

[Yamaha FZ-1 Fazer ABS]

Kada bi neki likovni kritičar komentirao ugradnju prednjih poluoklopa u svrhu pretvaranja strastvenog nakeda u praktični sport-tourer, vjerojatno bi izjavio kako instalacija jedne takve bezlične strukture ozbiljno narušava integritet originalnog uratka. I bio bi sasvim u pravu, barem u većini slučajeva. Jedna od rijetkih iznimaka od tog pravila su Yamahini jednojajčani blizanci iz serije FZ-1, kod kojih se agresivno lice "bikini" Fazera odlično slaže s putenom statuom njezine "topless" sestrice. Štoviše, tako implementirana zaštita od vjetra kroz osjetno poboljšanu udobnost doprinosi i sportskom dojmu, budući omogućuje da s puno manje napora uživate u blagodatima moćnog pogonskog agregata, spretne ciklistike i odlučnih kočnica koje čak ni ugradnja ABS-a nije uspjela previše kompromitirati

Zahvaljujući atraktivno izvedenoj masci koja se fino slaže s ostatkom motocikla Fazer djeluje gotovo jednako atraktivno kao i potpuno goli model FZ-1 N

Bikini bolji od toplessa

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ

Bez obzira na ugradnju velikog vjetrobrana, potrošnja je i dalje veća od prosjeka klase i umanjuje ukupnu autonomiju

ALMERIA: Tko kaže da su muškarci površni u pristupu ženama? U redu, možda u (velikoj) većini slučajeva i jesu, no postoje i situacije u kojima je vidljivo da njihov proces donošenja odluke o tome što im se sviđa nije strogo motiviran samo lučenjem testosterona. Ako se bojite da niste doživjeli takvo nadnaravno iskustvo, reći ćemo vam da su to one rijetke situacije kada na djevojci prije uočite oči negoli njene ostale atribute. Jasno, šanse da se takvo što dogodi obrnuto su proporcionalne postotku ogoljelosti tijela spomenute jedinke. Jer golo je golo, a golo je lijepo. Hm, ili bi barem tako trebalo biti.

Naime, čak će vam i najveća muška šovinistička "svinja" priznati da ponekad dobro skrojeni gornji dio bikinija neke Ukrajinke može zasjeniti čak i sasvim golišava prsa putene Češke turistkinje. Yamaha FZ1, doduše, nema nikakve izravne veze sa slatkim "knedličkom" (osim ako vam motocikl ne služi kao alat za "galebarenje", odnosno tjeranje turistkinja na blud), no tok misli koji se provlači kroz ovaj uvod opravdavamo time da će u očima mnogih poluodjevna verzija FZ-1 Fazer zasjati jače od potpuno gole inačice čijem se jednostavnom imenu FZ-1 ponekad pridružuje i oznaka N.



CIJENA
86.700 KN

Vjetrobranska maska učinkovito prebacuje zračne struje preko glave vozača, no ne uspijeva u jednakoj mjeri zaštititi i ruke. Ukupnoj ugodni vožnje Fazera pridonosi i dobro izveden mjenjač, no kritike zato zaslužuje povremeno nervozno reagiranje pogonskog agregata na odvrtnje ručice gasa

Iako se deklarativno radi o sport-touring motociklu, Fazer stavlja nešto veći naglasak na pridjev 'sport' i kao takav je namijenjen vozačima mediteranskog temperamenta. Ako ste "germanski" tip vozača koji u prvom redu cijeni udobnost na duge pruge, onda bi vas ovaj motocikl mogao nešto manje oduševiti



Pa ipak, ljepota je, kažu, u očima promatrača i na konačni sud o tome koji će vam se od ta dva tehnički istovjetna motocikla više svidjeti utječe i to da li vas u većoj mjeri pokreću agresija i strast ili ipak prevagu odnosi romantika i osjećaj za praktičnost. No, čak i ako ne spadate u ovu drugu skupinu, morat ćete priznati da je Fazer sa svojim mačkastim očima iznimno atraktivan motocikl, a to baš i nije čest slučaj kod konkurenata koji su prošli ispod duge kako bi od nakeđa postali sport-touringom. Dozvolite nam da budemo subjektivni: malo je poluoklopljenih motocikla koji svojom atraktivnošću mogu toliko ravnopravno konkurirati svojoj "goloj" inačici kao što to čini Fazer. Možda to tek donekle vrijedi za Hondin CB 1300 S ili Suzukijev SV 650 S, no ukusi su različiti i dopuštamo vam da vi dokažete i drugačije.

Pa u čemu je onda Fazerova tajna? Pojma nemamo. Vjerojatno je stvar u tome da je poluoklopljena verzija Fazer nastajala paralelno s "običnim" FZ-1, pa su tako Yamahini dizajneri od samog početka mogli usklađivati osnovne linije motocikla s vjetrobranskom maskom. Ona stoga ne djeluje kao da je samo silom prilika "nagurana" na nos motocikla, već, usudujemo se reći, u mnogočemu poboljšava ukupni umjetnički dojam. Posebnu draž, ali i više nego dovoljnu dozu agresivnosti daju lijepa prednja svjetla izrađena u najsvjetlijoj tradiciji Yamahinih sportskih motocikala, dok ljubav na drugi pogled pobuđuje nakit oko Fazerovog vrata, odnosno zlatna upside-down vilica. Nije to ništa dosad nevideno, no u usporedbi s njom crna vilica golog modela djeluje sasvim neupadljivo. Decentne promjene

(na bolje) doživjela je i stražnjica motocikla, koja sada ne samo da udobljuje drugačije profilirano stražnje sjedalo, već je i obogaćena lijepim ruko hvatima za suvozača. Nećemo ići tako daleko da kažemo da nam se sviđa, no u takvom nam sport-touring izdanju čak i kontroverzno oblikovan ispušni sustav nešto manje bode oči.

Sve u svemu, Fazer ukupnom fizionomijom u primjetnoj mjeri podsjeća na svog slavnog prethodnika predstavljenog na prijelazu tisućljeća, iako s njim mehanički nema gotovo nikakve veze. Za početak, novi FZ-1 Fazer počiva na aluminijskom okviru izrađenom po najnovijoj modi, koji je nešto kompaktniji i upola lakši od čeličnog "kostura" na starom modelu FZS 1000 Fazer. Uz upotrebu lakšeg materijala i promjenjivu debljinu stijenki u ovisnosti od opterećenja, drastičnom je smanjenju težine okvira ponešto pridonio i pogonski agregat koji kao nosivi element uz generiranje impresivne snage pridonosi i čvrstoći motocikla. No, čak i da nije te njegove dvostruke uloge, redni bi četverocilindraš bio ishodište Fazera. Već nam sama činjenica da je isti preuzet s prošlogodišnje verzije serijskog superbike modela R1 govori da se radi o kolopletu najmodernije tehnologije, koji je - kako to već obično biva - u ovoj verziji malo prigušen. No, ne brinite, snage i dalje ima i više nego dovoljno. Maksimalno raspoloživih 150 KS koje brutalno razvija pri 11.000 okr/min i 106 Nm raspoloživih pri 8.000 okr/min definitivno nisu mačji kašalj i zahtijevaju uvijek otvorene komunikacijske kanale između mudre glave i spretne ruke. U suprotnom bi doziranje sve te "konjice" moglo postati ozbiljnim sigurnosnim problemom.

Polugola, ali punokrvna

Budući smo vam 'tehnikalije' ovog agregata nešto detaljnije opisali u 68. broju Moto Pulsa, kada smo na testu imali "goli" FZ-1, sada vas ne bismo htjeli pretjerano zamarati pojedinostima, već bismo samo onako telegrafski kratko prebrali po njegovim osnovnim mehaničkim karakteristikama. Dakle, cilindre i klipove, a samim time i vrijednosti provrta i hoda (77 x 53.6 mm) dijeli s agregatom koji se ugrađivao na pretposljednju generaciju R1, s kojeg potječe i petventilska tehnologija od koje je Yamaha u međuvremenu ponešto odustala. U odnosu na "sportsku" varijantu, a u svrhu ostvarivanja bolje krivulje snage na nižim i srednjim okretajima, kompresija je malo smanjena, dok je masa koljenastog vratila nešto povećana, a uz to su i ublaženi profili bregastog vratila.

Napajanje se vrši putem elektronskog ubrizgavanja goriva s dvostrukim leptirastim tijelima, dok na svom putu do ispuštanja u atmosferu sagorjeli plinovi moraju proći kroz kompletan 4-u-2-u-1 ispušni sustav i trostruki katalizator. Tu je i neizbježan EXUP, koji ubrzava protok plinova, a cijela priča o ispuhu završava s onim što u Yamahi nazivaju ekstra-kratkim prigušivačem, iako bismo se mi mogli domisliti i nekih drugih (pogrdnijih) pridjeva vezanih uz njegove ukupne dimenzije i izgled. I to bi bilo to o tehničkim pikanterijama pogonskog agregata. Pametnome dosta, barem za početak.

Vrijeme je za dojmove iz vožnje, s posebnim naglaskom na razlike koje se mogu primijetiti između naked i oklopljene sport-touring inačice. Prva i osnovna razlika odnosi se - nećete vjerovati - na zaštitu od vjetrova. S obzirom na to da nam je "goli" FZ-1 ostao u sjećanju kao svojevrsni motocikl-

Osim po prednjem kraju, Fazer se od "golog" FZ-1 donekle razlikuje i po detaljima na stražnjem kraju. Tako je stražnje sjedalo drugačijeg oblika i udobnije izvedbe, a tu su i lijepo izvedeni rukohvati suvozača. Zato masivni ispušni sustav kontrapozitivnog dizajna i dalje ostaje jedna od dizajnerskih odrednica ovog motocikla

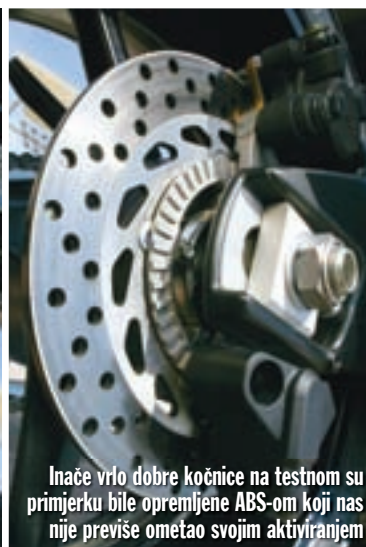


inkvizitor, koji nas je s posebnim zadovoljstvom batinao zračnim strujama, bilo je i više nego realno očekivati da ćemo s Fazerom doživjeti potpuno drugačiji užitak putovanja. I doista, ugradnja prednjeg poluoklopa uvelike je povećala ugodu vožnje, iako na Fazeru, barem što se zaštite od vjetra tiče, ima još ponešto prostora za poboljšanja. Naime, visoki je vjetrobran uspješno prebacivao zračne struje preko naše glave, no pritom nije uspio u potpunosti zaštititi naše nadlaktice i ramena. Bez obzira na to, FZ-1 u ovoj varijanti postaje sasvim dovoljno udoban za duže dionice, iako još uvijek zadržava i onu potrebnu dozu "muževnosti" zbog koje će ga "nježne guze" i neizlječivi ovisnici o apsolutnom komforu gledati malo poprijeklo.

Normalna je to posljedica nešto izraženijeg sportskog ustroja motocikla, a činjenicu da postoje i udobniji motocikli Fazer lako kompenzira dobrim položajem vozača koji vam pruža osjećaj totalne nadmoći. Tako vam je gornji dio tijela na prvi pogled gotovo sasvim uspravan, no u stvari ste blago nagnuti prema naprijed, dok vam ugodno savijene noge prirodno padaju na njima namijenjene oslonce. Sami su oslonci za noge svojom visinom možda kompromis između zahtjeva touring i sportske vožnje, no nas je više vuklo na ovu drugu, mahom poprilično nezakonitu sportsku stranu. Razlog tome ne treba tražiti samo u ukupno agresivnom položaju vozača dodatno potenciranom time što se zbog

kompaktnog spremnika goriva sjedi relativno blizu upravljaču, nego još i više u činjenici da vas snagom prebogat pogonski agregat jednostavno mami na jurnjavu.

Doduše, elastični četverocilindraš sasvim solidno vuče već od niskih okretaja i u većini slučajeva nema realne potrebe za učestalom promjenom stupnjeva prijenosa ili posezanjem za visokim režimima vrtnje. No, jednom kada osjetite brutalnost koja svoje prve naznake počinje pokazivati negdje između 7 i 8 tisuća okr/min, postat ćete ovisnici o razvrtavanju "agregata" i adrenalinskoj terapiji kojoj ste tada podvrgnuti. Pritom svojim ukupnim performansama Fazer možda ne može do kraja konkurirati sportskim motociklima slične zapre-



Inače vrlo dobre kočnice na testnom su primjerku bile opremljene ABS-om koji nas nije previše ometao svojim aktiviranjem



Iako nije pretjerano maštovita, ploča s instrumentima je funkcionalna i sadrži sve potrebne informacije



Zadovoljstvo razgibavanja Fazera po planinskim španjolskim cestama imali smo sreću dijeliti s gospodinom Mitjom Gustincićem, doajenom moto novinarstva na cjelokupnom prostoru bivše naše

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: aluminijski
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 od tla (mm) 815, osovinski razmak 1.460, težina 205 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

	Tip agregata	Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS-okr/min)	Maks. okr. moment (Nm-okr/min)	Suha težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Visina sjedala od tla (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena (kn)
Benelli Tre-K 1130	R3	1.130	125-9.000	113-5.000	205	1.514	810	20,5	96.750
BMW K 1200 RS	R4	1.157	163-10.250	127-8.250	215	-	820	19	127.500
Honda CBF 1000 (ABS)	R4	998	98-8.000	93-6.500	220 (228)	1.480	795	19	77.990
Honda CB 1300 SA	R4	1.284	115-7.500	115-5.500	236	1.510	790	21	94.990
Suzuki Bandit 1250 S (ABS)	R4	1.255	98-7.500	108-3.700	225 (229)	1.480	790	19	66.250 (72.510)
Yamaha FZ-1 Fazer (ABS)	R4	998	150-11.000	106-8.000	199 (205)	1.460	815	18	81.700 (86.700)

- + snaga i performanse, dizajn, mjenjač, položaj vozača
- potrošnja, zaštita od vjetra za ruke

mine, no za jedan takav motocikl pruža i više nego dovoljno uzbuđenja. Blago rečeno.

Fazer znači sport

I kao da sve to nije dovoljno, ukupni je doživljaj silovitih ubrzanja dodatno potenciran gotovo uspravnim sjedenjem, tako da je s ovim motociklom neobično lagano i zabavno prijeći na onu drugu stranu zdravog razuma. Sve u svemu, ako je bez razvijenog osjećaja za samokontrolu bolje ne sjediti za upravljač "običnog" FZ-1, onda je to u Fazer varijanti još i više izraženo. Naime, kod Fazera nema onog ograničavajućeg čimbenika u obliku udaranja zračnih struja zbog kojih ćete nakon nekog vremena možda i nesvjesno malo popustiti na tempu. Poluoklop vam ovdje jednostavno omogućuje da uz manje napora iskoristavate sve potencijale pogonskog agregata i da, ako to želite, u prosjeku jurite osjetno brže. To je vidljivo i pri maksimalnoj brzini, no tu nije stvar u tome da je Fazer za nekih 15 km/h brži, koliko u tome da se te najviše vrijednosti mogu održavati puno duže. Jasno, ako "zalegnete" na spremnik goriva.

Nekome će se naša priča o možda malo pretjeranim performansama učiniti potpuno deplasiranom, jer u konačnici danas postoje i osjetno snažniji motocikli. I to je točno. No jednako tako je neosporno da se većini slučajeva radi o sportskim motociklima s vrhunskom ciklistikom i kočnicama kojima Fazer, ma koliko on bio napredan u okvirima svoje klase, ne može u potpunosti konkurirati. Nemojte nas shvatiti pogrešno, FZ-1 je vraški brz pri prolasku kroz zavoje i odlično koči, no u odnosu na, primjerice, R1, za potpuni mu užitak ekstremnoj sportskoj vožnji nedostaje nešto više okret-

nosti ili trunku snažnije kočnice. Taj ćemo blagi zaostatak u pogledu voznih osobina u prvom redu pripisati nešto većoj težini samog motocikla, budući običnom Fazeru nedostaje samo jedan kilogram da uhvati "jubilarnih" 200. I ne samo to - testirana verzija opremljena ABS-om brojila je "suhih" 205 kg, a to je samo 3 kg manje od starog Fazera i čak 32 kg više od prošlogodišnjeg modela R1 koji mu je posudio pogonski agregat. No, kako to već biva kod modernih koncipiranih motocikala, ta se prekomjerna težina u vožnji ne osjeti u tolikoj mjeri, a za to je vjerojatno najzaslužnija dobro projektirana ciklistika. Naprijed se tako nalazi upside-down vilica promjera 43 mm, koja je specifična po tome da lijevi štap sadrži ventile za kompresiju, dok je desni štap zadužen za povrat. U praksi to rješenje funkcionira sasvim dobro, te se prednji kraj odlikuje zavidnom čvrstoćom i ulijeva i više nego dovoljno povjerenja za silazak u duboke nagibe, koje će kod onih hrabrijih vozača donekle ograničavati samo malo preširoko postavljeni oslonci za noge skloni struganju po asfaltu. Pritom su silasci u nagibe dovoljno brzi da zadovolje i najagresivnije vozače, iako se ipak može osjetiti određena tromost prednjeg kraja, posebno kod prebacivanja u vezanim zavojima. No, tom je našem dojmu svakako ponešto pridonijelo i to što smo Fazer testirali samo dan nakon što smo na istim zavojitim planinskim cestama u okolici Almerie vozili primjetno lakši Yamahin model FZ6 S2.

Multipraktik

Da ne bi sve ostalo na pohvalama prednjem kraju, svakako moramo spomenuti i atraktivnu stražnju vilicu izrađenu od lijevanog aluminija, koja je prema tvrdnjama tehničara iz Yamahe izravni

Jednako kao i u klasi 600, oznaka Fazer označava sport-touring motocikl baziran na nakedu, kod kojeg je sportski duh nešto više izražen nego kod konkurencije



nasprodukt rada na razvoju modela R1. Ona je pritom za punih 45 mm duža od one na starom Fazeru, a blagotvorni se učinak tog produženja između ostalog odnosi i na osjetno manje izraženu tendenciju olakšavanja prednjeg kraja prilikom naglih ubrzanja. Spominjanje stražnjeg ovjesa (kojem nismo našli neku ozbiljniju zamjerku) i "životinjskog" odvratanja ručice gasa podsjetilo nas je na to da smo naked varijanti zamjerali pretjerano proklizavanje stražnjeg kotača pri izlasku iz oštrog zavoja. Tada smo krivicu svalili na stražnju gumu pretjerano turističkog usmjerenja, a nakon što smo provozali ovaj Fazer opremljen gumama sportski-je smjese i profila, to se pokazalo dobrim dijelom točnim. Stražnja guma je, naime, sada puno kasnije dolazila u krizu, iako smo dobar dio testa odradili na mokrom ili polusuhom kolniku.

Kad već učemo analogiju s "običnim" FZ-1, moramo primijetiti da nam se Fazer učinio nešto



Iako ima nešto tromiji prednji kraj od sportskih motocikla, Fazer je stabilan u dubokim nagibima koji su kod ekstremne vožnje donekle ograničeni preširokom postavljenim osloncima za noge koji vole zagrepsti po asfaltu

mekšim i samim time udobnijim, no to bi mogla biti i posljedica toga što su španjolske prometnice ipak nešto manje "obogaćene" neravninama i zakrpama od cesta naših svagdašnjih. Bez obzira na taj čin nam se ipak više stvaran nego umišljen - privid mekoće, Fazer je i dalje bio primjetno (pre)tvrd za jedan sport-touring motocikl, te je tako dokazao da je i u pogledu ovjesa orijentiran na to da vam pruži što više čistog užitka vožnje, pa makar to išlo i na račun ukupne udobnosti. Ne mogu se samo tek tako iz organizma izbaciti geni od R1.

A ostavština Yamahinog superbike motocikla vidljiva je i na kočnicama, odnosno dvostrukim prednjim diskovima od 320 mm. Ipak, za razliku od prošlogodišnjeg R1, serija FZ-1 umjesto radikalnih posjeduje klasična kočiona klijesta s 4 klijesta. Takva konfiguracija osigurava hvalje vrijedne sile kočenja, iako je primjetno da je (osjetno lakši) R1 ostvarivao kraće zaustavne putove. No, ono što

puno više dijeli Yamahinu sportsku perjanicu od sport-touring modela je činjenica da je ovaj potonji moguće nabaviti i sa za jedan "R" motocikl potpuno nezamislivim ABS-om. Upravo smo takvog Fazera imali na testu i iako u pravilu nismo baš blagonakloni prema ugradnji takvog uređaja na motocikle, moramo reći da se u usporedbi s drugima ovaj ABS pokazao manje osjetljivim, te nam se kao takav nije previše miješao u posao.

I sad kada smo zaokružili cjelinu, ponovo se vraćamo na priču s početka testa i pitanje da li se odlučiti na ogoljelu ili sport-touring verziju. Iako smo u većini sličnih slučajeva dovoljno perverzni da se odlučimo za голу inačicu, ovaj put jednostavno nismo dovoljno mazohistički nastrojeni da si priuštimo batinjanje vjetrom kad se možemo na gotovo jednako agresivnom motociklu voziti vidno udobnije. Doduše, taj će nas komfor stajati dodatne 4 tisuće kuna, budući je za FZ-1 N

potrebno izdvojiti 77.775 kn, dok ova odjevena Fazer varijanta po najnovijoj korekciji stoji 81.700 kn, odnosno 86.700 kuna u verziji opremljenoj ABS-om. Na prvi pogled nije to ni tako malo, no teško je realno procijeniti u kojoj je mjeri Fazer pristupačan ili skup, s obzirom na to da na tržištu trenutno i nema neposredne konkurencije. Naš je subjektivni dojam da je istaknuta cijena još uvijek u granicama dobrog ukusa, budući za nju dobijete motocikl koji ne samo da je dovoljno agresivan i razodjeven da slični navedu, već je i taman dovoljno odjeven i udoban da posluži za touring, jednako kao što je dovoljno neudoban i snažan da na vas prenese onaj slatki osjećaj vožnje sportskog motocikla. Sve u svemu, FZ-1 Fazer je svestrani motocikl kojem nedostaje samo da ga naučite kositi travu, pa da postane multipraktik kojeg bi poželjelo svako oktanima inficirano domaćinstvo koje drži do sebe. ■