

Yamaha FZ6 S2/Fazer S2



Zauvijek mlad

Na vijugavim španjolskim cestama imali smo zadovoljstvo detaljno se upoznati s novinama koje su u nastavak imena dobro nam poznatog Yamahina bestsellera ugurale oznaku S2. Mehanička poboljšanja i zatezanja prvih bora izvedene su sasvim diskretno, kako se ne bi uništio svestrani duh ovog motocikla koji se zahvaljujući svojoj vještini kombiniranja sporta, udobnosti i svakodnevne upotrebljivosti već godinama zadovoljno smješka s vrha prodajnih ljestvica. Uostalom, zašto mijenjati konja koji pobjeđuje, kad ga se može naučiti novim trikovima?

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ

ALMERIA: Ne moramo posebno naglašavati da smo ugodno iznenađeni svaki put kada primimo poziv na svjetsku ili europsku prezentaciju nekog novog motocikla, no ovaj je put to naše iznenađenje bilo utoliko veće jer nismo očekivali da će tako biti predstavljen motocikl koji je ipak samo blago preinačena verzija svog iznimno uspješnog prethodnika. U užurbanom svijetu vozila na dva kotača, doduše, sasvim je uobičajeno da motocikl koji na svojim leđima ima više od dva ili tri proljeća tržišnog staža bude podvrgnut tretmanu obnove, koji nije samo prigoda da se motocikl blago modernizira, već i da se potihom uklone neke eventualno uočene dječje bolesti. Jednako je tako uobičajeno da se za taj usavršeni model na nekom toplom kutku zemaljske kugle organizira i novinarska pre-



Od dana svog predstavljanja FZ6 nije silazio sa vrha prodajnih ljestvica, a bez obzira na bitno pomlađenu konkurenciju nema razloga da tako i ne ostane

zentacija, no s obzirom na to da popis dorada na FZ6 ne ide puno dalje od nešto drugačijih kočioni klijesta ili novog presjeka stražnje vilice, doista nije postojala neka velika vjerojatnost da ćemo se na jugoistoku Španjolske svjedočiti nekom bitno drugačijem osjećaju vožnje.

No, činjenica da je Yamaha ipak odlučila u okolici Almerie predstaviti uvjetno rečeno sljedeći naraštaj svog «bestsellera» najbolja je potvrda koliko im je taj model doista važan. Jasno, nama nije bilo ni na kraj pameti propustiti priliku da se za upravljačem ovog u osnovi dobro nam poznatog motocikla, kojeg karakterizira i izražena sportska crta, uhvatimo u koštac sa zahtjevnim planinskim cestama, te da pritom upijemo i pokoju toplu zraku mediteranskog sunca. Ovog potonjeg se, nažalost, nismo previše nauživali, budući je vrijeme bilo (blago rečeno) promjenljivo, no tijekom cjelodnevnog vožnje atmosfera je među novinarima bila više



Masivni aluminijski okvir ostao je istovjetan prošlogodišnjem modelu, tek je obojan u modernijem tamnom tonu



Iako su mu tek blago zategnute bore, sport-touring inačica Fazer sada djeluje puno agresivnije. Najveće zasluge za to imaju nize postavljena svjetla i izmijenjen oblik vjetrobranske maske



FZ6 je i u verziji S2 pravo zadovoljstvo bacati u nagib. Uz dojam povjerenja koji pritom ostavlja prednji kraj svakako treba pohvaliti i stabilnost cijelog motocikla

nego odlična, a u tom su ležernom stilu prolazile i službene večere. Na jednoj od njih imali smo zadovoljstvo sjediti s dvojicom Yamahinih zaposlenika koji su zajedno s nama vješto ispreplitali teme iz svijeta motocikala s onima iz područja problematike muško-ženskih odnosa. I sve bi vjerojatno ostalo u tom ležernom tonu da naš portugalski kolega nije izrazio čuđenje što su FZ6 samo okrnule tehničke i dizajnerske promjene, posebno u svjetlu činjenice da su u protekle dvije godine glavni konkurenti predstavili potpuno nove modele. S obzirom da se ta primjedba odnosila izravno na njegov odjel planiranja proizvoda, na repliku se odlučio britki Britanac, jednostavno ustvrdivši da model FZ6 S2 i dalje smatraju najboljim proizvodom na tržištu i da obnovljena konkurencija ne bi trebala imati ozbiljnijeg utjecaja na prodajne rezultate. Nekome bi se ta izjava - tako okrutno istrgnuta iz svog konteksta - mogla učiniti pomalo arogantnom, no za punu istinu trebalo bi vam prenijeti i ostatak njegove besjede u kojoj je naglasio da su se na promjene manjeg opsega odlučili zbog dobro pogođene početne osnove, te da su tako dobili na vremenu za razvoj nekih potpuno novih modela koji bi se mogli pokazati i neočekivano revolucionarnima. I prije nego li smo ga uspjeli ozbiljnije «zacimati» o kojem se to motociklu radi ili barem u koju kategoriju bi se mogao svrstati, njegov je nizozemski kolega vješto skrenuo razgovor u sasvim drugom smjeru duhovitom anegdottom o crvenokosim ženama koja zbog svog sadržaja ipak nije najprikladnija za objavljivanje u ovakvom časopisu.

Novo lice ljepotice

Prebacit ćemo stoga priču ponovno na Yamahu FZ6 S2, koja je u potpuno goloj, kao i u svojoj sport-touring inačici i bila naš glavni predmet interesa na Iberijskom poluotoku. Bez obzira na to da li ćete sjesti na naked model ili na poluoklopljeni Fazer, prvo ćete uočiti hvale vrijednu novinu u obliku ploče s instrumentima izrađene po uzoru na onu s modela FZ1. To znači da nije pretjerano maštovita, ali je svakako funkcionalna i sadržajna, te, što je najvažnije, konačno lako čitljiva. Uz sve svoje vrline, ploča s instrumentima se svojim bitno drugačijim kućištem nameće kao glavni element na temelju kojeg već pri pogledu sprijeđa možete razlikovati novi od starog modela. Jasno, to ne vrijedi za verziju Fazer, kod koje je ta novina skrivena iza velikog poluoklopa, na kojem je lako uočiti decen-tne, ali dobrodošle promjene.

Dosadašnji model Fazera je, naime, imao pomalo bezličnu prednju masku koja je svojim elegantnim i nježnim linijama više pristajala nekom uglađenom putnom enduru negoli motociklu pokre-



tanom uzbudljivim sportskim srcem. Stoga je na modelu S2 Fazer izvršeno dobrodošlo zatezanje bora, kako bi zajedno s novim i atraktivnijim prednjim blatobranom ukupne crte lica sada izražavale određenu dozu agresije koju ovaj motocikl svakako zaslužuje.

Uz zadovoljavanje estetske forme, prednja maska mora odraditi i svoju funkcionalnu ulogu zaštite od vjetra gornjeg dijela tijela, a ova na Fazeru taj svoj posao obavlja sasvim dobro. Određeni nedostaci mogu se uočiti na nadlakticama, koje s porastom brzine sve više «uživaju» u masazi vjetra, a viši vozači zračne bi struje mogli uhvatiti i vrhom kacige. No, ako već dobra zaštita od vjetra ne zaslužuje da je proglasimo savršenom, onda položaj vozača svakako nije pretjerano daleko od te titule. Fazer, naime, spada u red onih modela koji svojom ukupnom ergonomijom čine tako prirodan spoj između vozača i motocikala, da period međusobnog privikavanja i prilagodavanja uopće nije potreban.

Uz to što je nadasve ugodan, položaj vozača je i sasvim dovoljno agresivan, tako da se bez ikakvog problema, a ovisno o vlastitim promjenama



Iako ne skriva svoj sportski karakter, FZ6 spada u red udobnih motocikla, a to je posebno izraženo kod modela Fazer, koji uz vjetrobransku zaštitu ima i širok i ugodan upravljač

raspoloženja, možete prebacivati iz turističkog u sportski način vožnje i natrag, bez straha da ćete time na bilo koji način narušiti kvalitetu suživota čovjeka i stroja. Gornji je dio tijela pritom dosta uspravan, dok ugodno savijeni donji ekstremiteti počivaju na ni prenisko ni previsoko postavljenim osloncima za noge. Novina je tek drugačije podstavljeno sjedalo, koje će vam uvijek iznova pružati popriličnu udobnost, čak i ako u jednom komadu odlučite potrošiti puni spremnik gori-

va. Prilikom duže vožnje se ipak može osjetiti određeni zamor materijala, no to je više posljedica uspravnog položaja tijela koji dosta opterećuje stražnjicu, negoli nekog propusta kod konstruiranja sjedala. Svakako treba pohvaliti i upravljač, koji je oblikovan turistički i promišljeno, tako da se uz ugodan položaj može pohvaliti i zavidnom širinom koja olakšava upravljanje ovim motociklom, kako pri normalnoj, tako i pri agresivnijoj vožnji.

Vjetrobranska zaštita kod modela Fazer dobro obavlja svoj posao, iako se s tim možda ne bi sasvim složile nadlaktice, kao ni kacige viših vozača





Naked verzija ima uži upravljač koji uzrokuje nešto manje udoban, ali svakako napadačkiji položaj vozača od onog na modelu Fazer



Sportsko srce ove Yamahe i dalje voli visoke okretaje, no čini nam se da je ipak nešto manje izražena stepenica u razvijanju snagu



Ploča s instrumentima je potpuno nova i podsjeća na onu s modela FZ1. Najveća je novost da je u odnosu na onu s prošlog modela lako čitljiva



Osim promjena na sustavu elektronskog ubrizgavanja goriva, uz dobro poznati agregat se vežu još samo preinake izvedene na unutrašnjosti ispušnog sustava

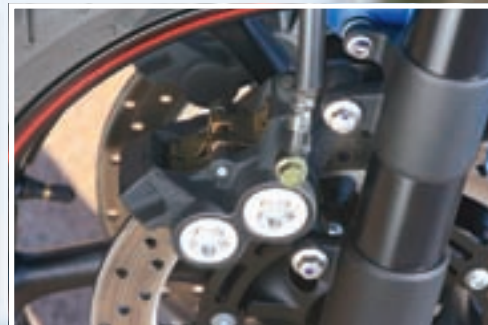




Novi čete FZ6 od njegovog prethodnika najlakše razlikovati po agresivnijem prednjem blatobranu



Jedna od novosti na S2 modelu je nova stražnja vilica drugačijeg presjeka



Vrlo dobre kočnice nisu tražile nikakva poboljšanja, no Yamahini su tehničari dvostruke prednje diskove ipak nadogradili kočionim klijestima izrađenim od jednog komada

tvrdim ovjesom, koji vozaču omogućuje da bolje «čita» cestu, no moramo reći da su nam se oba modela učinila nešto mekšima od svojih prethodnika. Ne znamo je li taj osjećaj mekoće ovjesa samo posljedica toga što smo se vozilo po lijepo «ispeglanim» španjolskim cestama lišenim grbavih iznenađenja, ili je inače nepromijenjena amortizacija jednostavno bilo toliko dobro podešena. Činjenica je da testirani motocikli nisu skakali po neravninama kao što je to bio slučaj proteklih godina, kada smo FZ6 vozili našim cestama svagdašnjim. Bez obzira na tu prividnu mekoću, ciklistika je i dalje odicala sportskim duhom, što znači da čete ovim motociklom biti to brži što je cesta zavojitija. Stabilnost u zavojima je bila i ostala uzorna, a osim što smo ga bacali u zavoje zavidnom lakoćom, S2 nam je pružao i mnoštvo povratnih informacija, kao i osjećaj čvrstoće prednjeg kraja. Iako je krivudavi i većinu vremena polusuhi asfalt skrivao brojne zamke, motocikl je bez ikakvih problema podnosio i nešto žešći tempo vožnje i pritom nam ni na koji način nije sugerirao da je ušao u krizu ili da je na samim granicama svojih mogućnosti.

Priču o sportskoj ciklistici završit ćemo konstatacijom da nam se S2 generacija iako mekša - učinila i jednako zabavnom, ali i nešto udobnijom, a tom je osjećaju ugođe svakako pridonijela i primjetno manja količina vibracija na srednjim okretajima, koje su bile jedne od rijetkih zamjerki prošlom modelu. U nedostatku boljih argumenata to ćemo iščekavanje vibracija pripisati Yamahinim tehničarima koji su tijekom zime svoju pozornost posvetili unaprjeđenju elektronike pogonskog agregata, odnosno sustava za elektronsko ubrizgavanje goriva. Uz promijenjenu unutrašnjost ispušnog sustava to su uglavnom i jedine spomena vrijedne novine na pogonskom agregatu, pa tako nimalo ne začuđuje da tekućinom hlađeni redni četverocilindraš uglavljen u dobro poznati i sada u crno obojani

Dr. Jekyll i Mr. Hyde

Iako se načelno radi o potpuno istim motociklima, osjećaj za upravljačem naked inačice je potpuno drugačiji od onog na modelu Fazer. Kao prvo, sukladno pravilima koja vrijede za većinu potpuno golih motocikala ovdje je potpuno iluzorno govoriti o zaštiti od vjetra. No, to je nešto što čete uočiti tek kada krenete s mjesta, za razliku od osjetno užeg upravljača kojeg čete primijetiti čim sjednete na motocikl. On svojom smanjenom širinom, ali i

ukupnim oblikom, doprinosi osjetno agresivnijem položaju vozača, s tim da istovremeno od njega traži da pomalo neprirodno skupi ramena. To je ujedno i naša najveća zamjerka u vezi ergonomije ovog motocikla, no vjerujemo da će mnogi ljubitelji napadačkog položaja na nju samo odmahnuti rukom.

Njima će se sasvim sigurno svidjeti i to što u odnosu na svog poluoklopljenog brata naked inačica pruža osjećaj da je opremljena nešto



YAMAHA FZ6 I FZ6 FAZER

I na starima svijet ostaje



S obzirom na smanjenu snagu, stara serija nudi i umjerenije performanse, a deficit konjskih snaga najlakše se može osjetiti u višim stupnjevima prijenosa

Iako smo u Almeriu u prvom redu putovali radi upoznavanja novog S2 modela, imali smo prilike provozati i prošlogodišnju verziju ovog motocikla, koja i dalje ostaje u ponudi, ali s agregatom prigušenim na 78 KS. Takav bi se potez nekome mogao učiniti i pomalo čudnim, no samo tako dugo dok ne prihvati činjenicu da je Yamaha time na najjednostavniji mogući način proširila svoju ponudu, te tako ušla u područje smirenijih motocikala srednje

zapremine kojim su dosad kraljevali Suzuki Bandit i Honda CBF.

Uz mehaničko ograničenje koje vam smanjuje hod ručice gasa, prigušenje snage na novom-starom FZ-u izvedeno je i preko reprogramiranog sustava za ubrizgavanje goriva. No, navedene promjene nisu išle uobičajenim putem povećanja raspoloživog momenta na srednjim okretajima, već su jednostavno prigušile agregat u svim područjima njegova rada. Tako svojih 78 KS

Paralelno s modelom S2 u proizvodnji ostaje i prošlogodišnji model, koji uz nešto povoljniju cijenu nudi i prigušeni pogonski agregat. Njime Yamaha u svoje redove želi privući i one nezahtevnije ili manje iskusne vozače

razvija pri za tu snagu dosta visokih 11.500 okr/min, dok 51,6 Nm oslobađa pri 10.000 okr/min, dakle, pri onim istim okretajima na kojima model S2 nudi svojih maksimalnih 63,1 Nm. Te se brojčane razlike vrlo lako mogu osjetiti na krajnjim mogućnostima motocikla, a posebno na ubrzanjima, koja, doduše, jesu iznimno linearna, ali su istovremeno i primjetno manje uzbudljiva.

U nižim je stupnjevima prijenosa ta "umirujuća" karakteristika nešto manje izražena, budući se i ovakav prigušeni agregat tada lagano zavrti do blokade koja se pali pri 14.000 okr/min, no kako odabirete viši stupanj prijenosa, tako brojevi okretaja sve teže i sporije rastu. No, ukupne bi performanse mogle dostajati ljubiteljima turističke vožnje, koji će i s ovako prigušenim pogonskim agregatom moći ostvarivati solidne brzinske prosjeke, a kada to zažele, imat će i rezervu potiska da pojačaju ritam. Slično vrijedi i za neiskusne vozače, koji će s ovim motociklom moći postupno istraživati gotovo sve ljepote vožnje, bez da pritom riskiraju da ih zavedu opake performanse ili da ih iznenade nagle provale snage toliko karakteristične za original-

nu izvedbu tog agregata. Nama je osobno taj nedostatak brutalnog karaktera pomalo nedostajao, kako kod kritičnijih pretjecanja, tako i kod dužih ravnica, na kojima se s porastom brzine sve više osjećalo da redni četverocilindraš ne može osloboditi sve svoje potencijale.

No, smanjena snaga pogonskog agregata nije jedina novost na ovom motociklu. Novi je trostruki katalizator, promijenjeno je i sjedalo koje bi uz svoj drugačiji oblik trebalo pružiti i više udobnosti, repozicionirani su oslonci za noge suvozača, a kao opcija se nudi i ugradnja ABS-a. Loša je vijest da je bitno sužena paleta boja, a dobra da je ponešto snižena cijena, pa će te tako vlasnikom nakeda postati za 55.200 kn, dok Fazer može biti vaš za 57.500 kn, što ga čini nešto skupljim od Honda CBF, ali i jeftinijim od novog Suzukijevog Bandita. Bez obzira na sve navedeno, nama se ipak čini da se prije kupnje isplati uštedjeti još otprilike 3 tisuće kuna, pa si priuštiti obnovljenu S2 inačicu, koja nudi sve što i ova ublažena varijanta, ali i posjeduje konkretnije performanse.

Prigušeni FZ6 je namijenjen neiskusnim ili manje zahtjevnim vozačima. Njima u prilog ide i pitomo razvijanje snage lišeno bilo kakve brutalnosti

alumijski okvir razvija u dlaku iste vršne vrijednosti kao i prošle godine.

To znači da FZ6 i dalje svih svojih srčanih 98 KS ispušta pri ravnih 12.000 okr/min, dok su 63 Nm okretnog momenta raspoloživa pri dosta visokih 10.000 okr/min. S obzirom na to da je agregat izveden izravno iz onog koji je pokretao prošlu generaciju supersport modela R6, oduvijek ga je karakterizirao 'Dr. Jekyll i Mr. Hyde' karakter, odnosno kronična nezainteresiranost i suzdržanost na niskim i nagla provala temperamenta na visokim okretajima. Iako ta dijagnoza «podijeljene ličnosti» i dalje stoji, subjektivnog smo dojma da

je sada nešto manje izražena ili da je barem bolje stavljena pod kontrolu.

Sportski turizam

No, bez obzira na to što nam se učinilo da više nema tolike stepenice u razvijanju snage, motor i dalje daje najbolje od sebe tek iznad 8.000 okr/min, da bi «poludio» kada kazaljka obrtomjera 'nagazi' 9.500 okr/min. To je još jedna od karakteristika koje ovaj motocikl čine toliko polivalentnim i stoga privlačnim širokom krugu potencijalnih korisnika. Jer dok će strogo turistički orijentirani korisnici, koje bi mogla zasmetati iznenadna promjena čudi, rijetko

kada posegnuti za tako visokim brojevima okretaja, njima dijametralno suprotni adrenalina žedni vozači će itekako znati cijeniti što ovakav zabavni pogonski agregat izražen sportskog karaktera čini jednu skladnu cjelinu s isto takvim ovjesom. Kao bonus tu je i duboki, iako pomalo prigušen zvuk kojeg S2 rado oslobađa jednom kada kazaljka obrtomjera nagazi «desetku». Uz primjerenu akustičnu kulisu i impresivna ubrzanja, FZ6 će vam u visokim režimima vrtnje pružiti više nego dovoljne ukupne performanse, a o tome svjedoči i činjenica da je prema velikom digitalnom brzinomeru naked verzija bez puno muke prebacila oznaku od 230 km/h, dok se



FZ6 S2

Motor: redni, četiri cilindra, četverotaktni
Promjer x hod: 65,5 x 44,5 mm
Obujam: 600 ccm
Odnos kompresije: 12,2:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: aluminijski
Ovjes: naprijed klasična vilica, hod 130 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 130 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 298 mm, straga disk od 245 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.095, širina 755, visina sjedala 795, osovinski razmak 1.440, težina 180 kg (185 kg s ABS-om)
Deklarirano: snaga - 72 KW (98 KS) pri 12.000 okr/min, maks. okr. moment 63,1 Nm pri 10.000 okr/min
Spremnik goriva: 19,4 l

+ okretnost, napadački položaj vozača, ciklistika, razvijanje snage na visokim okretajima

- zaštita od vjetrova, elastičnost

FZ6 Fazer S2

Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.095, širina
750, visina sjedala 795, osovinski razmak
1.440, težina 186 kg (191 kg s ABS-om)

+ okretnost, udobnost, ciklistika, razvijanje snage na visokim okretajima

- zaštita od vjetrova za ramena, elastičnost

poluoklopljena verzija Fazer čak i opasno približavala magičnoj oznaci od 250 km/h.

Nakon što smo pretresli sve važnije novine, za sam smo kraj ostavili priču o kočnicama, koje nisu ni tražile neka pretjerana poboljšanja, budući im ni dosad nismo mogli naći ozbiljnije zamjerke. Znali su to i u Yamahi, tako da se na prednjem naplatku i dalje nalaze dvostruki diskovi promjera 298 mm, a jedina promjena odnosi se na ugradnju kočionih klijesta izrađenih od jednog komada, što bi prema tvrdnjama Yamahinih stručnjaka trebalo omogućiti lakše i preciznije doziranje. Mi smo im tu spremni vjerovati na riječ, budući tijekom vožnje nismo primijetili neke značajnije promjene, što znači da kočnice i dalje besprijekorno obavljaju svoj posao, te će tako svojom snagom i kvalitetom doziranja zadovoljiti najširi mogući krug potencijalnih kupaca; od potpunih početnika do zahtjevnijih korisnika. Treba spomenuti i to da smo najviše vremena proveli za upravljačem modela opremljenog ABS-om, koji je na naše iznenađenje pokazao zavidnu otpornost na preranu i u pravilu bespotrebnu aktivaciju, što i nije tako česta vrлина kod ovakve vrste uređaja, koji često više odmažu negoli što doprinose ukupnoj sigurnosti.

Sve u svemu, kočnicama je teško naći slabu točku, kao uostalom i cijelom motociklu koji nas u ovom svom obnovljenom izdanju ne želi toliko iznenaditi nekim novim trikovima, koliko nam još jednom želi dokazati da u gotovo svakom svom segmentu zaslužuje ocjenu vrlo dobar. Tome u prilog ide i konkurentna cijena, koja vam omogućuje da vlasnikom S2 modela u naked inačici postanete već za 57.500 kuna, dok ćete za zadovoljstvo posjedovanja Fazera morati izbrojati 60.900 kuna u običnom izdanju, odnosno 65.900 kuna za verzi-

ju opremljenu ABS-om. Te brojke ne samo da čine S2 vrlo privlačnom investicijom, već su i dodatna garancija da će FZ6 - čak i sada, kada pod naletom mladih lavova više nije toliko usamljen na samom vrhu svoje kategorije - i dalje s punim pravom pretendirati na naslov najprodavanijeg motocikla.

Tako je to kad se rodite pod sretnom zvijezdom, pa vam Bog uz vječno mladolik izgled podari i talent da suvereno vodite ruku pod ruku naizgled oprečne vrline kao što su sportski ugođaj, udobnost i svakodnevnu upotrebljivost. ■

FZ6 je od samog početka krasila izrazita sportska crta, a to se osjeti i na ovim obnovljenim modelima

