

# test Yamaha XJ6/XJ6 Diversion



U društvu Aboridžina, najstarijih stanovnika Australije, uživali smo u njihovim narodnjacima. Aboridžin je naziv za domorodačka plemena Australije, a korijen ove riječi dolazi od "ab origine" što znači "od početka". Kasnije se taj pojam internacionalizirao. No, zvuk iz trube je ostao jedinstven na svijetu.

CIJENA  
55.900 KN

\*s ABS-om 59.950 kn

U dalekom Sydneyu na +40 isprobali smo vrući novitet koji ovaj mjesec dolazi na naše tržište. Ova najnovija Yamaha izazvala je požare u Australiji, a prijeti da će zapaliti i domaće kupce. S cijenom od 52.950 kn najjeftiniji je četverocilindrični naked za 2009., pa ga s punim pravom možemo nazvati narodnim motociklom. Naime, sasvim je sigurno da će mnogima baš on biti ulaznica u svijet motocikala. U Hrvatskoj je klasa malih nakeda već drugu godinu za redom najprodavanija, a ove se godine razlika u odnosu na prošlu još povećala. Kako smo i ovom prigodom bili jedini novinari iz Hrvatske, ovdje vam donosimo još jedan ekskluzivni test



PIŠU: MARKO GUZINA I ŽELJKO PUŠČENIK

**S**YDNEY: Pristupačni motocikli srednje klase tražena su roba na europskom tržištu, pa ne čudi što je pored pomalo čudovišnog modela V-Max Yamaha uskrnsula još jednu ikonu osamdesetih godina. XJ6 Diversion je motocikl koji je kroz desetljeća pronašao mnoge poklonike, a mi smo imali priliku ekskluzivno testirati novu verziju u Australiji.

Nit vodilja ovog i općenito ovakvih modela je pružiti svekolikoj moto populaciji, od potpunih početnika pa do iskusnih vozača, moto-

cikl koji će im pružiti dobar omjer vrijednosti, upravljivosti i performansi. Umjerenu, ali čini nam se dovoljnu snagu osigurava redni četverocilindrični agregat sada hlađen tekućinom, a okosnica obje izvedbe je posve novi okvir od čeličnih cijevi. Iako su zbog porasta japanskog jena svi motocikli za 2009. znatno poskupljeli, XJ6 je sada postao najjeftiniji četverocilindrični naked u Hrvatskoj, iako se radi o potpuno novom modelu. Za 6.900 kn je jeftiniji od Suzukijevog Bandita, a čak 6.000 kn od Hondinog CBF-a pri-

je najavljenog poskupljenja. Inače, ova je klasa motocikala izuzetno tražena na tržištu, pa su renomirani proizvođači ponudili čak 14 konkurenčnih modela u toj klasi nakeda do 600 ccm, što četverocilindričnih, što dvocilindričnih. Iako je sve donedavno bilo uobičajeno imati samo po jedan model u klasi, japanski proizvođači ovdje redom predstavljaju svaki po dva modela - sportsku verziju i jeftiniju umjerenu verziju - kako bi zadovoljili i najizbirljivijeg kupca. Suzuki pak ide u krajnost te u ovoj klasi nudi čak četiri potpuno

## PREDNOSTI

cijena, položaj za niske vozače, mekan ovjes, kvaliteta, moderan prepoznatljiv dizajn, upravljivost, oprema

tvrda prednja kočnica, izbor svjetlijih boja za model Diversion

## NEDOSTACI



CIJENA  
52.950 kn

\*s ABS-om 57.500 kn

Odličan u gradu:  
uzak i s dovoljno  
momenta

# Narodni motocikl

različita modela, ako uzmemu u obzir sve njihove male nakede, uključujući i dvocilindrične.

Yamaha je uz dosadašnji poznati sportski orijentirani model FZ6, koji nosi racing DNA sa R6, sada predstavila i jednu verziju "Casual sport", koja nije toliko sportska i koja je namijenjena širokom kruugu kupaca. Koliko god žudimo ispričati vam što su sve vrijedni Japanci napravili po pitanju tehničkih detalja XJ6, ipak ćemo se držati uvrježenog reda i najprije vas informirati o vizualnim odrednicama novih modela.

## Novo, a prepoznatljivo

U ovom testu zapravo govorimo o četiri modela, no zanemarimo li razlike vezane uz ABS, možemo reći da su pred nama dva osnovna oblika. Iako je kod drugih proizvođača u pravilu obrnuto, Yamaha zbog poveznice s kulturnim modelom Diversion iz prošlih vremena kao osnovnu izvedbu predstavlja istoimeni novitet. Ogoljena izvedba je osim za oklop uskraćena i za ime „Diversion“, što ostavlja samo alfanumeričku oznaku XJ6. Prije no što se zanesemo opisivanjem, možemo spomenuti

da za američko tržište postoji i posve oklopljena izvedba s oznakom FZ6R, jednostavno zato što su oni „posebni“ kao što je filmski lik Forrest Gump poseban. Bilo kako bilo, ovo nije prilika da komentiramo specifičnosti tržišta ili izražavamo čuđenje sklonostima motociklista „preko bare“.

Poznavaoćima i motociklistima koji imaju barem desetak godina staža model XJ6 Diversion je prepoznatljiv na prvi pogled. Ne znamo točno u čemu je tajna, ali vještici dizajneri su i u ovom slučaju uspjeli oblikovati moderan motocikl koji u nekim



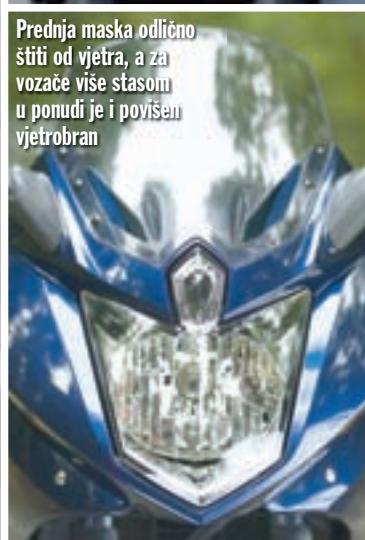
Obje verzije imaju dugačak popis dodatne opreme, od povećanog vjetrobrana, preko putnih torbi do štitnika agregata



Kočnice nisu poput onih na FZ6, no zaustavljaju motocikl u skladu s performansama



Prednje uglati svjetlo na novom XJ6 sliči onom na FZ1



Prednja maska odlično štiti od vjetra, a za vozače više stasom u ponudi je i povиen vjetrobran

od svojih linija jasno otkriva gene prethodnika po kojem je dobio ime. Uglavnom, novi Diversion nas neodoljivo podsjeća na stari, no na tome se ne treba pretjerano zadržavati jer radi se o upečatljivom motociklu koji će zasigurno služiti na ponos budućim vlasnicima. Odlučne linije laganog poluoklopa sastaju se u najisturenoj točki. Oštro oblikovano prednje svjetlo daje naslutiti da s ovim motociklom nema šale, a na njegovu praktičnu stranu ukazuju prilično okomiti vjetrobran i široki retrovizori. Peterokraki naplatci na kojima motocikl počiva i komponente ovjesa neće nikoga fascinirati, ali to im niti nije zadaća. Koliko god neupadljivi, naplatci su novodizajnirani i stoga vrijedni spomena. Poluoklop o kom smo govorili savršeno se nadovezuje na cjevasti okvir i oblik spremnika goriva, a na golom modelu je tu samo kućište prednjeg svjetla i kontrolnih instrumenata, dok hladnjak rashladne tekućine od pogleda štite maleni plastični pokrovi. Možemo reći da smo u ovih nekoliko redaka opisali vizualne, ali i tehničke razlike između modela s imenom i poluoklopom te onog koje je toga lišen. Na oba modela vozač će informacije dobivati s novodizajniranih instrumenata s analognim obrotmjerom i digitalnim brzinomjerom. Ne treba zaboraviti da su na raspolaganju i informacije o priједеном broju kilometara (što podrazumijevamo), a tu su i pokazivači količine goriva i temperature rashladne tekućine, koji su nerijetko zamijenjeni samo kontrolnim žaruljicama, pogotovo na jeftinijim modelima. Nadalje su tu ručice upravljača koje je moguće podešavati, a na njima prekidači dobro poznatog oblika i rasporeda. Usmjerimo li pogled prema dolje, ispod spremnika goriva se smjestio barem naizgled poznati agregat, a ispod njega ispušni sustav te „ralica“ ili spojler, koji cijelom motociklu daje dozu dinamičnosti. Da nismo pogledali prema dolje, pogled bi nam vrlo lako mogao slijediti i privlačne obline gornjeg dijela



Ispušni top smješten je ispod motocikla, što pridonosi centralizaciji masa, ali i odgovara najnovijim trendovima u konstrukciji motocikala

okvira, koji se pruža prema stražnjem kraju, a od pogleda se sakriva ispod minimalističkih oplata. Tu se nalazi i jednodijelno sjedalo, čiji oblik jasno definira koji je dio namijenjen vozaču, a koji suvozaču. Rukohvati namijenjeni suvozaču, odnosno pričvršćivanju prtljage, oblikovani su s dužnom pažnjom, stražnje svjetlo je moglo biti zanimljivije, dok je nosač tablice sličan onome na aktualnom modelu R6 - proziran s gornje strane i vrlo modern. Ostaje nam dodati da je aluminijski element koji nosi oslonce za noge vozača i suputnika načinjen u skladu s trendom, a veseli nas činjenica da je ovaj svestrani motocikl opremljen i praktičnim centralnim nogarom (samo udobnija verzija Diversion), što je prava rijetkost u ovoj klasi.

#### Poznata osnova, nove osobine

Ovim podnaslovom želimo skrenuti pozornost na agregat koji izvana neodoljivo podsjeća na pogonsku grupu dosadašnje FZ6 serije, dok su mu „iznutrice“ temeljito izmijenjene. Ukoliko nije posve jasno, riječ je o tekućinom hlađenom agregatu čija četiri cilindra su postavljena u red. Provrt od 65,5 te hod koji mjeri 44,5 milimetara identični su kao na modelu FZ6, a s obzirom na namjenu tvorci ovog stroja su željeli da snagu razvija linearno uz obilje zakretnog momenta. Prije nego počnemo objašnjavati koje su sve komponente posve nove, možemo reći da snaga iznosi dovoljnih 78 „konjića“ pri 10.000 okr/min, što je 20 KS manje od FZ6, ali i pri 2.000 okretaja manje. Zakretni moment od 59,1 Nm na 8.500 okr/min je gotovo isti kao na FZ6, ali ih razvija na za 1.500 nižim okretajima. Dakle, ovaj agregat će moći kudikamo manje vrtjeti za istu izlaznu snagu na srednjim i nižim okretajima. Iako će neki od vas sada otpuhivati uz tvrdnju da maksimalna deklarirana snaga baš i nije nešto, ne biste trebali kudit konja kojeg niste jahali. Naime, za razliku

od natjecateljske primjene, možete biti sigurni da u svakodnevnoj vožnji gradom i otvorenom cestom, čemu je XJ6 i namijenjen, daleko više od sirove snage znači njezino razvijanje. Možda će nekome ovako linearan agregat biti i dosadan, ali valja zapamtiti da će na ovaj način motocikl koji je pred nama biti privlačan daleko široj publici, što je na koncu i cilj. Većina izmjena koje su učinjene na agregatu bile su usmjerene upravo postizanju

dobroćudnosti koja će odgovarati početnicima, ali i smirenijim iskusnim vozačima. Sve unutarnje komponente agregata, kao i novi usisni odnosno ispušni sustav, osmišljeni su tako da osiguraju obilje zakretnog momenta koji je lako kontrolirati pri nižim i srednjim okretajima. Krenemo li redom, tu je prije svega izmijenjena glava motora, u kojoj je svih 16 ventila istih dimenzija kao kod modela FZ6, ali usisni kanali su novog oblika. Novog oblika



Na otoku klokana smo se kao dobro osvješteni vozili u kožnom odijelu NKP, što bi trebalo značiti "No Kangaroo Please" i promovirali zaštitu ove divne životinje



Diversion je u zavoju miran, čak i kada prijeđe preko neravnine. Njegova maska daje mu stabilnost veću nego na golom modelu

su i bregaste osovine, koje određuju dužinu otvorenosti ventila, te kutiju filtera. Ventili se na ovim modelima otvaraju za 6,6 milimetara, dok kut preklapanja kada su otvoreni usisni i ispušni ventili iznosi umjerenih 34 stupnja. Ne smijemo zaboraviti niti povećani kompresijski omjer, koji sada iznosi 12,2:1, čime se povećava efikasnost. Ovo sve za rezultat ima dobar odziv na ručicu gasa u najčešće korištenom području rada motora, izme-

đu 4.000 i 5.000 okr/min. Uz ove novosti ide i novi sustav ubrizgavanja s leptirastim tijelima promjera 32 mm (36 na modelu FZ6), što osigurava manji, ali optimalan volumen usisane smjese.

Posljedica ovih izmjena je i smanjen apetit ovog agregata, pa on pokazuje umjerenu žđ za fosilnim gorivima. Tu nije kraj, jer Diversion - odnosno XJ6 - ima koristi i od novog sklopa gornjeg dijela bloka motora te cilindara, koji su presvučeni keramičkim

Diversion je već u seriji opremljen centralnim osloncem smještenim ispod ispušnog lonca automobilskog tipa, u kojem se nalazi katalizator



Stražnji nosač registarske pločice i pokazivača smjera izrađen je poput rešetke, kao na modelu R6

Instrumenti su identični kao na modelu FZ6, a to znači: potpuni



Prednja kočnica zadovoljavajuće koči, no mi bismo poželjeli da je potreban manji stisk na nju

spojem za dulji vijek trajanja. U želji da smanje vibracije i poboljšaju odziv na gas inženjeri su za ove aggregate odabrali kovane aluminijuske klipove, koji su lakši i čvršći od ekvivalentnih komponenti načinjenih lijevanjem. Već smo govorili o sustavu elektronskog ubrizgavanja, ali evo prilike da napomenemo kako njime upravlja 32-bitno središnje računalo u kojem se nalaze mape paljenja i ubrizgavanja prilagođene izmjenama na agregatu, ali i na senzorima. Jedan od senzora se nalazi i u novom 4 u 2 u 1 ispušnom sustavu, koji se stisnuo ispod agregata, pa zahvaljujući katalizatoru ovi novi modeli minimalno utječu na okoliš. Na kraju opisivanja izmjena na agregatu recimo još da je sustav mjenjanja brzina „osvježen“, kako bi taj dio vožnje tekao glađe, a tome će neminovno pomoći i nova spojka. Osim što iziskuje manje sile od vozača, spojka s novim, unutarnjim mehanizmom pruža daleko bolji osjećaj u režimu kada je na pola otpuštena, što će olakšati primjenu u „stani-kreni“ situacijama. U tu svrhu centralna poluga spojke pomaknuta je s desne strane aggregata na lijevu te sada ta osovina prolazi kroz cijeli agregat.



Sajla spojke sada ima spoj s lijeve strane aggregata a dugom osovinom prolazi kroz cijeli agregat da bi ona potiskivala lamele spojke na desnoj strani. Tom džinom tehnicari tvrde da su dobili daleko bolji osjećaj u režimu kada je spojka na pola otpuštena što će olaksati primjenu u „stani-kreni“ situacijama



XJ6 je vrlo uzak motocikl, pa će vozači nizeg stasa lakše osloniti nogu o tlo

## Štednja i optimiziranje

Dakle, cijeli XJ6 u svoje je obje inačice sazdan oko posve novog okvira od čeličnih cijevi. Osim što u današnje doba, kada računalni modeli rješavaju nerješive zadatke, čelični okvir ne mora biti inferioran aluminijskom, ova tehnologija donosi i finansijske prednosti. Ovaj okvir jednostavnog i privlačnog izgleda načinjen je od cijevi promjera 31,8 milimetara, dok debljina stijenki iznosi 2,3 mm. Agregat je za okvir povezan kruto, u četiri točke, s tim da i sam nosi dio opterećenja. U duhu uštede, odnosno određivanja idealnog omjera između voznih osobina i cijene, komponente ovjesa također nisu „svermirske“, već namijenjene razumnoj primjeni. Na prednjem kraju se tako nalazi nova teleskopska vilica s cijevima promjera 41 milimetar, osmisljena tako da u kombinaciji s krutim okvirom ponudi povoljan omjer krutosti i udobnosti. Stražnji ovjes nosi naziv Monocross, a čine ga pomalo neugledna vilica i jedan amortizer, koji je zajedno s ispušnim sustavom smješten tako da pridonese centralizaciji masa. I ovdje je razvoj komponenti išao za kompromisom - u ovom slučaju trebalo je pomiriti hvatljivost stražnjeg kotača i udobnost. Kada smo kod kotača, napominjemo da XJ6 sprijeda ima gumu prilično čestih dimenzija 120/70-17, a straga se ugrađuje pneumatik koji je umjeren poput cijelog motocikla i ima dimenzije 160/60-17. Netom spomenuti kotači nalaze se na udaljenosti od 1.440 milimetara, mjereno među osovinama (identično kao FZ6), a na njihovim „plećima“ počiva 205 odnosno 216 kilograma. Ove mase odnose se na motocikl s punim spremnikom goriva te sa svim relevantnim tekućinama, a vrijednost varira od golog modela bez ABS-a do

FZ6 nije agresivan motocikl, ali to može biti ukoliko vi to želite. Nikada vas neće iznenaditi provalom snage



izvedbe s polouklopom s ABS sustavom. Eto, tajna je otkrivena, ABS je moguće naručiti kao opciju, a učinili to ili ne, XJ6 će zaustavljati dva diska promjera 298 mm sprijeda te jedan disk od 245 mm straga. Zanimljivo je da Yamaha na ovim modelima nudi novi linearni ABS, koji bi trebao popraviti osjećaj vozača u situacijama kada se sustav aktivira, dok su neovješene mase zahvaljujući novim senzorima smanjene za 1.320 grama. I prednji diskovi su bili na dijeti ako ih usporedimo s modelom FZ6, pa su sada 0,5 milimetara tanji, što u prijevodu znači 180 grama lakši. Dvoklipna kočiona klijesta opremljena su posebnim crijevima, kojima je zadat osigurati odličan osjećaj prilikom kočenja. Ukoliko razmišljate hoće li vam novi XJ6 stati u postojeće spremište, ukupna duljina oba modela iznosi 2.120 milimetara, a bez obzira na to raste li cijena goriva ili pada, u spremnik ga stane 17,3 litre.

### Čvrsto na zemlji

Čim sjednemo na motocikl, primjećujemo kako je vrlo uzak u području sjedala i u području koljena. To omogućava izuzetno lagano spuštanje nogu na tlo čak i nižim vozačima, a dodatno i olakšava upravljanje u gradu te pri iznenadnim promjenama smjera. Položaj tijela kod ovakvih motocikala je prilično univerzalan, pa se i ovdje osjećamo potpuno opušteno, kao da smo ga već ranije vozili. Osim toga, upravljač se može pomicati naprijed-nazad na ekscentričnom hvatištu s vilicom i to 12 mm prema nazad i isto toliko prema dolje. I sjedalo se može pomicati 4 mm prema naprijed i 2 mm prema dolje. Sve to pokazuje koliko je motocikl svestran i namijenjen širokoj klijenteli.

Tako se ponaša i u vožnji. Komande su mu mekane i podatne, pa mu na putovanjima gotovo nećete moći naći zamjerku. S obzirom da je ovaj model slabija [i to čak 20 'konja'] verzija modela

FZ6, jedva smo čekali da u dinamičkoj provjeri vidimo koliko je 'uškopljen'. Kako cesta na početku, dok nismo izašli iz Sydneyja, nije dozvoljavala vratolomne brzine, zaista nismo zapazili nikakav nedostatak snage. Agregat lijepo vuče iz niskih okretaja i pun je u svakom trenutku naglog odvrtanja ručice. Nema nikakve stanke ili zadrške svojstvene agregatima male zapremine koji se visoko vrti. Dakle, vrlo je ugodan i ne treba ga vrtjeti da bi bio spreman na akciju, slično kao dvocilindrični agregati. Kad ga potjeramo do kraja, vidimo da ima nešto manje snage nego FZ6, no to nikako nije radno područje svenamjenskih nakeda. Osim toga, XJ6 je mnogo tiši od FZ6 i ne 'podivlja' na gornjem dijelu okretaja. Vjerujemo da se korisnici ovakvih vozila niti neće često naći blizu crveno označenog područja te neće iz svog motocikla vući zadnji atom snage. Kako je ovaj motocikl manje 'napet', vozač se može više opustiti u zavoju i uživati u dinamičnijoj vožnji bez

### Pregled konkurentnih malih naked modela sa 4 cilindra

MODEL	SNAGA	CIJENA
Yamaha XJ6	78 KS	52.950 kn
Suzuki GSF Bandit	85 KS	59.843 kn
Kawasaki Z750	106 KS	57.627 kn
Suzuki GSR 600	98 KS	68.376 kn
Honda CBF 600	77 KS	*58.990 kn
Yamaha FZ6 S2	98 KS	61.500 kn
Honda Hornet	102 KS	*62.990 kn

\*nema još cijene za 2009. g.

### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> dvocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 65,5 x 44,5 mm
<b>Obujam:</b> 600 ccm
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
<b>Odnos kompresije:</b> 12,2:1
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje ø 32 mm
<b>Spojka:</b> više lamela u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelični cijevasti
<b>Ovjes:</b> teleskopska vilica promjera 41 mm hoda 130 mm; straga vilica sa jednim amortizerom hoda 130 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 160/60-17
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 298 mm i kočione čeljusti s 2 klipi, straga disk promjera 245 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.120, širina 770, visina sjedala 785, osovinski razmak 1.440, težina (s punim spremnikom) 205 -216 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 78 ks (57 kW) - 10.000 okr/min, maks. okr. moment - 6,1 kgm (59,7 Nm) pri 8.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 17,3 l
<b>+ cijena, položaj za niske vozače, mekan ovjes, kvaliteta, moderan prepoznatljiv dizajn, upravljivost, oprema</b>
<b>- tvrdna prednja kočnica, izbor svjetlijih boja za model Diversion</b>



Tko je rekao da je voziti motor opasno?

stresova. Oni pak koji pod svaku cijenu žele utrku sa svakim na cesti, morat će doplatiti za FZ6, jer on je ipak brži oko 20 km/h pri maksimalnoj brzini. XJ6 smo uspjeli potjerati maksimalno do indiciranih 210 km/h, što bi trebalo odgovarati stvarnoj brzini od 200 km/h. No, to ćemo ispitati s našim GPS sustavom kada XJ6 dođe u Hrvatsku i kada ga usporedimo s brojnom konkurencijom za 2009.

### Mekši od spužve

Yamahini tehničari su na modelu XJ6 napravili odličan kompromis između čvrstih sportskih komponenti i turistički mehanog upijanja. Pritom mislimo na baš sve komponente, počevši od okvira, koji nije niti krut niti spužvast, pa sve do amortizacije. Neravnine upija vrlo lako i ne leluja kao što je to nekad činio stari Diversion pri krajnjoj brzini. Lako tvornica deklara identično podešavanje ovjesa za verzije

naked i Diversion, nama se verzija s oklopom učinila mehanija i udobnija pri većim brzinama, a gola verzija nešto tvrđa i reaktivnija. Taj naš subjektivni dojam možemo pripisati razlici u frontalnim udarima vjetra pri dinamičnijoj vožnji i promijenjenom položaju nešeg tijela, jer nikako nije isto vozite li opušteno, zaštićeni iza maske ili se stalno borite s udarima vjetra koji nisu konstantni.

Primijetili smo i da je na našem testnom Diversionu prednja kočnica bila vrlo tvrda te je zahtijevala jači stisak, dok je ista takva na golom XJ6 bila dostatna. No, u oba slučaja nije prejaka, kako ne bi preplašila vozača i dovela ga u kriznu situaciju, pa čak ni onda kada se on iznenada preplaši i nekontrolirano stisne polugu. Za takve je ponudena i verzija s ABS-om. Sustav protiv blokiranja kotača na Yamaha radi odlično i ne uključuje se bezrazložno, kao primjerice na nekim BMW-ovim modelima. No, kočnice se mogu fino

dozirati, pa kotači niti ne blokiraju - osim ako to baš namjerno želite.

### Nije u konjima sve

Yamaha je ovim modelom napravila odličan posao. Sa cijenom od 52.950 kn ponudila je uglađenost 4 cilindra po cijeni jednog, jer za identičnu cijenu nudi i model XT 660 X, koji se smatra pristupačnijim na tržištu, a koji je čak 30 KS slabiji.

Uz ljepo boje i privlačan dizajn ne sumnjamo da će XJ6 naći put do kupaca, a vrlo lako bi se mogao popeti na ljestvicu najprodavanijeg modela na domaćem tržištu i skinuti krunu svom mentoru FZ6. U Yamaha tvrde da će proizvesti 25.000 komada ovog modela za cijeli svijet, u omjeru 50% naked i 50% Diversion. Želimo im da u vrijeme ove krize svi nađu put do kupaca, jer upravo su sada potrebeni ovako štedljivi motocikli opašog dizajna. ■



Ovakav dizajn bio bi primjereni skupljim motociklima. Danas već osnovni modeli posjeduju obilje trendi detalja. Bijela boja naked verziji najbolje stoji, osobito ispred Opere u Sydneyu