéček dá označit rok 1968, kdy se ve světě dvou kol objevil stroj DT-1 s dvoudobým motorem o objemu 250 kubíků. Stroj se stal jedním z prvních endur, se kterými se kromě terénu dalo jezdit i po asfaltu. Postupem času se do řady DT vtíraly další verze, a tak se dětělka po zeměkouli pohybovala poháněna nejrůznějšími dvoutakty, od padesátky až po velkou čtyřstovku. Oko mého dnešního literárního výkřiku se zaměří právě na nejmenší z řady, který se nám podařilo sehnat v bílorůžovém lakování.

Hned z kraje bych rád poznamenal, že na takto lákavě zbarveném motocyklu jsem si připadal opravdu zvláště a při návštěvě toalet jsem si radši pečlivě střežil své zadní partie.

Dlouhá historie

První padesátka řady DT vybzučela z tovární haly Yamahy v sedmdesátém osmém roce (až se zdá, že tímto krásným motocyklem chtěla značka oslavit mé narození), byl to model DT 50 M. Ten se dělal pouze dva roky, pak jej vystřídala vylepšená varianta DT 50 MX. Ta má vzduchem chlazený agregát,

zadní odpružení typu Cantilever (trojúhelníková kyvka a centrální nálož), bubnové brzdy a vypadá přesně tak, jak je vidět na fotkách. Vystřídat padesátku přišel ve čtyřadevadesátém model

DT 50 LC s kapalinou chlazeným motorem, kotoučem vpředu, zadním pérováním Monocross a vzhledově se podobal DT 125. Mimoto se můžeš setkat také s DT 50 R, které se dělalo od roku 1988 do loňska. Stroj měl podobnou koncepci jako LC, pro letošek byl nahrazen strojem s deltaboxem a s designem připomínajícím ostrá endura WR.

Oilmaster pod sedlem

Při přebírání motorky se dožadují informace, co mám do benzínu koupit za olej, ale místo odpovědi přichází

Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	190 Kč
Blinkr přední/zadní	360/430 Kč
Páčka brzdy	200 Kč
Páčka spojky	170 Kč
Píst	650 Kč
Přední blatník	1200 Kč





Servisní údaje

Vzduchem chlazená padesátka s rozvodem jazýčkovým ventilem nemá žádnou přívěru, to znamená, že se ti na něm nemá skoro co rozbít. Do servisu se podíváš asi jen kvůli výměně pístu a když už na to dojde, nemusíš se bát nějaké závratné sumy.

Celá generálka tě vyjde na několik tisíc a zoufat nemusíš, ani když do věčných lovišť odejde i klika. Ta stojí i s ojnicí kolem šesti tisíc, takže oproti velkým motorkám částka k zasmání. V případě, že se ti bude zdát maximálka příliš nudná, dá se DT popohnat nějakým kvalitním laděním (oblíbená značka je např. Giannelli), se kterým se stroj rozběhne až osmdesátkou.

pouze významně vytrčený ukazováček mířící směrem k levému bočnímu plastu. Pod ním se totiž skrývá nádrž na olej a nechybí ani průzor, kterým se dá hladina snadno kontrolovat. Po nakopnutí (ani rukou žádný problém) se motor okamžitě rozběhne, a to tak tiše, že bys spíš slyšel němeho mluvit než DT spalovat. Po nastartování je potřeba před zařazením sklopit stojánek, jinak motor zdechne a je potřeba nakopávat znova. Motor si bzučí, dva prsty pohrdavě překonávají odpor mechanické spojky, jednička slyšitelně zapadne a odspoda jdoucí motor snadno pohne strojem vpřed.

Za rychlost pokutu nedostaneš

Na „DeTíkoví“ je super, že na rozdíl od některých ostatních padesátek nemusíš tolik spočítat, aby ses rozjel. Vzducháč táhne hodně odspoda a jeho síla (ve spojení s padesátkou zní tohle slovo divně) je pořád zhruba stejná. Na konec ne zrovna širokého pásma otáček se dostaneš dost rychle a nezbyvá než řadit a řadit. To jde hodně jemně a lehce a když už budeš mít v převodovce nakopanou pětiku, nezjeví se ti na tacháci víc než 60, a to ještě z kopce. Po rovině si Detík sviští padesátkou, a tak mi po dlouhé době zbýval čas na kochání se krajinou a zdravení veverek v korunách stromů. I když jsou brzdy bubnové, nepřišlo mi, že by na růžový stroj nestačily. Jak nástup, tak účinek na padíka stačí a jedinou nevýhodou je složitější výměna obložení.

DT se lesa nebojí

V momentě, kdy už psychicky

nevydejchávám předjetí třetí Avii, opouštím s Detíkem silnici a utíkám do lesa. Jsou tu totiž pěkné stezky, pro DT jako stvořené. Hodně nízká hmotnost stroje mi dovoluje dělat si s motorkou co chci, jen škoda, že na ráfcích nebyly drapáky. Vzhledem k velkému přednímu kolu se Yamaze nechtělo moc zatáčet kolem nohy a snaha jet rovně byla dost znát. Přesto, že přední vidlice je tenká jak japonský přístroj, dokázala se s nástrahami lesního povrchu statečně vyrovnat a na dorazy nešla ani jednou. Vynikající jsou řídítka, se kterými se motorka vodí hodně lehce. Líbila se mi taky jízdní pozice, protože i když je motorka určena pro menší motocyklisty, poskládal jsem se na ni úplně v pohodě.

Dneska to mají mladí prostě jedno-dušší a když si v patnácti vyberou jako první stroj tuhle padinu od Yamahy, určitě chybu neudělají.

Technická data

Yamaha DT 50 MX

motor	dvoudobý vzduchem chlazený jednoválec
objem	124 cm ³
výkon	3 kW (4 k)/5750 ot./min.
plnění motoru	karburátor Kikaki
startér	nožní
převodovka	pětistupňová
brzdy	vpředu bubnová vzadu bubnová
hmotnost	91 kg (pohotovostní)
nádrž	8 l
cena	15 - 40 tisíc Kč (r.v. 91 - 97)



Pověst motocyklu

- první DT se objevilo v roce 1968 a šlo o dvoudobou dvěpade
- první padesátka řady DT vybuchla z tovární haly Yamahy v sedmdesátém osmém roce
- pro letošek byl motocykl nahrazen strojem s deltaxem a s designem připomínajícím ostrá endura WR
- spíš bys slyšel němeho mluvit než DT spalovat
- nízká hmotnost ti dovolí dělat si s motorkou co chceš
- motor DT je jeden z nejjednodušších, jaký můžeš u motocyklů potkat

