

Yamaha Road Star Warrior 1700



Oslonci za noge su postavljeni dosta nisko i prema naprijed, zbog čega u zavoju vrlo brzo dolaze u kontakt s podlogom. No, nagib se može forsirati sve dok ne "zastruže" aluminijski nosač

Atraktivni usisnik za zrak sličan je onome sa Yamahinog legendarnog bestsellera, V-Maxa



Cijena **122.512 kn**

Ratnici novog doba

Road Star Warrior je rađen za Ameriku i po američkim standardima i to je bez ustručavanja vidljivo u svakom njegovom detalju. Nije udoban, dugačak je, težak, motor mu ima prevelik obujam, no, upravo zbog toga je i dopadljiv. Motor razvija ogroman okretni moment, zvuk mu je specifičan, ne voli voziti putnika i prilično je skup

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**

Testu smo podvrgli i jedan motocikl koji je na našim prostorima prilično rijedak i koji je svojedobno izazvao velike polemike među europskim ljubiteljima Yamahinih maxi customa. Riječ je, naravno, o Road Star Warrioru 1700 koji je primarno napravljen isključivo za tržište SAD-a, da bi se nakon negodovanja europskih kupaca od prošle sezone u ponudi napokon pojavio i na starom kontinentu.

Svojim gabaritima predstavljeni Yamahin "ratnik" odmah pokazuje da je "skrojen" po američkim standardima. Velik je i krupan, nizak, dugačak i težak, a impozantno zvuči i zapremine pogonskog agregata od 1670 cm³ - do sada najveća u Yamahinoj porodici. Istina, kada je ovaj model bio premijerno predstavljen prije dvije godine, spomenuta vrijednost bila je jedna od najimpresivnijih u klasi, odmah ispod Honde VTX 1800, dok su je danas već "debelo" nadmašili Kawasaki VN 2000 i Triumph Rocket s rekordnom zapreminom od 2300 cm³. Ipak, još uvijek je riječ o masivnom obujmu koji ostvaruje jedan dvocilindrični motor.

Pogonski agregat Warriora s cilindrima postavljenim pod kutom od 48°, preuzet je s modela Wild Star 1600, s time da mu je prvrt cilindra povećan za 2 mm, sa 95 na 97 mm, dok je vrijednost hoda od 113 mm ostala nepromijenjena. Nove izvedbe je i sustav napajanja gorivom koji se na Warrioru oslanja na elektronski nadzirano ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 40 mm.

Paljenje je riješeno s dvije svjećice po cilindru, a motke i klackalice pogonjene bregastim osovinama u karteru otvaraju 4 ventila po cilindru. Prepravljen je i oblik usisnih



i ispušnih vodova, a nove izvedbe je i kompletan ispušni sustav koji na kraju završava divovskim ispušnim loncem.

Mjenjač s 5 brzina smješten je u bloku motora, što motociklu daje takozvani «retro look». Isti je efekt ostvaren i kod izdvojenog spremnika ulja koji se nalazi ispod sjedala vozača.

Niti performanse "ratnikovog" V-twina ne treba potcijeniti. Najveća snaga od 85 KS dostupna je već na 4 400 okr/min, a ono što još više impresionira je okretni moment od 140 Nm koji ovaj motor razvija na samo 3 500 okr/min.

Spomenute vrijednosti su zaista dostojne poštovanja, pogotovo zato jer ove perfor-

manse bez imalo srama mogu konkurirati i većini vozila na četiri kotača. Kako bi se smanjila ukupna težina, okvir motocikla u obliku dvostruke košare izveden je od aluminij-skih profila, a ne od čeličnih cjevastih profila koji su inače tradicionalni za ovu klasu.

Već prilikom prvog kontakta Road Star Warrior 1700 impresionira svojim dimenzi-

Prednja upside-down vilica može se podešavati samo djelovanjem na opterećenje opruge. Kočnice koje su preuzete s prošlogodišnjeg sportaša R1 usporavaju Warriora bez ikakvog problema unatoč velikoj masi motocikla



Reflektor s glatkim staklom daje vrlo dobar svjetlosni snop. Veliki okrugli pokazivači pravca djeluju zastarjelo i nekvalitetno



Hi-tech upravljačka ploča malih je dimenzija, kompaktna ali istodobno i vrlo bogato opremljena. Displej uz ohrtomjer i dva brojača prijeđenih kilometara ima i dodatni koji se uključuje u trenutku kad započinje trošenje rezerve goriva



Niska i izduljena linija Warriora asocira na specijalne prerade američkih customa. Položaj za upravljačem nije osobito udoban, ali je vizualni dojam zato osiguran!



jama i izgledom koji više nalikuje na neku od najistaknutijih custom prerada nego na serijski proizvod. Jednom riječju, Warrior je nizak, dug, i strašno opak.

Atraktivnosti motocikla uvelike doprinosi i kompletan prednji kraj kojeg se ne bi posramili niti neki od prestižnih supersportskih modela. Tu su još i plosnati, profilirani

spremnik goriva i atraktivni kotači s nisko-profilnim gumama, odnosno, masivni ispušni kolektor koji više nalikuje nekoj vatrenoj cijevi teškog naoružanja spremnog za paljbu.

No, krenimo redom kako bismo se u potpunosti upoznali sa svim detaljima ovog pomalo futuristički dizajniranog vozila. Kao što smo već spomenuli, ovjes je sprijeda pov-

jeren upside-down vilici eloksiranoj u crnu boju sa cijevima promjera 41 mm koju je moguće podešavati samo djelovanjem na opterećenje opruge. Straga se ugrađuje jednostruki amortizer koji je postavljen ispod motora i nije vidljiv. Ovo je rješenje uvjetovano više estetikom nego nekim tehničkim zahtjevima, jer se na taj način stječe dojam o



Električne komande od poliranog aluminija



Dugi hod motora zaslužan je za nevjerovatan potisak. Napajanje je povjereno elektronskom sustavu ubrizgavanja goriva s leptirastim tijelima promjera 40 mm

Stražnja aluminijaska vilica i velika remenica završnog prijenosa sa pribudnicom u obliku šesterokrake zvijezde



vrlo krutom okviru. Ne smijemo zaboraviti niti trokake aluminijske naplatke s naglašenim rubovima i krakovima u kontrastnoj boji, kao ni niskoprofilne gume dimenzija 120/70-18 sprijeda te poštovanja vrijednih 200/50-17 straga.

Kapacitetni kočioni sustav sprijeda preuzet je s prošlog modela R1, a sastoji se od dvostrukog diska promjera 298 mm na koji djeluju već "opjevana" četveroklipna kočiona klijesta, dok se straga nalazi disk promjera 282 i dvoklipna klijesta. Na stražnjem kraju ističu se još i aluminijska vilica sa velikom remenicom završnog prijenosa i njena prirubnica u obliku šesterokrake zvijezde, kao i "štop" svijetlo LED tehnologije.

Hi-tech dizajnom odlikuje se i upravljačka ploča koja se sastoji od dva odvojena elementa: analognog brzinomjera i digitalnog zaslonca. Brzinomjer se nalazi ispred spremnika goriva zapremine "mizernih" 15 l, što upućuje na mali radijus motocikla, i smješten je u kućište nepravilnog oblika dok je informatički dio kompaktne izvedbe i malih dimenzija pozicioniran iznad prednjeg svijetla klasičnog okruglog oblika. Na displeju dominira obrtomjer izveden u stilu Honde VTR SP ispod kojeg se nalaze dva trip brojača prijeđenih kilometara, a postoji i dodatni trip koji se uključuje sam i pokazuje broj kilometara u trenutku kad započinje trošenje rezerve goriva. Ukupnu ocjenu umanjuju samo električne komande na upravljaču koje su niže kvalitete u odnosu na ostatak opreme.

Sve ovo navodi na zaključak da je Warrior estetski vrlo upečatljiv i potpuno jedinstven.

Najjednostavnije rečeno, izgleda kao da je došao iz jednog od popularnih Matrix filmova ili iz nekog SF stripa s kakvima smo se susretali kao djeca. Gotovo da imate osjećaj da će se nakon pritiska tipke startera umjesto dvocilindričnog V- motora upaliti raketni i da će ovaj motocikl napustiti cestu i poletjeti put neba.

U stvarnost nas vraća težina motocikla od gotovo 288 kg koja se itekako osjeti prilikom manevriranja na mjestu ili kod podizanja motocikla s bočnog oslonca. Tu su još i međuosovinski razmak od 1 665 mm i ukupna duljina od 2 385 mm, tako da Yamahin maksi cruiser u prvom trenutku ulijeva više straha nego povjerenja. Nedvojbeno je da se današnji motocikli ove klase ne mogu usporediti niti sa jednim drugim dvo-točkašima, jer su njihove masivne dimenzije van svih ustaljenih okvira. Sjedalo je postavljeno dosta nisko, na 715 mm od tla, a upravljač je vrlo široke izvedbe, debeo i postavljen poprilično daleko od vozača, tako da omogućava vožnju gotovo potpuno ispruženih ruku, što je vrlo udobno rješenje.

Pritiskom na tipku startera V-twin se javlja jedinstvenim dubokim zvukom, a nevjerojatno djeluje i "lijeni" rad motora na minimumu koji daje osjećaj kao da će se svaki čas ugasiti. S prvim kontaktom ključa započinje i neizostavni "ples" instrument ploče, svojstven današnjim supersportskim motociklima, a karakteristično je i zujanje pumpe za gorivo.

Kretanjem s mjesta sva predimenzioniranost ove "zvijeri" u trenutku nestaje i sve

radnje koje se izvode postaju vrlo jednostavne i intuitivne. Naravno, ovamo ne ubrajamo vožnju u gradskim sredinama gdje se ne prestano morate zaustavljati i kretati, iako u ovim uvjetima do izražaja dolazi izvrsna izbalansiranost vozila i nisko težište. Mislimo na otvorene dionice jer tu Warrior 1700 pruža najviše.

U ovim uvjetima do izražaja odmah dolazi motor koji razvija masivni okretni moment i potiskuje "ratnika" počevši već od minimalnih 1000 okr/min, što za motocikle neke druge koncepcije gotovo da nije dovoljno niti za kretanje. Naime, područje iskoristivosti ovog motocikla ostvaruje se na vrlo niskim režimima vrtnje, od 1000 do 4500 okr/min. No, ne dajte da vas ovaj podatak zavara: u tom rasponu Warrior može ubrzavati fluidno i nježno ili poput "rakete", ovisno o želji vozača. Kad se stekne navika, brzo se uočava kako su provale snage na dohvat komande gasa, a to je ono što u srcu želi svaki motociklist kako bi si u određenim trenucima dao oduška.

Izvrstan potisak Yamahinog twin motora doslovno guta vrlo duge raspone, tako da u vožnji možemo gotovo zaboraviti mjenjač. Iako ne zahtjeva pretjeranu upotrebu, petbrzinski mjenjač stupnjeve mijenja precizno i ugladeno, premda je hod ručice malo predug.

Položaj vozača vrlo je udoban zahvaljujući odličnoj ergonomiji i niskom sjedalu, te osloncima za noge koji su pomaknuti dosta prema naprijed. Zbog ukupne širine motocikla noge stoje dosta razmaknuto, što je karakterističan položaj za sve predstavnike ove



klase. Jedini problem javlja se zbog nedostatka vjetrobranske zaštite i širokog upravljača koji prilikom brže vožnje vozača izlažu jakim strujanjima zraka.

Ovakav ustroj uvjetuje i prosječnu putnu brzinu motocikla kod koje je krstarenje najudobnije: to bi otprilike bilo u rasponu od 90 do 140 km/h, kada je doživljaj ovog motocikla najpotpuniji.

Maksimalna brzina? Maksimalna brzina iznosi oko 200 km/h, no, u tim uvjetima vožnja na ovom motociklu ne predstavlja neko naročito zadovoljstvo jer više liči na borbu s nevidljivim protivnikom.

Što se suputnika tiče, on je na Warrioru neželjeni gost. Sjedalo je jako blizu oslonaca za noge koji su postavljeni vrlo visoko zbog položaja ispušnog sustava. S druge strane, zbog svoje masivnosti prigušivač često zna biti krivac i za opekline na donjim ekstremitetima suputnika. Sve to, dakako, loše utječe na dojam udobnosti. To je prava šteta s obzirom na ogromne potencijale ovog motocikla. U većini slučajeva motocikle ove orijentacije vozači najradije koriste sami, no, malo društva s vremena na vrijeme nikome ne bi škodilo. Zar ne?

Iznenadila nas je i lakoća ulaska u zavoj jer se Warrior u nagib spušta munjevito, gotovo poput nekog sportskog motocikla. Liniju zavoja prati kirurški precizno, a nije čak potreban niti preveliki napor da biste ga "polegli". Naime, upravo je ovaj manevar jedan od najboljih točaka većine današnjih cruisera.

Ipak, nisko postavljeni oslonci za noge koji dosta brzo dolaze u kontakt s podlogom

podsjetit će vas da se ne radi o sportašu nego o customu. Nije to tako izraženo kao kod drugih customa, jer Warrior ima oslonce motociklističkog tipa, a ne široke platforme, zbog čega omogućuje i puno veće nagibe nego drugi motocikli slične koncepcije. Nagib je moguće forsirati sve do trenutka dok ne "zastružu" aluminijski nosači. Nakon toga, svako daljnje forsiranje može biti opasno jer se narušava stabilnost vozila.

Što se kočnica tiče, one rade odlično. Snažne su i oštre, ali ipak ne onoliko koliko bi se moglo očekivati od elemenata preuzetih sa jedne race replice. Konačno, moraju se boriti s velikom težinom, pa je prilikom oštrijih zaustavljanja preporučljivo koristiti prednju i stražnju kočnicu istovremeno. U normalnim okolnostima čak će i samo prednji kočioni sklop zadovoljiti sve zahtjeve.

I na kraju, Yamaha Road Star Warrior 1700 je masivan, ali izuzetno izbalansiran i upravljiv motocikl. Odlično je konstruiran i pravo ga je zadovoljstvo voziti unatoč njegovoj veličini i težini.

Teško ga je pozicionirati u neku određenu klasu jer nije niti cruiser niti tipični custom, s obzirom da je napravljen po uzoru na američke tuning prerade. Sve to ima i svoju cijenu, a ona je u skladu s opremom i dimenzijama vozila i iznosi dosta visokih 122.512 kn.

No, želite li vozilo specifične karizme koje nikoga neće ostaviti ravnodušnim, bilo po pitanju performansi ili po pitanju estetskog dojma, onda je ovo motocikl za vas, jer ipak se ne radi o bilo kome, nego o pravom - Ratniku. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični V 48°, četverotaktni
Promjer x hod: 97 x 113 mm
Obujam: 1.670 ccm
Odnos kompresije: 8,3 :1
Razvod: dvije bregaste osovine u glavi s 4 ventila po cilindru
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 40 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupki
Mjenjač: sa 5 brzina
Okvir: dvostruka košara od čeličnih cijevi
Ovjes: sprijeda upside-down vilica s cijevima od 41 mm, hod 135 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 110 mm.
Gume: prednja 120/70-18, stražnja 200/50-17
Kočnice: naprijed dvostruki diskovi promjera 298 mm sa 4 klipčića, straga disk od 282 mm i 1 klipčić.
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.385, širina 955, visina sjedala 715, osovinski razmak 1.665, težina 275 kg.
Deklarirano: snaga - 85 ks (62,5 kW) pri 4.400 okr./min., max. okr. moment - 14,1 kgm (147 Nm) pri 3.500 okr./min.
Spremnik goriva: 15 l
Ustupio: "Tona" moto servis, Cebini 20a, Buzin, tel. 091/5442-173

+ dizajn, okretni moment, kočnice

- vibracije na višim režimima, težina, smještaj suputnika, cijena