

Yamaha FZ1 1000

lako postoje atraktivniji i snažniji motocikli od FZ1, nova Yamaha ima puno zanosnih atributa zbog kojih će privlačiti poglede i biti predmetom požude. Ne samo da je gola kao od majke rođena i do detalja otkrivena pogledu, već je uvijek spremna na žestoku akciju po prihvatljivoj cijeni. Nas se FZ1 najviše dojmio zbog svog brutalnog karaktera, a upravo zbog te svoje karakteristike traži iskusnog vozača hladne glave

C I J E N A
84.755 kn

Golo i

PIŠE:
TOMISLAV
BEŠENIĆ

FOTO:
ŽELJKO
PUŠČENIK

Kada je na prijelazu milenija Yamaha predstavila Fazer 1000, zauvijek je promijenila dotadašnje poimanje naked motocikla. Na tržištu su ga s jasno istaknutom bijelom zastavom dočekali odjednom preglomazni Suzuki Bandit 1200, isto takva Yamaha XJR 1300, te nešto snažniji, ali još masivniji Kawasaki ZRX 1200 i Honda X-11. Suočeni s voznim osobinama i performansama pridošlice, dotadašnji su se sportski nakedi bez borbe odrekli titule "sportski", iako zahvaljujući vozačima koji cijene tradicionalne vrijednosti još uvijek nisu iščezli s tržišta.

Želimo li biti do kraja poštteni, onda treba spomenuti da Yamaha Fazer 1000 nije bila prvi - uvjetno rečeno "ekstremni" - naked modernog doba, budući se europska produkcija u tom trenutku mogla pohvaliti s nekoliko sličnih modela, poput nestašne i zabavne, iako ne i pretjerano uspješne, Cagive Raptor, isto takve prve generacije Triumph Speed Triple te karizmatičnog, ali tada još ozbiljno neuhranjenog Ducatija Monster.

Ipak, prava se Fazerova konkurencija u to vrijeme tek naslućivala na obzoru. Hornet 900 je bio u embrionalnoj fazi razvoja, dok je Z 1000 tek ulazio u Kawasakijevo planiranje obitelji, jednako kao i Aprilijin Tuono.

Od tada je prošlo dosta vremena i iako se prvi naraštaj novovalnih sportskih nakeda pokazao uspješnom sortom motocikala, došlo je vrijeme za prvu smjenu generacija. Speed Triple je već prošle godine punio naslovnice, Ducati je predstavio novu paletu osjetno snažnijih Monstera, Aprilija je izbacila novo golo izdanje sportskog RSV-a, sve

žestoko



Stražnje svjetlo je prava avangarda

Ispuh je malo predimenzioniran, no, ipak je u skladu macho dizajna



se više šuška o novom Kawasakijskom "Zedu" impresivne zapremine, a u igru bi se konačno trebao uključiti i Suzuki s dugo očekivanim velikim B-Kingom.

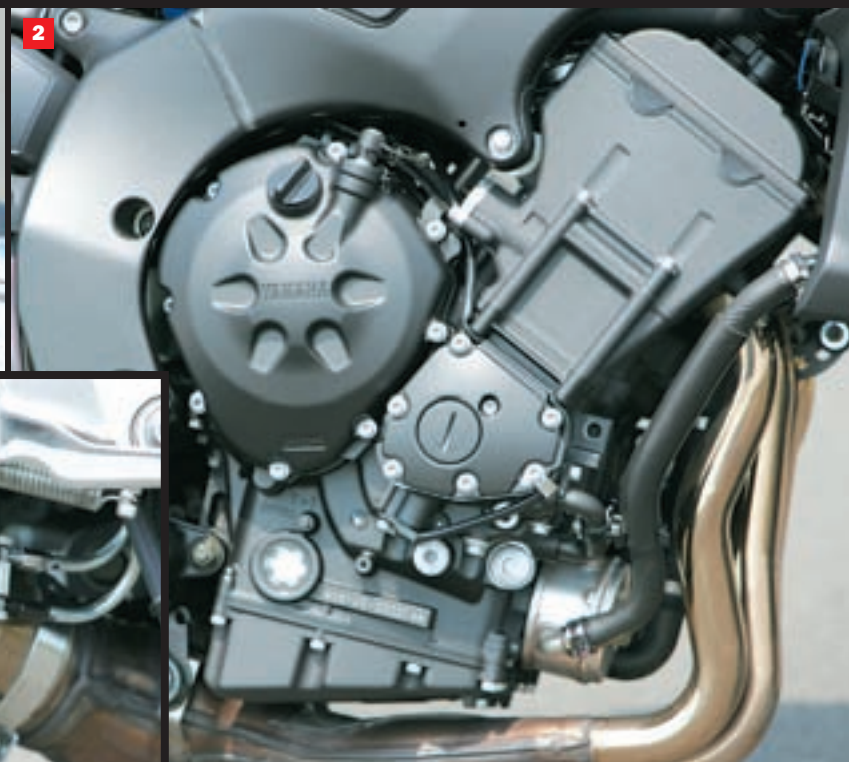
Dakle, kako bi ostali nositelji nekih od referentnih vrijednosti u ovoj klasi, u Yamahi su morali krenuti u akciju. Pri tom nisu željeli mijenjati neka od osnovnih načela, tako da i novog Fazer pogoni modificirani agregat iz posljednje generacije modela R1, koji se sada ugrađuje u vitkije i osjetno lakše golo tijelo. Na taj su način već na papiru uklonjene osnovne zamjerke starom mo-

delu, koje su se u prvom redu odnosile na pretjeranu težinu i smanjenu okretnost.

Tome je u mnogočemu pridonijela i ugradnja modernog aluminijskog okvira koji istodobno pridonosi kvaliteti konstrukcije samog motocikla i podizanju ukupnog vizualnog dojma, koji nije previše zastranio od uobičajenih smjernica ove moto kuće. To je posebno vidljivo kod modela Fazer opremljenog poluoklopom koji svojim oblikom još uvijek asocira na stari model, dok potpuno "goli" model, kojeg smo imali na testu, svojim nepravilnim prednjim svjetlom i visoko podignutim spremnikom

goriva podsjeća na manji FZ6. Kako i pristaje jednom pravom naked motociklu, FZ1 ima moćan i nabijen izgled koji karakteriziraju agresija i minimalizam. U skladu s time, upotreba plastičnih dekorativnih elemenata svedena je na najmanju moguću mjeru i sastoji se tek od prednjeg blatobrana, pokrova prednjeg djela spremnika goriva i po dimenzijama skromno izvedenih oplata kojima završava visoko podignuti stražnji kraj.

Na taj je način omogućen nesmetani pogled na crno obojani pogonski agregat i elegantni aluminijski okvir obojan u istom tonu. Slobodan pogled za-



(1) Instrumente smo uobičajali vidjeti malo dosadnije na nakedima do sada

(2) Agregat je kopija sa R1 sa modificiranim bregastim osovinama. Max. okretni moment sada razvija na 2.000 okretaja manje

(3) Klipnjača kao i ostali vitalni dijelovi isti su kao na sportskoj R1

(4) Ex-up ventil je Yamahina tradicija





"Volimo ih gole i žestoke"- naslov koji zorno dočarava sve vrline i strast ovog nakada

Punih 150 KS i 10,6 kgm jasno govore o karakteru Fazera. Eksplozivno, brutalno i nikako za neznalice



klanja samo zakrivljeni hladnjak rashladne tekućine, ispod kojeg se nalaze cijevi ispušnog sustava, a one su uz kromirane retrovizore jedan od rijetkih dijelova ovog "mrak" crnog motocikla koji imaju sposobnost reflektiranja sunčeve svjetlosti.

Na sve dosad rečeno odlično se, u istom tamnom tonu, nadovezuje zavodljiva stražnja vilica dostojna ugradnje u superbike motocikle. Visoko podignuti stražnji kraj sada udodljuje dvostruko stražnje sjedalo, ali za razliku od modela s poluoklopom, obični FZ1 nema ugrađene rukohvate za suvozača. Dvostruka stražnja svijetla su još nepravilnije oblikovana od masivnog prednjeg reflektora, a ispod njih "izvire" nosač registarske pločice i pokazivača pravca, koji svojom izvedbom, po uzoru na R6, kao da mami da ga se što brže skine.

Iako se ukupno gledajući nova Yamaha možda neće baš svakoga dojmiti, sve je na njoj skladno ukomponirano, a jedino što nam doista bode oči je neobična izvedba ispušnog sustava, koja je zapela na pola puta između rješenja koja nudi R6 i klasičnog bočno smještenog lonca.

Vizualna renesansa vidljiva je i kada sjednete za gotovo potpuno ravni, ali malo preuzak upravljač, iza kojeg se skrivaju novi instrumenti. Oni se sastoje od velikog digitalnog ekrana na kojem ćete moći očitati trenutnu brzinu i ostale uobičajene informacije, te ne pretjerano maštovitog obrtomjera, u kojeg su ukomponirane kontrolne žaruljice. Instrumenti su dovoljno pregledni i obiluju informacijama, a najzahtjevnije korisnike će razveseliti činjenica da je moguće mijenjati intenzitet pozadinskog osvjetljenja.

Nakon ove kratkog izleta u svijet estetike, vratimo se na trenutak ranije spomenutom aluminijskom okviru, koji se u odnosu na stari okvir od čeličnih cijevi može pohvaliti činjenicom da je upola lakši i gotovo 9 centimetara uži. Da bi se postigao optimalan odnos između mase i čvrstoće, debljina stjenki varira ovisno o opterećenjima koja mora

Motocikl odiše minimalizmom i kompaktnošću. Sasvim suprotno ispuhu koji je u najmanju ruku ogroman. Nedostaju samo oslonci za suvozača



podnositi taj dio okvira, a dodatnu krutost daje i pogonski agregat, koji ima ulogu nosivog elementa.

Sama geometrija okvira je potpuno nova, tako da je međuosovinski razmak od 1.460 mm povećan za samo 10 mm, iako novog Fazera krasi već ranije pohvaljena aluminijska vilica, koja je čak 45 mm duža nego na starom modelu. Zahvaljujući obilatoj upotrebi aluminija težina motocikla je dovedena u nešto razumnije okvire, a deklariranih 194 kilograma je gotovo idealno raspoređeno. Punih 51% posto težine tlači prednji kotač, dok ostatak opterećenja preuzima stražnji kotač, koji sada nosi za broj veću "obuću" u dimenziji 190/50-ZR17. Kada smo već u tim vodama, spomenimo da su lagani pete-rokraki naplatci izvedeni po uzoru na R1, no puno je važnija novost da na prednjem kraju motocikla pozornost sada plijeni upside-down vilica promjera 43 mm. Ona je dodatno upadljiva kod modela Fazer opremljenog polukloptom, jer je obojana zlatnom bojom.

Ono po čemu se ova upside-down vilica postavljena pod kutom od 25(razlikuje od svoje konkurencije jest specifični način njezina podešavanja. Naime, lijeva cijev sadrži ventile koji su zaduženi za kompresiju, dok se u desnoj cijevi nalazi mehanizam zadužen za povrat. U Yamahi tvrde da to bitno olakšava podešavanje prednjeg ovjesa i da su isti sustav vrlo uspješno koristili i na svojem MotoGP motociklu, no samo će vrijeme pokazati u kolikoj će se mjeri ovo neobično i pojednostavljeno rješenje uspjeti nametnuti na serijskim motociklima budućnosti.

Promjenu geometrije motocikla pratila je i promjena položaja vozača, koji zahvaljujući 5 cm kraćem spremniku goriva sada sjedi bliže prednjem kraju motocikla. Ručke upravljača su postavljene malo niže i pomaknute prema vozaču, dok su oslonci za noge postavljeni nešto više. To daje vozaču osjećaj nadmoći i kontrole, te je sasvim u skladu sa najnovijim trendovima.

Očekivali smo da ćemo zbog takvog agresivnog položaja vozača imati sigurniji osjećaj kontrole nad prednjim krajem motocikla. No, ovakva konfiguracija bez oplata je vrlo osjetljiva na udare vjetra i ponekad je manje precizna u usporedbi sa starim modelom, ponajviše na većim brzinama. S druge strane, dobili smo vižljast motocikl koji je kudikamo zabavniji. U stvari, određena doza nesigurnosti i svojevoljivosti prednjeg kraja primjetna je samo kada je motocikl u polunagibu, a jednom kada "legnete"

u zavoj, ta nesigurnost nestaje i motocikl ponovo postaje zabavan. Malo je motocikala takve zapremine s kojima se upravlja s takvom lakoćom. To se posebno odnosi na kratke zavoje, u kojima smo očekivali kudikamo tromiji i nezgrapniji motocikl. Struganje osloncima za noge po asfaltu vrlo je izraženo jer su oni široko postavljeni radi udobnosti, dok s druge strane geometrija i raspored masa daju vozaču izvanrednu sigurnost za klasu naked, pa se čovjek često "popelja za dušu" malo brže i prijeđe ra-



Vrlo agiln, novi Fazer se kudikamo lakše obrusava u zavoj nego li stari model. Nije niti čudo, lakši je i sada više opterećuje prednju osovinu

Voljeli bi malo širi upravljač i uže oslonce za noge kako bi se lakše iskoristio sav potencijal ovjesa i motora. Ostalo je briljantno



zumne okvire. One metalne graničnike na osloncima svakako treba odmah ukloniti jer ne dozvoljavaju da se guma iskoristi do ruba.

Što se tiče lakoće prebacivanja, ne očekujte čuda, tu FZ1 ipak ponešto zaostaje za sportskim motoklima, što zbog položaja vozača, što zbog težine. U svakom slučaju, on je pravi moderni predstavnik naked kategorije i nije pretjerano zahtjevan, a jedna od stvari o kojima morate voditi računa u gradskoj vožnji ili prilikom žestokih izlazaka iz spirih zavoja

je nestašna stražnja guma, koja pod naletom velikog okretnog momenta vrlo rado proklizi. Vjerujemo da bi se Pilot Power guma lakše nosila s motociklom ovakve eksplozivnosti nego što to uspijeva ugrađenoj Pilot Road, koja je primjerenija putovanjima.

Za navalu tog okretnog momenta najvažniji je potentni pogonski agregat, zbog kojeg ovaj motocikl spada u vrh svoje klase u pogledu maksimalne snage. Kao što smo već spomenuli, pogonska je grupa preuzeta s modela R1 i tek je neznatno modificirana.

Dakle, radi se o dobro poznatom agregatu zapremine 998 ccm, s dvije bregaste osovine i pet ventila po cilindru, opremljenom svim modernim tehničkim drangulijama. Tako se za kvalitetno napajanje gorivom

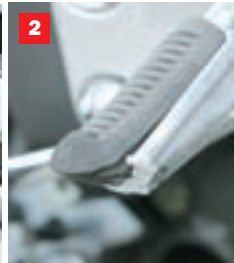
smjesom brine sustav elektronskog ubrizgavanja goriva s dvostrukim leptirastim tijelima, dok je za što bolji protok sagorjelih plinova zadužen dobro poznati EXUP sustav, koji djeluje u sprezi s potpuno novim i kompaktnim ispušnim sustavom.

Za potrebe ovog naked motocikla nisu mijenjani osnovni gradivni elementi pogonskog agregata iz R1, no razlike ipak postoje. Kompresija je smanjena sa 12,4:1 na 11,5:1, ugrađena su bregasta vratila umjerenijeg profila, te je za 40 % povećana inertna masa koljenastog vratila.

Uz sve to je servirana klasična priča, prema kojoj su se tim promjenama nastojale poboljšati karakteristike pogonskog agregata pri srednjim režimima vrtnje, a u prilog tome ide činjenica da se 106 Nm okretnog momenta razvija pri 8.000 okr/min, za razliku od R1, koji gotovo jednaku količinu okretnog momenta razvija pri osjetno viših 10.500 okr/min. Dodatnu živost osiguravaju nešto drugačije (u odnosu na R1) proračunati odnosi petog i



1



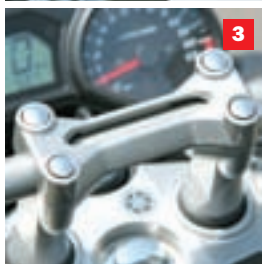
2

(1) Poluga mjenjača prolazi kroz okvir kao i na ostalim R modelima Yamaha

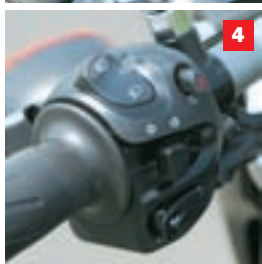
(2) I nakon skidanja graničnika vidljivo je ograničenje u zavoju zbog širokih oslonaca koji su ipak na korektnoj visini

(3) Povišeni upravljač sasvim odgovara namjeni motocikla

(4) Prekidači bi mogli biti ugodniji



3



4



Stražnja vilica je kopija sportskih modela



Kočnice su još uvijek aksijalne, ali neće još dugo

Zaštita od vjetra je toliko loša da smo rijetko kada bili tako izudarani vjetrom. Ovakvo snažan agregat, uz ovjes koji sve to vrlo sinhronizirano prati, jednostavno mora ići uz onaj skuplji model, ali ni dodatna oprema u vidu raznih vjetrobrana nije ništa lošija opcija. Brzine do 150 su za vozača uzbudljive, do 200 malo naporne a maksimalna brzina je čista patnja, ali motor traži još



šestog stupnja prijenosa. Povećanje svakodnevne upotrebljivosti agregata pri srednjim okretajima ima i svoju cijenu, koja se očituje u smanjivanju vrijednosti maksimalne snage na okruglih 150 KS pri 11.000 okr/min.

To je za punih 25 KS manje od vrijednosti koje ostvaruje R1, no deklarirane vrijednosti svejedno pokazuju dobro došli napredak od 7 KS u odnosu na stari model. Kad tome pridodamo i primjereno smanjenje težine, jasno je da bi se to trebalo povoljno odraziti na ukupne performanse jednog od najjačih nakeda na tržištu.

I doista, čim odvrnete ručicu gasa, na površinu će isplivati trkači geni pogonskog agregata. Iznad 3.000 okr/min potisak je solidan i lako se kontrolira, no jednom kada se u prve četiri brzine prijeđe granica od 7.000 okr/min, stvari postaju ozbiljne. U tim trenucima ovom motociklu postaju preuski okviri klase kojoj pripada i FZ1 postaje prava sportska jurilica zarobljena u tijelu nakeda. Ako vam to do tada nije bilo jasno, u tim ćete trenucima shvatiti da se radi o motociklu koji se može voziti samo brzo ili strahovito brzo. Zbog te svoje karakteristike i brutalne naravi koje neosporno posjeduje, ovaj motocikl svakako ne bismo preporučili početnicima, već isključivo iskusnim vozačima koji se neće dovesti u nezgodnu situaciju u kojoj ne drže sve uzde ovog motocikla.

U potpunoj suprotnosti s agresivnom naravi ovog motocikla su podatne i meke komande, koje kao da su preuzete s nekog francuskog automobila. Pritiskanje poluge spojke ne traži nikakav napor, mijenjanje stupnjeva prijenosa teško da se može izvoditi puno nježnije, a da bi se ostvarile i silovitije sile kočenja, dovoljno je lagano pritisnuti polugu prednje kočnice samo jednim prstom ruke. Kočni-

moto01

aprilia



Oranice 34 | tel. 386.44.87 | aprilia@moto01.hr | www.moto01.hr



ce se pri tom mogu kvalitetno i precizno dozirati, iako ne bi bilo loše da u završnom dijelu hoda još konkretnije zaustavljaju ovaj motocikl.

Ako izuzmemo zaštitu od vjetra, odnosno njen potpuni izostanak, onda se jedina primjedba koja se tiče ergonomije vozačevog radnog mjesta odnosi na malo pregrube prekidače, a to najviše vrijedi za preostru polugu pokazivača smjera. Položaj vozača je udoban, iako su noge možda malo previše skvrčene, a i sjedalo bi možda moglo biti mrvicu šire. No, to su prave sitnice u odnosu na glavnu boljku svih sličnih motocikala - izloženost zračnim strujama. Kod FZ1 stvari normalno 'štimaju' sve do 150 km/h, no nakon toga kao da vas namjerno gađa struja zraka koja prelazi preko prednjeg svjetla i ploče s instrumentima, tako da vam nakon toga ne preostaje ništa drugo nego da otpustite ručicu gasa ili zalegnete na spremnik goriva. Iako ovaj motocikl prema brzinomjeru može povući i preko 250 km/h, vožnja iznad 180 km/h predstavlja pravu patnju i doista se ne sjećamo kada nas je neki motocikl toliko izudarao zračnim strujama. Agregat može i hoće, jednostavno zove na više brzine, no vozač to teško može fizički podnijeti. Budućim vlasnicima toplo preporučamo nabavku malog vjetrobrana, a ako misle da im ni to neće biti dovoljno, onda neka razmisle o kupnji istovjetnog motocikla s poluoklopom, koji u nastavku svog imena nosi staru oznaku Fazer.

Istaknutom cijenom od 84.755 kuna novi je FZ1 za koju tisućicu nadmašio svojeg prethodnika, no to opravdava primjenom modernije tehnologije. U usporedbi s neposrednom konkurencijom on stoji desetak tisuća više, ali nudi i tridesetak konjića više. Ni malo iznenađujuće, novo izdanje Yamahinog sportskog nakeda se ponovo penje u sam vrh svoje klase i predstavlja mudar odabir za one koji su gladni per-

Pohvalno: stražnja guma od 190, ipak uz ovoliku snagu bolje bi pristajala sportskija Michelin Pilot Power umjesto ugrađene sport-touring Pilot Road. Ovo nikako nije običan naked za touring varijante autoputevima



moto01



Ne morate se više švercati!

Krediti do 7 godina!

SERIJA
5

Form. 190

NA KARTA 1/10
Jena izvan vozila

A1 087252

Oranice 34 | tel. 386.44.86 | www.moto01.hr



Svjetlo je jedini detalj s prednjeg kraja koji ćete zapamtiti kad skinete pogled sa Fazera

formansi, ali im se sportski motocikli čine nedovoljno praktični ili jednostavno preskupi. Uostalom, nova je "gola" Yamaha 25 "konja" slabija i 21 kilogram teža od svoje popularnije sestre R1, ali je zato gledano kroz novčanu valutu skoro 22 "kile" lakša.

FZ1 nije savršen motocikl i neće se dopasti svakom ljubitelju vozila na dva kotača, ali bi se lako mogao uvući pod kožu prekaljenim vozačima koji iza sebe imaju velik broj kilometara provedenih za upravljačem snažnih motocikala. Zadovoljit će i one koji pod svaku cijenu traže jedan od ekstremnijih primjera ugradnje sportskog srca u tijelo golog motocikla, i pritom se ne misle zamarati detaljima kao što je loša zaštita od vjetra ili neskromna potrošnja goriva, koja se može lako zaustaviti na brojci od 11,6 litara. To je čak i više nego li troši R1, bez obzira što se radi o forsiranoj testnoj vožnji na stazi u Novom Marofu i jurnjavi autocestama. Istina, vi takvu borbu s vjetrom nećete imati svaki dan, a onda će i potrošnja bila razumnija. Mi se nismo mogli oduprijeti mogućnostima motocikla.

Ipak se ovdje radi o pravom muškom motociklu s buntovnim karakterom, koji nudi solidan omjer uložene i dobivenog, kako u pogledu odnosa cijene i ponuđenih sadržaja, tako i u pogledu suživota odličnih performansi i svakodnevne primjenljivosti. Bez obzira na to u koju svrhu i na koje načine mislite koristiti ovaj motocikl, oprez je svakako nužan, jer FZ1 je jedan od rijetkih nakeda koji je dobar sluga, ali loš gospodar. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 77,0 x 53,6 mm
Obujam: 998 ccm
Odnos kompresije: 11.5:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 5 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: aluminijske grede
Ovjes: upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 130 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 130 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 190/50-17
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk od 245 mm i kočiona čeljust s jednim klipčićem
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.140, širina 770, visina sjedala 815, osovinski razmak 1.460, težina 194 kg
Deklarirano: snaga - 150 KS (110 kW) - 11.000 okr/min, max. okr. moment - 10,8 kgm (106 Nm) pri 8.000 okr/min
Spremnik goriva: 18 l

+ zabavan karakter, ugodan položaj, ubrzanja, mjenjač, upravljivost, snaga i moment motora

- potrošnja, loš izbor guma, ručke suvozača, preuzak upravljač



Yamaha se vozi kroz zavoje prije svega ugodno, što nakon nekog vremena postaje brzo a da toga niste ni ti svjesni. Kraći spremnik i uži bokovi olakšavaju taj zanos