

Yamaha YFZ 450

Vrhunska stabilnost, snažan pogonski agregat i cjelokupni sportski ustroj čine Yamahu YFZ 450 učinkovitom alatkom koja najbolje od sebe daje na motokros stazi. Impresivne vozne osobine posljedica su ekstremnog ustroja koji YFZ čini toliko prokleta privlačnim, ali ga istovremeno udaljava od prosječnih korisnika, koji neće moći iskoristiti sve potencijale ovog stroja



Iako nam se ponekad činio pomalo teškim kod izvođenja skokova, YFZ je u stvari vrlo siguran, kako u zraku, tako i prilikom doskoka

CIJENA
64.650 KN

Motokros na četiri kotača

YFZ 450 je iznimno širok i nizak četverocikl koji svoje osnovne linije dijeli s modelima iz serije Raptor



PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK I MARKO GUZINA

Dok je krajem prošle godine na proplanku okruženom nimalo pitomim brežuljcima bablye ljeto taman prolazilo kroz svoju tko će ga znati koju reinkarnaciju, u nama sve više budilo proljeće. Iako smo raširenih zjenica i s dužnim poštovanjem prebitali po vijugavim konturama motokros staze urezane u brdo, nismo mogli odoljeti da svako malo ne uputimo kratki i požudni pogled na našu dugogodišnju simpatiju, koja je za ovu prigodu bila urešena Valvoline bojama. U prvi tren sve upućuje na to da je predmet našeg nastranog interesa bila nekakva visoka i vitka hostesa urešena body-paintingom i odjevena samo u cipele s visokim potpeticama, no prava je istina da smo žudili za društvom 159 kg teške, patuljasto niske i poput bizona široke Yamaha YFZ 450, koja nam je obučena u gume s čepovima jasno poručivala da ona to voli raditi u blatu.

Ovakav poetski uvod u perverznu ljubav između čovjeka i off-road stroja tražio bi da se pokoji redak posveti izvanjskoj ljepoti, no nakon višegodišnjeg čekanja da zajašimo ovu neman, odlučili smo, nimalo džentlmenki, preskočiti zavodjenje i odmah se baciti na istraživanje dinamičkih kapaciteta. Tada još blaženo nesvjesni višednevne upale mišića kao neželjene, ali slatke popratne pojave našeg zajedničkog susreta, nakratko smo tek pogledali u njezine mačkaste oči, da bi je već samo koju

► Prednji diskovi odlično obavljaju posao, dok je stražnji disk pretjerano sklon blokiranju



▲ Kruta stražnja osovinu nije se u ritmu lijepo oblikovane aluminijske vilice



sekundu kasnije uhvatili za aluminijske robove nakon što smo je «zaskočili» u maniri napaljenog mužjaka antilope.

Što se nas tiče, atmosfera je bila naelektrizirana od samog početka i svaka se pomisao na predgru činila nepotrebnim gubljenjem vremena, no Yamaha je svejedno tražila da je malo zagrijemo. Ubrzo nakon nespretnog potezanja poluge čoka između naših nogu nervozno je zavibriirao jednocilindrični pogonski agregat opremljen pet ventilskom tehnologijom kao Yamahinim specijalitetom. I prije negoli je odsvirao svojih prvih par bučnih taktova, znali smo da se radi o rasnom, gotovo trkačem stroju, koji se uz manje izmjene ugrađuje u Yamahine najprestižnije motocross i hard-enduro motocikle iz serije YZ F i WR, te kao takav savršeno pristaje vatrenom karakteru ove zvjerke. Pridodamo li tom hrabrom srcu masivno izveden ovjes dugog hoda, postaje sve jasnije da se ovdje radi o genima motokros motocikla ubrizganim u iznimno laganu konstrukciju ovješenu putem četiri kotača.

Yamahe i snažnih ruku i utreniranog gornjeg dijela tijela, budući već prilikom prvog skretanja postaje jasno da ova zvjerka pruža puno akcije, ali i traži potpuni angažman svojeg krotitelja.

Mi nismo žalili ni za jednom kapljicom prolivenog znoja jer se sa performansama koje Yamaha oslobada pri visokom broju okretaja rijetko susrećemo kod ove vrste vozila, jednako kao i sa nevjerojatnom stabilnošću koja je posljedica širokog traga kotača, vrhunski izvedenih komponenti ovjesa i nisko smještenog težišta. Hvale vrijednom sniženju težišta, ali i ukupne visine vozila svakako je pridonijela i ugradnja kompaktnog jednocilindričnog pogonskog agregata opremljenog suhim karterom. Nažalost, Yamaha ne deklarira vrijednosti maksimalne snage, tako da nam tek kao orijentir mogu poslužiti brojke od 53 KS pri 9.000 okr/min kojima se dičila prošla generacija hard-enduro motocikla WR 450 F.

I bez poznavanja tih brojki, već nakon prvog hrabrijeg pritiskanja poluge gasa postoje jasno da YFZ obiluje snagom, no samo pod uvjetom

Upravljanje ovim četverociklom predstavlja veliko zadovoljstvo, no istovremeno traži i potpuni angažman vozača. Zbog velike širine i imuniteta na proklizavanje stražnjeg kraja za usmjeravanje YFZ-a potrebno je imati snažne ruke i utreniran gornji dio tijela



Kotači odlično prenose snagu na podlogu, a do proklizavanja stražnjeg kraja dolazi jako kasno i lako se kontrolira



da volite život na visokim okretajima. Naime, na niskim je okretajima agregat potpuno mrtav, na srednjim je režimima vrtnje samo upotrebljiv i ništa više, da bi tek s osjetnijim porastom brojeva okretaja počeo doista oslobadati sve svoje potencijale. Tada Yamaha iznenada počinje mijenjati svoju narav, te se iz pitome sluškinje pretvara u goropadnu Amazonku, koja vam pruža obilje užitaka, ali istovremeno ne daje previše prostora za odmor. No, ljubav je bol i ako želite osjetiti svu silinu kojom YFZ može grabiti prema naprijed, onda morate svoju psiho-fizičku gotovost podići na najvišu razinu.

S obzirom na brutalno oslobađanje snage u početku smo se pomalo bojali pretjeranog podizanja na stražnje kotače, posebno prilikom savladavanja opakih strmina na kojima bi se uspuhala i koza u naponu snage, no ta se naša bojazan pokazala potpuno neopravdanom. Doduše, podizanje prednjih kotača se ne može u potpunosti izbjeći, no, uz

to što je predvidljiva, ta se pojava i lako kontrolira, tako da ne predstavlja nikakvu opasnost već čisto zadovoljstvo.

Brza i stabilna

Kako ne biste mislili da s ovom Amazonkom na kraj mogu izaći samo najhrabriji među nama, reći ćemo da je YFZ 450 moguće voziti i u umjerenijem ritmu, pod uvjetom da se većinu vremena držite na gornjoj granici srednjih okretaja i tek povremeno muški dodate gas, kako biste podigli razinu adrenalina i povećali budnost. Jedina stvar koja nam se nije sviđela kod takve nešto smirenije vožnje je tendencija pogonskog agregata da se trenutno ugasi ukoliko ste samo djelić sekunde zakasnili s mijenjanjem brzine na niže i dopustili da brojevi okretaja padnu ispod neke kritične točke. No, takva je nepopustljivost i neelastičnost agregata sasvim očekivana s obzirom na njegove «racing» korijene i ne preostaje vam ništa drugo nego li da se marljivo

igrate polugom mjenjača ukoliko ne želite stalno iznova posezati za tipkom elektropokretača.

Kad ga već spominjemo, reći ćemo da klasični petbrzinski mjenjač korektno obavlja svoj posao, no moramo priznati da nam se mehanizam za promjenu brzina ponekad činio pomalo bezosjećajnim. Impresije o mjenjačkoj kutiji bi sigurno bile i puno povoljnije da je opremljena hodom unazad, koji polako postaje standardnom opremom i kod ovakvih «race-ready» četverocikala, jednako kao i uporaba aluminijskog okvira, koji se već ugrađuje u veći, ali i nešto smireniji model Raptor 700.

S obzirom na ionako malu ukupnu težinu vozila, uporaba skupljeg aluminijskog okvira može pričekati još koju godinu, a do onda ćemo taj materijal spominjati u vezi s dugačkom stražnjom vilicom koja svojim oblikom gotovo da zaslužuje status umjetničkog djela. Ne smijemo zaboraviti ni na amortizere s izdvojenim spremnicima plina, kojima se mogu podešavati kompresija i povrat, kao i maksimalno izdužena dvostruka poprečna ramena koja krase prednji kraj ove 450-tice. Kada se sve to zbroji, dobijete četverocikl koji stvarno brzo prolazi kroz zavoje i dugo, doista dugo odgađa proklizavanje stražnjeg kraja, do kojeg u pravilu dolazi tek kada snažno pritisnete polugu gasa na samom izlasku iz zavoja, omogućujući tako da se gotovo sva raspoloživa snaga koristi za pomicanje prema naprijed.

Nisko postavljeno težište i impresivna širina vozila dolaze do izražaja i na ravnim dionicama s raskvašenom ili blatnom podlogom na kojima YFZ osjetno bolje drži smjer od ostalih četverocikala koje smo dosad imali na testu, te vam tako omogućuje da brže i lakše savladate i najveću kaljužu bez pretjeranih korekcija na upravljaču.

Pritom je od pomoći i ekstremno dug hod ovjesa, koji i pri velikim brzinama odlično upija neravnine, te bez ikakva negodovanja podnosi i veće skokove. Što se tiče samog poigravanja s gravitacijskim poljem, moramo reći da vam tu Yamaha neće prirediti nikakva neugodna iznenađenja, no ipak nam se ponekad činilo da traži nešto više priprema prilikom namještanja za sam skok, budući nismo mogli izvršavati pretjerane korekcije jednom kada su se

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 95 x 63,4 mm
Obujam: 449 ccm
Odnos kompresije: 11,4:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 5 ventila
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač, Kehin 39 FCR H
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Ovjes: naprijed dvostruka poprečna ramena, straga klasična vilica s monoamortizerom
Gume: prednje 21x7-10, stražnje 20x10-9
Kočnice: naprijed dva diska, straga jedan disk
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.840, širina 1.170, visina 1.090, visina sjedala 810, međuosovinski razmak 1.280, težina 159 kg
Spremnik goriva: 10 l

+ snaga na visokim okretajima, ovjes, prednje kočnice, kvaliteta izrade, težina, stabilnost

- elastičnost, ne posjeduje hod unazad, nemogućnost registracije



kotači odvojili od majčice Zemlje. No, bez obzira na taj naš subjektivni dojam da nemamo apsolutnu kontrolu dok jedrimo zrakom, prizemljenje je uvijek bilo maksimalno sigurno, tako smo sa svakim novim skokom stjecali sve više povjerenja.

Razum i osjećaji

Riječ povjerenje je ključna i kad govorimo o kočnicama kao još jednom području u kojem ova 450-tica pokazuje svoju trkaću dušu. To posebno vrijedi za dva prednja diska, koja zaslužuju sve pohvale jer svojom snagom i mogućnošću doziranja omogućuju razumno kočenje i duboko u zavoju, bez straha da ćete opasno proširiti putanju ili se boriti s proklizavanjem prednjeg kraja. Stražnja kočnica također zadovoljava svojom snagom, no dvoklipna kočiona kliješta ne pružaju dovoljno mogućnost za doziranje, te tako uzrokuju prelagano blokiranje stražnje krute osovine. Kada tome pribrojite potentan jednocilindrični agregat koji mrzi niske okretaje, lako je zaključiti da pri svakom pritiskanju poluge kočnice postoji realna opasnost da vam se ugasi motor. Ne preostaje vam ništa drugo nego da paralelno s pritiskanjem poluge stražnje kočnice pritisnete i polugu kvačila i tako se svjesno odreknete kočenja motorom, no to baš i nije uvijek moguće. Drugo je rješenje tog problema da se naučite pažljivo dozirati kočnicu, no to je lakše reći nego učiniti, posebno kada jurite neravnim terenom obučeni u masivne motokros čizme.

No, vjerujemo da će se svatko tko želi imati zadovoljstvo posjedovanja vrhunskog natjecateljskog četverocikla s vremenom sasvim naviknuti na takvu «neposlušnu» stražnju kočnicu, jednako kao što će se bez razmišljanja odreći elastičnosti pogonskog agregata ili luksuza koji se zove odabiranje stupnja unazad, kako bi dobili nevjerojatno stabilan četverocikl koji postaje i strahovito brz ukoliko imate hrabrosti natjerati ga u visoke okretaje. Pridodamo li tome odlične prednje kočnice i besprijekorni ovjes, koji će bez ikakva prigovora gutati neravnine i podnositi i najveće skokove, dobit ćemo vrhunski alat u prvom redu namijenjen natjecateljima koji će bez žaljenja za njega izbrojiti 64.650 kuna. Cijena je to koja je poštena i u relativnim i apsolutnim okvirima, budući je YFZ povolj-

Zbog svoje male visine YFZ na prvi pogled djeluje skućeno, no mjesta ima sasvim dovoljno

kovnoj borbi s natjecateljima.



niji od Yamahinog hard-enduro motocikla, s kojim dijeli pogonski agregat, a istovremeno je sasvim u rangu sa cijenama ostalih «race-ready» četverocikla koji dolaze iz Zemlje izlazećeg sunca. No, kako bi količina dobivenih užitaka u potpunosti opravdala vašu investiciju, bilo bi dobro da posjedujete i određeno znanje i iskustvo koje će vam jamčiti iskorištavanje barem većeg dijela vrlina koje ovu Yamahu čine toliko posebnom. U suprotnom, ne bi bilo loše da razmislite o nabavi Raptora 700, koji je tek malo manje ekstreman, a ima uglađeniji pogonski agregat ili pak o uravnoteženom Raptoru 350 kojim se osjetno lakše upravlja, te vam se uz niže troškove eksploatacije nudi i mogućnost registracije. Konačna odluka je kao i uvijek samo vaša, no ne morate se boriti da ćete pogriješiti odlučite li se na kraju upravo za YFZ. Naprotiv, bit će to još samo jedna potvrda nepisanog pravila da kod nabavke opakih igračaka za velike dečke razum potpuno opravdano izvlači deblji kraj u svojoj vje-



YFZ 450 je «race-ready» četverocikl koji oduševljava svojom stabilnošću i brzinom kojom savladava zavoje



▼ Sve komponente ovjesa zaslužuju pohvale, počevši od podesivih amortizera s izdvojenim spremnicima plina do maksimalno izduženih dvostrukih poprečnih ramena

▼ Snažan pogonski agregat je u svojoj osnovi jednak onom koji se ugrađuje u kros i hard-enduro motocikle ovog proizvođača. To znači da u prvom redu voli visoke brojeve okretaja, iako je dovoljno upotrebljiv i na srednjim režimima