

YAMAHA FJR 1300 A/AS

PIŠE:

TOMISLAV BEŠENIĆ

ALICANTE: Posvetimo li se na tren novijoj povijesti proizvodnje motocikala, slobodno možemo reći da je proteklih 20-tak godina bilo burno i zanimljivo. No, eksplozivni razvoj performansi i predstavljanje sve ekstremnijih motocikala u mnogočemu predstavlja mač s dvije oštrice. Dok jedni uživaju zato što zbog nesmiljene konkurencije na tržištu po nepisanom, ali već uvriježenom pravilu iz godine u godinu na tržište dolaze sve snažniji, brutalniji i agresivniji motocikli, drugi će reći da je upravo zbog toga sve postalo dosadno i lako predvidljivo, te da nema mjesta iznenađenjima. No, iznenađenja nisu samo poželjna, nego su i lako moguća, a jedno se takvo iznenađenje dogodilo krajem 2000. godine, kada je svjetla svjetskih salona motocikala ugledala prva generacija modela FJR 1300.

Naime, nakon modela R1, R6 i Fazer 1000, koji su svojom snagom i pojavom neprikosnovenno zavladaali svaki svojom klasom, mnogi su slične stvari očekivali i od Yamahinog sport-touring motocikla velike zapremine, koji se u skladu s očekivanim razvojem situacije trebao uhvatiti u koštac s japanskom trojkom lovaca na brzine predvođenom supersoničnom Hayabusom, a u stopu su je pratili Ninja ZX-12 R i Hondin XX.

No, kada je predstavljen FJR 1300, u trenutku je postalo jasno da je Yamaha sasvim odustala od bjesomučne borbe u teškom naoružanju, te je svijet motocikala radije obogatila jednim sasvim drugačijim i smirenijim dugoprugašem, kod kojeg je maksimalna brzina bila u drugom planu i kao takva podređena maksimalnoj udobnosti i užitku brzog i lagodnog, ali istovremeno i zabavnog gutanja kilometara. Svojim nenametljivim dizajnom i više nego zadovoljavajućim performansama FJR je postao jedan od onih motocikala koji osvajaju tek na drugi pogled, i to samo one koji su bili dovoljno pronicljivi da uvide sve njegove skrivene draži ili su bili te sreće da provedu pokoji kilometar za njegovim upravljačem i tako uvide da bi taj motocikl rado vidjeli u svojoj garaži, samo što toga ranije nisu bili svjesni.



Na spojci se

U promjenjivim vremenskim uvjetima španjolskog proljeća imali smo zadovoljstvo družiti se s obnovljenom Yamahinom putnom krstaricom velike zapremine. Novo izdanje FJR-a ne samo da nije izgubilo ništa od svoje udobnosti i dobrih voznih osobina, već je i lagano usavršeno u gotovo svim područjima. Uz osnovni model, koji je već u seriji opremljen ABS-om, posebno nas je zanimala egzotična verzija AS opremljena poluautomatskim mjenjačem koji ima dosta vrlina, ali i pokoju manu

CIJENA
21.490 kn

poznaju junaci

Okvir motocikla nije mijenjan, tek je sužen njegov stražnji dio, kako bi se dobilo više prostora za smještaj bočnih kofera.



Jedna od glavnih odlika ovog motocikla je gotovo savršena udobnost, koju pri brzinama većim od 200 km/h može pokvariti tek pokoji dašak vjetra koji se uspije provući pored velikih prednjih oplata i vjetrobranskog stakla

Poluautomatski mjenjač funkcioniše vrlo dobro, a ozbiljnije zamjerke mu možemo uputiti tek prilikom manevriranja na mjestu



Nedostajuća karika evolucije

Ubrzo nakon što su prvi primjerci ovog motocikla počeli kružiti cestama postalo je jasno da je FJR novootkrivena karika evolucije za koju nismo ni znali da nam nedostaje. Naime, FJR 1300 je uspio povezati performanse i vozna svojstva dostojna sport-touring motocikala s udobnošću i ugrađenošću tadašnjih neuzbudljivih touring i GT motocikala poput Honda Pan European ili BMW-ovih modela R 1150 RT i K 1200 GT. Glavne sastojke recepta po kojem su u jednom motociklu uspješno pomirene odlične performanse i zavidna udobnost možemo naslutiti i sami, no puno je teže dokučiti koji su začini potrebni da bi jedan dimenzijama ipak pozamašan motocikl bio toliko upravljiv i zabavan u vožnji.

Prilikom testiranja prve generacije ovog motocikla u 33. broju Moto Pulsa nismo mu uspjeli naći ni jednu ozbiljnu zamjerku, pa smo rubriku "nedostaci" ostavili praznom. Ipak, ulazak u drugu petoljetku egzistiranja na tržištu mnogo je i za jedan visoko sofisticiran sport-touring motocikl poput FJR-a, tako da je za ovu sezonu predstavljena redizajnirana i rafini-

rana verzija ovog modela, i to u običnoj verziji A i u poluautomatskoj verziji AS.

Početak svibnja Yamaha je organizirala novinarsku prezentaciju obnovljenog FJR-a. Prije nego smo dobili priliku za nespontanu, ali udobnu jurnjavu odličnim i zavojitim španjolskim cestama, trebalo je odslušati i nekoliko kratkih predavanja na kojima smo stekli teorijska znanja o osnovama funkcioniranja poluautomatskog mjenjača, kao i sve potrebne informacije o ostalim izvršenim promjenama na motociklu.

Budući promjena nema mnogo, možemo odmah početi s nabranjem, dok ćemo se s poluautomatskim mjenjačem pozabaviti nešto kasnije.

Kako i priliči jednom sport-touring motociklu s ugrađenim manirama grand turisma, skoro su sva poboljšanja išla u smjeru povećanja udobnosti vozača, pa tako i ona koja su naizgled čisto tehničke prirode. Tako je produžen prijenos dodavanjem jednog zuba na pogonskom zupčaniku, no to nije učinjeno radi povećanja maksimalne brzine, već zato da bi se pri većim brzinama pogonski agregat vrtio na nešto nižim okretajima i tako uzrokovao nižu emisiju buke.

Pokoji decibel je uštedio i modificirani vjetrobran, čija se visina i dalje može podešavati električnim putem, no sada u nešto većem rasponu, tako da je u najvišem položaju vrh vjetrobrana 25 mm više i 50 mm bliže vozaču. Uz to su Yamahini inženjeri dodali dodatne otvore koji omogućuju strujanje zraka ispod vjetrobranskog stakla i tako smanjuju turbulencije koje se stvaraju u tom području.

Ipak, najveća je - iako ne i najosjetnija - novost u pogledu zaštite vjetra je to što se sada mogu podešavati bočne oplata, kako bi se smanjila izloženost nogu i koljena vozača zračnim strujama. Svi oni koji se boje da će ih pitati starost gdje im je bila mladost

(1),(3) Integralni sustav kočenja funkcioniše tako da se pri pritisku na zadnju kočnicu aktivira klipić zadnje kočnice zajedno s donja dva klipića kočione čeljusti desnog diska. Kada pritisnete poluge prednje kočnice, aktiviraju se sva četiri klipića u čeljusti lijevog diska i gornja dva klipića čeljusti desnog diska (2) Bogata serijska oprema između ostalog uključuje integralni sustav kočenja opremljen ABS-om i set bočnih kofera zapremine 30 l, a u velikom pretincu za rukavice nalazi se utičnica za struju



1



2



3



Obnovljeni kokpit obiluje opremom. Pomoću posebnih okruglih prekidača možete se igrati s visinom svjetlosnog snopa, kao i s intenzitetom rada električnih grijača ručki, koji su dio serijske opreme kod modela AS.



moгу u vrijeme nepovoljnih klimatskih uvjeta jed-nostavnim postupkom za 30 mm raširiti dio bočnih oplata koje se nalaze ispred koljena i tako učiniti nešto za zdravlje svojih zglobova.

Spomenuta se poboljšanja najbolje mogu osjetiti u vožnji autocestom, koja predstavlja jedno od primarnih područja djelovanja ovog motocikla.

Velike prednje oplate i vjetrobran uspješno štite vozača od zračnih struja, no pri većim se brzinama svejedno mogu osjetiti turbulencije na nadlakticama i ramenima, a prosječno i natprosječno visoki vozači osjetit će blago pojačani povjetarac u predjelu kacige. Uz vrlo dobru, ali ne i savršenu zaštitu od vjetra tu je odlično pogodan položaj vozača, koji sjedi na dobro dimenzioniranom sjedalu, dok ruke prirodno padaju na upravljač. Primjedbi na udobnost neće imati ni donji ekstremiteti, jer su oslonci za noge točno tamo gdje trebaju biti, ni prenisko da umanje užitak umjerene sportske vožnje, ni previsoko da uzrokuju zgrčeni položaj nogu.

Dakle, udobnost je i više nego primjerena, a one kojima nikad dosta komfora i koje uzbuđuje pronalaženje idealnog položaja za upravljačem razveselit će činjenica da su ručke upravljača podesive u tri razine, dok se visina sjedala podešava u 2 stupnja, tako da se može sjediti na 800 ili 820 mm od tla. Promijenjena geometrija stražnjih oslonaca za noge pokazuje da ni suvozači nisu zaboravljeni, pa će oni sada moći putovati još ležernije i opuštenije.

Kad se sve to zbroji, dobije se motocikl kojim ćete udobno i brzo, sami ili u društvu, bez ikakva napora savladavati maratonske etape, uz napomenu da idealnu putnu brzinu treba tražiti u rasponu od 160 do 200 km/h. Ako vam se to čini presporim, a spremni ste se odreći ponešto udobnosti, onda bi vas moglo zanimati da je FJR bez vidljiva napora spreman natjerati kazaljku brzinomjera preko oznake 250 km/h.

Nježna odlučnost i udobna zabava

Ubrzanja i međuubrzanja su mnogo impresivnija od više nego solidne maksimalne brzine. Iako silovito kreće s mjesta, zbog svojih masivnih dimenzija i vrlo linearnog razvijanja snage FJR uspješno skriva stvarne vrijednosti ubrzanja, tako da svako malo treba baciti pogled na brzinomjer, kako se ne bi pretjeralo. Radi se o jednom od onih motocikala koje nema nikakvog smisla natjeravati do blokade, jer vuče odlučno i uvijek jednolično bez obzira na to u kojem se stupnju nalazite. Na autocesti ili otvorenoj cesti trebale samo staviti u završni 5. stupanj prijenosa i odmah će vam postati jasno da je zbog velikog okretnog momenta potpuno svejedno želite li ubrzati od 100 do 140 km/h ili od 200 do 240 km/h. Sasvim očekivano, svojim performansama zaostaje za nekim motociklima slične zapremine, poput ranije spomenute Hayabuse ili novog ZZR-a 1400, no zato je za razliku od njih lišen svake brutalnosti i moguće ga je voziti vrlo brzo i sigurno, bez umaranja čovjeka i stroja.

Za to je najzaslužniji kultivirani pogonski agregat, kojeg nije trebalo previše dirati, tako da su ovogodiš-

FJR se malo udebljao u odnosu na stari model, tako da sada teži 264 kg, što i dalje spada u najbolje vrijednosti u klasi. Verzija opremljena poluautomatskim mjenjačem ima 4 kilograma više



nje promjene uglavnom obuhvatile samo periferne jedinice poput katalizatora, kojem je povećana učinkovitost, i hladnjaka rashladne tekućine, koji je sada zaobljen i opremljen dvostrukim ventilatorima.

Oni najzanimljiviji parametri nisu previše korigirani, tako da budući vlasnici FJR-a imaju na raspolaganju 143,5 KS pri 8.000 okr/min uz 134 Nm okretnog momenta pri 7.000 okr/min. Dakle, u odnosu na prošlogodišnji model bilježimo zanemarljivo nazadovanje u pogledu snage i blagi skok u pogledu okretnog momenta, kako po deklariranim vršnim vrijednostima, tako i po brojevima okretaja na kojima se ostvaruje.

Jednako kao i pogonski agregat, ni dizajn nije doživio dramatične promjene, tek je promišljenim potezima kista blago osvježena i pomlađena. Novine se ipak mogu uočiti, kako u atraktivnijim retrovizorima, tako i u blago promijenjenim bočnim oplatama, u koje su sada integrirani i pokazivači smjera. Redizajnirana su i prednja svjetla, koja su modernija i elegantnija, a izvršene su i dobrodošle promjene na dizajnu stražnjeg kraja motocikla, koji je na starom modelu bio vizualno pomalo diskutabilan. Tako pokazivači pravca i stražnje svjetlo sada više nisu odvojeni rebri-ma, već su objedinjeni u jednu čistu i skladnu cjelinu. Obnovljena je i instrument ploča, koja na digitalnom ekranu pokazuje više informacija, uključujući i onu o trenutnoj potrošnji goriva ili vanjskoj temperaturi.

Sve u svemu, FJR je prošao cjeloviti tretman za-tezanja bora, ali ne i kuru skidanja celulita. Naime, za novi se FJR deklarira suha težina od popriličnih 264 kg, što znači da se udebljao za 27 kg u odnosu na stari model. To se nakupljanje kilograma jednim dijelom može opravdati bogatijom serijskom opremom, koja sada uključuje i elemente poput ABS-a i bočnih kofera, no još uvijek postoji dosta sumnjivih kilograma viška.

Bez obzira na nemalu težinu, kada bi u dvije riječi trebalo sažeti naše dinamičko druženje s FJR-om, koje se dobrim dijelom odvijalo na zavojitim brdskim cestama, koristili bismo pridjeve agilno i zabavno. Prebacivanja se izvode lagano i ležerno, a motocikl pritom mirno silazi u nagib bez ikakvih zastajkivanja ili nećkanja. Prednji kraj je uvijek stabilan i ne djeluje preteško, tako da se FJR vozi izrazito tekuće, bez obzira na to koliko je cesta zavojita, a zabavu vam neće umanjiti ni oslonci za noge, jer su taman toliko visoko koliko vam je potrebno za malo oštriju vožnju koja još nije prerasla u ludovanje.

Bilo bi nerealan očekivati da je agilniji poput nekog supersport modela, ali kada bismo kao glavne kriterije prilikom ocjenjivanja ovog motocikla uzeli lakoću vožnje i užitak koji pritom pruža svom vozaču, onda bi FJR posramio i neke lakše i na prvi pogled sportskije motocikle. S obzirom na dimenzije vozila, nemoguće je izbjeći malo "namještanja" prilikom prelaska neravnina u zavoj, no ta je pojava toliko rijetka i toliko benigna, da nije vrijedna spominjanja. Uzornu je stabilnost cijelog motocikla u svega dva-tri navrata malo pokvarila stražnja guma, koja je pokazivala znakove popuštanja na izlasku iz oštih zavoj s prljavom podlogom.

Svoj doprinos ukupnoj stabilnosti dala je i stražnja vilica, jedna od rijetkih potpuno novih kompo-

Iznimno elastičan pogonski agregat Japanci nisu previše dirali, no svejedno deklariraju 143,5 KS pri 8.000 okr/min i 134,4 Nm pri 7.000 okr/min, što je mala razlika u odnosu na prošlogodišnje vrijednosti od 145 KS pri 8.500 okr/min i 12,8 kgm pri 6.000 okr/min

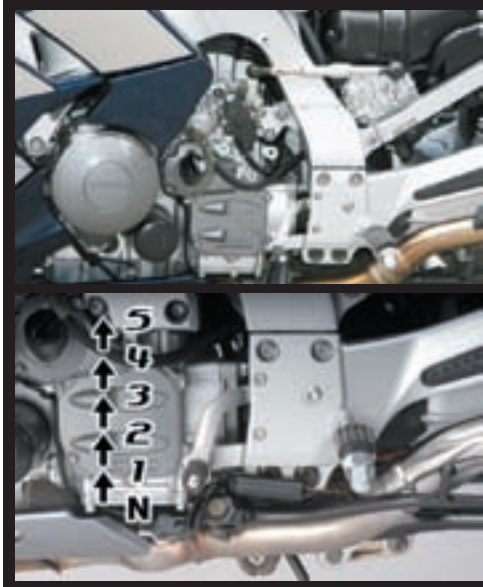




Poluautomatska verzija AS ne posjeduje polugu spojke

Poluautomatski mjenjač

● Nakon što je nedavno u modelu R6 predstavljena oznaka YCC-T kao skraćenica za elektronski kontroliran sustav kontrole gasa, u FJR-u je svoju premijeru doživjela kratica YCC-S iza koje se skriva poluautomatski mjenjač. Mjenjač i spojka su potpuno uobičajeni, a jedino što je neobično je način na koji se aktiviraju. Naime, umjesto ruku i nogu posao uključivanja i isključivanja spojke te odabira stupnja prijenosa obavljaju dva servo motora kojima upravlja računalo. 32-bitna procesorska jedinica prije slanja odgovarajućih impulsa uzima u obzir brojne parametre poput brojeva okretaja, brzine vrtnje stražnjeg kotača i vratila mjenjača, stupnja otvorenosti ručice gasa i trenutno uključenog stupnja prijenosa. Da bi promijenio stupanj prijenosa, vozač mora pritisnuti ručnu ili nožnu polugu mjenjača i time se aktivira automatski sustav uključivanja spojke. Nožna poluga se može koristiti u svakom trenutku, dok se ručne poluge mjenjača mogu koristiti tek nakon što se pritisne posebni prekidač i zasvijetli zelena lampica. Svaki put kada se motor ugasi, automatski se isključuje ručni sustav mijenjanja brzina, tako da ga je prije svake vožnje potrebno nanovo uključiti. Isto tako, ako ste ugasili motor, a mjenjač ste ostavili u brzini, ne možete staviti u neutral tako dugo dok ponovo ne pokrenete motor. Još jedna posebnost koja traži privikavanje je ta da se neutral ne nalazi između prvog i drugog stupnja prijenosa, već je skroz dolje, a iznad njega dolazi prva i redom sve ostale brzine.



menti ovog motocikla. Ona i dalje u svom lijevom kraku sadrži kardanski prijenos, ali je sada 35 mm duža. Sâm kardanski prijenos je dobro izveden, iako se povremeno mogu osjetiti trzaji, posebno kada na izlazu iz zavoja odlučnije okrenete ručicu gasa, a kazaljka obrtomjera se nalazi ispod 3.000 okr/min. Svako zlo za neko dobro, pa tako i spomenuti trzaji kardana. Oni su nas, naime, prisiljavali da nešto češće stavljamo u brzinu niže i tako imamo još jedan razlog da se poigramo s polugom mjenjača kao glavnim kuriozitetom ovog motocikla.

Gdje je poluga spojke?

Prije nego se detaljnije posvetimo poluautomatskom mjenjaču koji se ugrađuje u verziju AS, spomenimo samo da nismo imali nikakvih primjedbi na klasičnu izvedbu mjenjača koja se ugrađuje u model A, tek nam se poluga spojke učinila malo pretvrdom.

Poluautomatska verzija AS je lišena takvih problema s tvrdoćom poluge spojke jednostavno zato jer ju uopće ne posjeduje. Naime, specifična kombinacija servo motora i računala uzima u obzir različite parametre i u trenutku kada vi pomaknete polugu mjenjača umjesto vaše lijeve ruke uključuje i isključuje spojku. Ako vam dosadi klasično mijenjanje brzina pomoću nožne poluge, a ne znate što biste radili sa slobodnom lijevom rukom, možete se igrati s polugama mjenjača koje su po uzoru na one iz F1 montirane na upravljaču. Poluga za mijenjanje brzina na

više nalazi se pored prekidača za "blendanje", a ona za mijenjanje brzina na niže smještena je ispod prekidača za trubu. Same poluge su dovoljno velike i logično postavljene, tako da je vrlo lako priviknuti se na takvo neuobičajeno mijenjanje brzina. Nijednom nismo posegnuli u prazno tražeći nepostojeću polugu spojke, a tek smo jednom pritisnuli trubu kada smo htjeli promijeniti brzinu niže, odnosno stavili smo u brzinu niže kada smo željeli pritisnuti trubu. Važno je napomenuti da je automatska samo spojka, dok se brzine moraju mijenjati ručno, odnosno nožno. Drugim riječima, kada želite krenuti s mjesta jednostavno pomoću nožne ili ručne poluge stavite u prvu brzinu, a nakon toga je dovoljno da nogom ili rukom odabirete odgovarajući stupanj prijenosa.

Budući spojkom upravlja računalo, ono će pokušati ispraviti sve vaše greške, pa tako možete bezbrižno krenuti s mjesta u trećoj brzini ili mirno mijenjati brzine bez da pritom pustite ručicu gasa. Jasno, takvo ponašanje ide na račun spojke koja pritom mora raditi prekovremeno i tako neumitno smanjuje svoj životni vijek. Iako će poslušno odslušati sva vaša maltretiranja, automatska spojka najbolje funkcionira kod njeznog mijenjanja brzina, dok je kod sportskog načina vožnje ponekad gruba, a ta se grubost najbolje može osjetiti kada prilikom kretanja s mjesta naglo odvrnete ručicu gasa. U tim se uvjetima spojka uključuje trenutno, odmah nakon što brojevi okretaja prijeđu oznaku 1000, dok je kod njeznog

GPS-om po Španjolskoj

Kao dodatnu opremu u FJR Yamaha nudi i navigacijski sustav Garmin Street Pilot, kojeg su montirali na sve testne motocikle, kako bi specijalizirani novinari lakše pratili opsežnu zadanu rutu i kako ne bi prorujili pored određenih točaka na kojima je trebalo točiti benzin, stati na ručak ili odraditi slikanje. Već se nakon prvih kilometara pokazalo da je GPS dobrodošao. Testna ruta je već bila uprogramirana, tako da je na nama bilo samo da prilikom nailaska na raskršće bacimo pogled na GPS-ov digitalni ekran i slijedimo uglavnom lako razumljive upute. Sam uređaj nudi različite modeve, koje prema potrebi pritiskom na digitalni ekran možete uključivati i isključivati laganim dodiranjem, čak i kada ste u rukavicama. Uz jednostavne upute poput: "na sljedećem raskrižju skrenite lijevo", tu je i praktično odbrojanje kilometara, a kasnije i metara do mjesta skretanja, a za one kojima je teško predočiti dužinu tu je i odbrojanje sekundi, koje se pokazalo izuzetno korisnim kada bismo ušli u jedan od kružnih tokova kojih u Španjolskoj ima napretek. U uskim gradskim ulicama s visokim zgradama GPS je znao na trenutak izgubiti signal, a nekoliko nas je puta naveo na krivo skretanje. No, bez obzira na to jeste li slučajno ili namjerno skrenuli sa zadane rute, GPS će vas i dalje pokušati odvesti na pravi put. Iako navigacija ponekad uzima previše pozornosti, toplo bismo je preporučili svima koji namjeravaju putovati u nepoznato, a posebno onima koji namjeravaju krstariti zapadnom Europom, koja ima dobre digitalizirane karte. U Hrvatskoj smo prve takve hi-tech karte dobili tek nedavno, tako da postoji nada da će vaš GPS biti koristan i na našim prostorima i da će polako pasti u zaborav izreka "Kartu čitaj i seljaka pitaj".



Bez obzira na svoje pozamašne dimenzije, FJR je lako upravljiv i više nego dovoljno spretan za umjerenu sportsku vožnju



kretanja s mjesta uključivanje spojke moguće odgoditi i nakon oznake 1.500 okr/min.

Ipak, ma koliko su se Yamahini inženjeri trudili sustav koji upravlja spojkom učiniti što "pametnijim", on ipak ima osjetna ograničenja prilikom manevriranja na mjestu. Budući da vozač nema direktnu kontrolu nad spojkom i njezinim proklizavanjem, teško mu je dozirati gas prilikom parkiranja ili okretanja na mjestu, odnosno u svim onim situacijama kada se traži centimetarska preciznost. Nakon malo privikavanja stvari su krenule na bolje, a ljubazni domaćini su nam preporučili da si pripomožemo korištenjem nožne kočnice. No, taj se njihov savjet rijetko kada pokazao korisnim, jer prilikom manevriranja na mjestu najviše volimo imati obje noge čvrsto oslonjene na tlo, posebno kada smo za upravljačem ovakvog korpulentnog motocikla.

Sam sustav je očito studiozno pripremljen i u većini situacija funkcionira vrlo dobro, a u nekim je slučajevima i puno praktičniji od klasične spojke. Dobar primjer za to je plaćanje cestarine, prilikom kojeg ćete najbolje moći osjetiti sve blagodati potpuno slobodne lijeve ruke koju možete koristiti za manevriranje novcima i karticama.

Bez obzira da li se radi o verziji A ili AS, FJR je već u seriji opremljen integralnim sustavom kočenja s ABS-om. Osnovu sustava čine dva prednja diska promjera 320 mm s četiri klipčića, a tu je i stražnji disk promjera 282 mm, koji nije tu samo da bi motocikl mogao proći na tehničkom pregledu, već doista koči i osjetno smanjuje zaustavni put, između ostalog i zato što se pri tom aktiviraju i dva klipčića prednjeg desnog diska.

Prednja kočnica je zadovoljavajuće snage s obzirom na namjenu vozila, iako bismo poželjeli da bude još malo jača. No, ni ovako nismo bili u mogućnosti iskoristiti sve njezine potencijale, budući

je ABS malo preosjetljiv i aktivira se upravo u trenutku kada očekujemo da kočnice daju najbolje od sebe. To je, nažalost, tipično ponašanje za većinu ABS kočionih sustava na motociklima, a kao pozitivnu stvar možemo navesti da Yamahina izvedba ABS-a prilikom aktiviranja ne pokazuje znakove brutalnosti.

Klasika ili poluautomatika, pristupačno ili skupo?

I što na kraju reći o ovom motociklu? Ako ste i dosad razmišljali o kupnji FJR-a, ali niste bili sigurni da će zadovoljiti sve vaše potrebe, mirne duše odšćite do prvog Yamahinog salona i vratite se kući s osmijehom. Ako nikada niste ni pomislili na kupnju ovog motocikla, razmislite još jednom, jer ćete teško naći motocikl koji u sebi pomiruje toliko različitih i često puta kontradiktornih zahtjeva. Postoji podosta brzih i zabavnijih motocikala, a postoji i prstohvat udobnijih motocikala, no ako se volite voziti umjereno sportski i maksimalno udobno, FJR se nameće kao jedan od najpametnijih odabira.

Osnovna verzija FJR 1300 A, koja je već u seriji opremljena ABS i setom bočnih kofera, košta 113.980 kuna, što je gotovo u kunu jednako cijeni nešto slabijih sport-touring modela Triumph Sprint ST i Ducati ST3, oboje u verziji s ABS-om, i gotovo 35 odnosno 45 tisuća kuna jeftinije od također ABS-om opremljenih čistokrvnih touring motocikala poput Honda Pan European ili BMW-a K 1200 GT.

I dok se za osnovnu verziju A može reći da nije preskupa, poluautomatska verzija AE sa cijenom od 133.995 kuna to svakako jest. Da razlika u cijeni iznosi samo 2.000 kuna, možda bismo i malo razmišljali o tome koju verziju kupiti, no ovako nam se čini da je ipak malo preveliki luksuz izdvo-

jiti dodatnih 20.000 kuna samo zato da bismo mrvicu manje umarali desnu ruku i dobili nešto bogatiju serijsku opremu. No, ako volite iskusiti tehničke novotarije i spremni ste to adekvatno platiti, onda nećete pogriješiti. Lijeva ruka će vam jednog dana možda biti zahvalna. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 79,0 x 66,2 mm
Obujam: 1.298 ccm
Odnos kompresije: 10,8:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: aluminijski
Ovjes: klasična teleskopska vilica s cijevima promjera 48 mm, hoda 135 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 125 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
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 2.240, širina 745, visina sjedala 800 (820), osovinski razmak 1.550, težina 264 kg (268 u verziji AS)
Deklarirano: snaga - 143,5 KS (110 kW) - 8.000 okr/min, max. okr. moment - 13,7 kgm (134,4 Nm) pri 7.000 okr/min
Spremnik goriva: 25 l

+ performanse, udobnost, elastičan pogonski agregat

- osjetljiv ABS, manevriranje na mjestu (verzija AS)