

**M**otocikl koji je bio pionir u klasi sport-tourera srednje zapremine i još ne tako davne 1997. godine tržištu ponudio gotovo idealan spoj dvaju potpuno suprotnih, ali besprijekorno uravnoteženih identiteta, ove je sezone napokon dobio dostojnog nasljednika. Riječ je, naravno, o Yamahinom "univerzalcu" nove generacije, Fazeru FZ6.

Pri projektiranju novog modela nije bilo dovoljno izvršiti samo lagani "face-lifting" ili neznatne tehničke korekcije kako bi se zadovoljilo tržište ili možda postavila nova mjerila u klasi. Trebalo je izvući asa iz rukava i novim smjernicama i vidljivim inovacijama ponovno pobuditi znatiželju sve zahtjevnijih kupaca. Trebalo je predstaviti nešto drugačije i neočekivano, kako bi Yamaha ponovno mogla uhvatiti korak s konkurencijom.

Vođeni ovim smjernicama stručnjaci iz lwate uložili su velike napore ne bi li proizveli potpuno novi motocikl koji s prijašnjim modelom osim zajedničkog imena nema gotovo nikakvih drugih dodirnih točaka. Jedna od najslabijih karika prošlog modela, nedovoljno uvjerljiv dizajn, sada je napokon zamijenjen agresivnijim i modernijim linijama koje bi trebale ostaviti snažan dojam na promatrača, a aktualne trendove koji vladaju na svjetskom moto tržištu u potpunosti su pratila i sva tehnička rješenja.

Tako je umjesto poznatog, ali već pomalo zastarjelog agregata s modela Thundercat aktualni Fazer opremljen kompaktnijim motorom modernije tehnologije, kojeg preuzima sa super sportskog modela YZF R6. Za razliku od racing verzije, za potrebe predstavljenog sportsko-turističkog modela vrijednosti snage su prigušene na 98 KS pri 12.000 okr./min. uz nešto linearniju krivulju razvoja i okretni moment od 63,1 Nm pri

10.000 okr./min. Boljoj ugladenosti i elastičnosti u svim režimima rada doprinosi i novi sustav za napajanje gorivom koji se sastoji od dvostrukih leptirastih tijela promjera 36 mm. U praksi je riječ je o dva različita sklopa, od kojih svaki ima po dva difuzora spojena na novi air-box zapremine 6,3 litre i na sofisticiranu 32-bitnu elektronsku centralu.

Yamahini inženjeri bili su inovativni i po pitanju okvira. Naime, nekadašnji okvir od čeličnih cijevi svoje je mjesto ustupio lijepo oblikovanom aluminijskom proizvodu od tlačno lijevanih elemenata koji je izrađen novom "CF Die-Cast" tehnologijom. Isto tako, spomenuti okvir izrađen iz dva dijela, sprijeda i straga je umjesto zavarivanjem spojen vijcima.

Na Fazer-u FZ6 je izvršen i veliki broj drugih, manje uočljivih intervencija koje su zajedno sa spomenutim preinakama omogućile smanjenje ukupne težine od čak 7 kg u usporedbi s prethodnom verzijom. Izmjene su zahvatile i neke karakteristične dimenzije motocikla. Tako je nagib upravljačkog sklopa povećan za 1o, iskorak je povećan za 9 mm, a i međuosovinski razmak je povećan na 1.440 mm zahvaljujući ugradnji dugačke stražnje vilice.

Nova rješenja primijenjena su i na vjetrobranskoj masici koju i u ovoj izvedbi krasi prepoznatljivi dvostruki reflektori zašiljenog dizajna. Osim atraktivnije izvedbe novi vjetrobran je i bolje profiliran, čime je ostvarena i kvalitetnija zaštita vozača od vjetra. Ističe se i stražnji kraj s visoko postavljenim dvostrukim ispušnim sustavom kakvim se danas odlikuje i većina motocikala skuplje maksi sport klase.

## YAMAHA F6 Fazer

**Nakon temeljite prerade Fazer 600 dobiva daleko suvremeniju liniju i veću živost zahvaljujući reduciranoj težini, novim ciklističkim kotama i motoru preuzetom sa sportskog modela R6. Novost je i aluminijski okvir, kao i trendovski stražnji kraj s ispuhom ispod sjedala**

# Univerzalna



Upravljačka ploča je u potpunosti proizvod digitalne tehnologije. Okrugli dizajn podsjeća na rješenje kakvim se odlikuju i Kawasakijevi modeli, a zbog mnoštva podataka koji se očitavaju na maloj površini preglednost im je prilično loša



# formula

Nove ciklističke kote, veliki zakretni kut upravljača i težina od 187 kg samo su neki od parametara zbog kojih druga generacija Yamahinog sport-tourera srednje zapremine oduševljava u vožnji. Agilan je i lagan za upravljanje, u zavoj silazi brzo i precizno. Na ravnim dionicama je vrlo stabilan



Položaj vozača u sjedalu i dalje ostaje među najudobnijima u klasi. Dobro izvedena ergonomija i kvalitetni odnosi između ruku, nogu i sjedala zadovoljit će gotovo sve korisnike ovog modela. Položaj vozača je jedva primjetno nagnuto prema naprijed, tako da se vozač vrlo blago oslanja na podlaktice. Položaj nije nimalo naporan, a to je zasluga i širokog upravljača s podignutim krajevima. Nadalje, korektan položaj oslonaca za noge ne umara niti prilikom duže vožnje.

Sjedalo nije previsoko od tla i primjereno je profilirano. Iako na prvi pogled djeluje oskudnije nego na prethodnom modelu, velikih je dimenzija i dobro je postavljeno. Visoka razina udobnosti osigurana je i za suvozača. Prostor za sjedenje je pristojan, smještaj nogu je dobar, a na stražnjem kraju se nalaze i dva velika hvatišta za ruke.

Ukupnoj dobroj ocjeni udobnosti doprinosi i novi spremnik goriva zapremine 19 l s naglašeno profiliranim udubljenjima za bolji smještaj natkoljenica vozača.

Nova dizajnerska rješenja primijenjena su i na upravljačkoj ploči koja je u

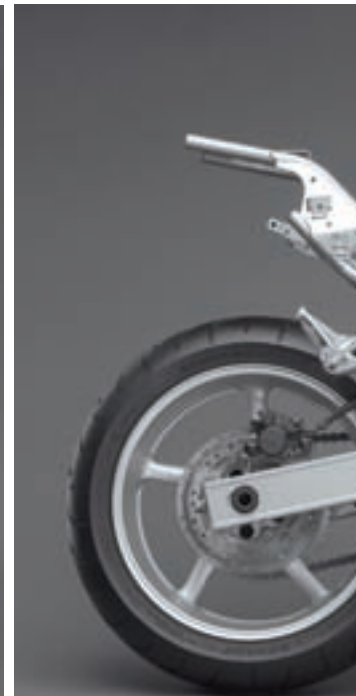
**Pogonska grupa preuzeta je sa sportskog modela YZF R6. U odnosu na supersport verziju FZ6 Fazer se odlikuje prigušenim vrijednostima maksimalne snage, ali i razvija okretni moment na nižem broju okretaja.**

**Napajanje gorivom riješeno je putem elektronski reguliranog sustava s dvostrukim leptirastim tijelima promjera 36 mm**

potpunosti proizvod digitalne tehnologije. Instrumenti su smješteni unutar samo jednog okruglog elementa, što podsjeća na Kawasakijeve modele. Od mnogobrojnih informacija na raspolaganju su brojač prijeđenih kilometara s dva parcijalna putna brojača, sat, pokazivač razine goriva u spremniku i pokazivač temperature rashladne tekućine, brzinomjer te obrtomjer s LED zaslonom postavljen kao "vjenčić" oko glavnog LCD panoa. Konačno, tu su i uobičajena kontrolna svjetla. S izuzetkom brzinom-

jera stekli smo dojam da su svi ostali indikatori premalih dimenzija tako da im preglednost i nije baš osobita.

Što se ovjesa tiče, prednja vilica promjera 43 mm preuzeta je sa snažnijeg modela Fazer 1000, dok se na stražnjem kraju nalazi podesivi jednostruki amortizer. Kotači imaju pet krakova i izgledom nalikuju na one sa R6. Na njih se ugrađuju gume dimenzija 120/70 ZR 17" sprijeda i 180/55 ZR 17" straga. Za sigurno zaustavljanje vozila zadušeni su dvostruki diskovi promjera 298 mm i





**Novi Fazer sa prijašnjim modelom osim zajedničkog imena nema gotovo nikakvih drugih dodirnih točaka. Dizajn motocikla je moderan i agresivan, a ukupnom dojmu doprinose i atraktivni prigušivači zvuka postavljeni ispod stražnjeg kraja**

dvoklipna kliješta sprijeda, te stražnji disk promjera 245 mm.

U cjelini je FZ6 Fazer zaista pun pogodak. Naime, riječ je motociklu izraženo sportske orijentacije, vozilu neobične dinamičnosti koje se povrh toga odlikuje dobro uravnoteženim karakteristikama i modernim oblicima. U prilog mu ide još jedna odlika, a to je izvrsna završna obrada svih komponenti.

Glavne osobine novog Yamahinog sport-tourera srednje zapremine mogli bismo svesti na agilnost i lakoću uprav-

ljanja. To je prije svega zasluga ergonomskog položaja vozača za upravljačem, a uz to su i sve komande odlično razmještene. Već nakon samo nekoliko prijeđenih kilometara uočava se učinak poboljšane vjetrobranske zaštite koju pruža nova polu-oplata, tako da i pri brzinama od 140-150 km/h strujanje zraka nije neugodno.

Mnogo manje zadovoljstva pruža učinak tvrdo podešenog ovjesa. Vilica i stražnji amortizer s teškoćama upijaju neravnine i oštećenja kolnika ako im je

učestalost nešto jače izražena. Zbog toga motocikl često "poskakuje" na podlogama koje nisu sasvim ravne, a ponekad se udarac i prilično neugodno prenese na vozača. Možda je taj osjećaj nešto više izražen u hladnim zimskim mjesecima, u vrijeme kada smo novi F6 imali na testu. Spomenuta podešenost ovjesa više će pogodovati sportski orijentiranim vozačima prilikom primjene na zavojitim prometnicama s kvalitetnom podlogom, kao i na rijetke posjete natjecateljskoj stazi kada se od motocikla tražiti maksimum.

S druge strane, Fazer se u potpunosti ističe agilnošću i lakoćom upravljanja, što je zasluga novih ciklističkih kota, velikog zakretnog kuta upravljača, kao i ukupne mase od svega 187 kg. U praksi to znači da motocikl brzo i precizno silazi u zavoj, vrlo pouzdano održava putanju kroz čitav zavoj, prilikom promjene pravca kretanja ne traži gotovo nikakav angažman vozača, dok je na ravnim dionicama vrlo stabilan. U svim situaci-

**Kompaktni okvir od dvostrukih aluminijskih greda proizvod je nove "CF Die-Cast" tehnologije i umjesto zavarivanjem sprijeda i straga spojen je samo vijcima. Prednja vilica promjera 43 mm preuzeta je sa snažnijeg modela Fazer 1000, a kotači s pet krakova nalikuju na one sa R6. Dvostruki diskovi promjera 298 mm i dvoklipna kliješta sprijeda te stražnji disk promjera 245 mm**



## PREDNOSTI

- dizajn ● okvir
- položaj vozača
- vjetrobranska zaštita

53

## NEDOSTACI

- vibracije na srednjim režimima
- tvrd ovjes
- instrumenti

**Ekstremnije nagibe na natjecateljskoj stazi ne dozvoljavaju oslonci za noge koji su postavljeni prilično nisko i vrlo rano dolaze u kontakt sa podlogom. U odnosu na prethodnu verziju novi se FZ6 Fazer odlikuje izrazito sportskim karakterom radi tvrdo podešenog ovjesa i agregata "natjecateljskog" porijekla. Završna obrada svih komponenti je na vrlo visokoj razini**

jama prednji je kraj uvijek kao prikovan za cestu pri čemu su ruke vozača potpuno neopterećene i sve čvrsto kontroliraju. Veću aktivnost na natjecateljskoj stazi i ekstremne nagibe onemogućavaju oslonci za noge koji vrlo rano dolaze u kontakt sa podlogom i u velikoj mjeri ograničavaju njegov vidno izražen sportski karakter. Na cesti, za koju je i namijenjen, to nije slučaj.

Područje razvijanja snage motora vrlo je široko. FZ6 Fazer sasvim pristojno vuče već od 3.000 okr./min., spremno reagira na 6.500 okr./min. da bi od 8.500 okr./min. doslovno "eksplodirao" pri čemu pokazuje zavidnu živost. Vožnju u visokim okretajima u potpunosti prati i promjena zvuka ispušnog sustava koji dotadašnje prigušeno glasanje zamjenjuje reskim zvukom kakvim se odlikuje i većina današnjih motocikala racing orijentacije. Navedene karakteristike jasno ukazuju na "natjecateljsko" podrijetlo pogonskog agregata.

No, ipak je riječ o motoru projektiranom tako da odgovara svakome. Naime, u normalnim uvjetima, odnosno u prvoj polovici raspona, ostaje blag i miran. S druge strane, da bi se iskoristilo ono najbolje što nudi, ipak treba imati izvjesno vozačko iskustvo onih koji su navikli na život u neposrednoj blizini crvenog polja. Ali, ono što će više zanimati buduće korisnike su vibracije koje se javljaju na srednjim okretajima, a to je režim rada koji se najčešće koristi prilikom dugih vožnji autocestom. Iako nisu previše izražene, vibracije se ipak osjećaju na osloncima za noge i upravljaču.

Što se zaustavljanja tiče, kočioni sustav je u potpunosti primjeren karakteristikama motocikla. Usporedimo li ga sa prethodnim modelom, možemo reći da

su kočnice sada više prilagođene manje iskusnim vozačima. Ovo se u najvećoj mjeri odnosi na prednja dvoklipna kočiona kliješta koja više nisu toliko energična kao što je to bio slučaj sa četveroklipnim koja su se prije ugrađivala. Da se razumijemo, ovo ne znači da motocikl loše koči, nego samo da su kočnice manje agresivne, da ne "grizu" kao kod prethodnika, što je opet u suprotnosti s kompletnom koncepcijom motocikla koja je na novom modelu naglašeno sportske orijentacije.

U svjetlu svega rečenog cijena od 61.842 kune čini nam se pravednom. Novi FZ6 Fazer morao bi zadovoljiti

mnogobrojne zahtjeve, počevši od klijentele koja tek ulazi u svijet motocikala, pa sve do onih iskusnijih vozača. U takvim je slučajevima vrlo važno da motocikl bude lagan i da se njime lako upravlja. Isto tako je važno i to da u danom trenutku može i zablistati, a to Fazeru zaista i uspijeva.

U ponudi je i "gola" verzija Yamahinog sport-tourera, FZ6, smanjena za vjetrobransku poluoplatu i s novodizajniranim prednjim svijetlom, kako bi u potpunosti zadovoljila i onu drugu skupinu: zaljubljenika u iskonske i izvorne nakede. ✓

Boris Metikoš

**Redizajnirani vjetrobran s dvostrukim reflektorima ostvaruje kvalitetnu zaštitu vozača od vjetra. Zahvaljujući svojoj ergonomiji i dobro odmjerenom odnosu između ruku, nogu i sjedala, položaj vozača i dalje ostaje među najudobnijima u klasi**

## TEHNIČKI PODACI

**Motor:** četverocilindrični, četverotaktni, promjer x hod: 65,5 x 44,5 mm, obujam 599,8 ccm, odnos kompresije 12,2 : 1, **razvod:** dvije bregaste osovine u glavi s 4 ventila po cilindru, hlađenje tekućinom, elektronsko paljenje, **napajanje:** elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 36 mm, spojka s višestrukim diskovima u uljnoj kupki, mjenjač sa 6 brzina. **Okvir:** dvostruke aluminijske grede. **Ovjes:** sprjeda klasična vilica s cijevima od 43 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom. **Gume:** prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17. **Kočnice:** naprijed dvostruki diskovi promjera 298 mm i kočiona kliješta sa 2 klipića, straga disk od 245 mm i 1 klipić. **Dimenzije** (u mm) i težina: duljina 2.095, širina 750, visina sjedala 795, osovinski razmak 1.440, težina 187 kg. **Deklarirano:** snaga - 98 ks (72 kW) pri 12.000 okr./min., max. okr. moment - 6,4 kgm (63,1 Nm) pri 10.000 okr./min. **Spremnik goriva:** 19 l

