



Vozili smo

**YAMAHA
FZR 1000**

TRETJA GENERACIJA

Redki so tako zelo harmonični motocikli, kot zmore to biti Yamaha FZR 1000. Že vse od leta 1988 pomeni še nepreseženi vrh Yamahine cestno-športne ponudbe. V motociklizmu, kjer so znali neposrečeni modeli umreti tudi prej kot v letu dni, je šest let dolga doba.

Možje, ki so ustvarili Yamaho FZR 1000 in jo z leti le v drobnih detajlih izboljševali, so izkazali izjemno izostren občutek. Svet so dobesedno obogatili z draguljem na dveh kolesih.

V letošnjem letu je prišel na trg model tretje generacije, deležen le zmogljivejših zavor (s šestbatnimi čeljustmi) in kozmetičnih popravkov (v stilu modela YZF). To pa so malenkosti, ki potrjujejo, da je motocikel v osnovi še vedno izjem-



no zdrav in zanimiv. Odličen štirivaljnik s 145 KM in uglajeno krivuljo izdatne zaloge uporabne moči, vpet v okvir deltaxbox, ostaja čar tega motocikla. Toda tudi drugih prituklin ne kaže zanemariti.

Motocikel načeloma ni dirkač. Tudi ni turist. Pač pa je tisto nekaj vmes. In ta "nekaj" je tako zelo dober kompromis, da ostaneš po vožnji, s pločevinko tekočine v mirnih rokah in z obdrsanimi koleni, zadovoljno presenečen.

Poudarek je seveda na športnem življenju.

Dirkališče v Jerezu, kjer smo yamaham skušali spustiti dušo, je naporna in zahtevna steza, ki jo dirkaška družčina precej rada obiskuje. Tu je 4420 metrov solidnega asfalta, ki orisuje desni krog, splet nekaj težavnih in dokaj počasnih ovinkov, ki se prelivajo v dolge in hitre kombinacije, izginjajoče iz vidnega polja, kjer se izteče tretja, četrta, tudi peta prestava. Tu kolesi na izhodih že grabita ob robnik, ko skrit za oklepom meriš motocikel v ravnice, s polnim plinom, z iglo merilnika hitrosti proti 240 km na uro, in v "nizkem letu" švigneš mimo table 200 metrov ter se hip za tem obesi na zavore in miriš motocikel pred ostrim ovinkom, za drugo prestavo, ki se lomi v desno.

Noro lepo!

Ob takšni igri bi bilo pametno prelepiti merilnik hitrosti. Kajti, ko motocikel leži že povsem na boku in na kolenu in zvok z asfalta hreščeče opozarja, da je aluminija na stopalkah vedno

manj, pogled nanj človeka pretrese. Ljudje ob stezi se spreminjajo v barvne zmazke. In čeprav so jeklene ograje ob robu steze izdatno obložene s slamo, roka instinktivno popusti ročico plina. Tako narekuje zavest, ki kalkulira desetine metrov v sekundi in ocenjuje širino asfalta.

Drugače pa govori tisti občutek, ki se naseli iz motocikla v telo že po prvih prevoženih kilometrih. Motocikel se tako lepo pusti čutiti.

Yamaha FZR 1000 vliva tudi hudo previdnemu vozniku eno samo velikansko zaupanje (zagotovo tudi zaradi Metzelerjevih gum ME-Z1, opasnih z jeklenimi nitmi). Potem pustiš tisti zlovesči merilnik hitrosti "pri miru", naj visi tam pri strani v oklepu in plaši samega sebe. In se povsem prepustiš temperamentnemu plesu s hitrostjo. Dviguješ ritem iz kroga v krog, da se čuti privadljivo hitro odvijajočemu se filmu. Pogleduješ le še na rdeče polje merilnika vrtljajev. Zbrano seštevaš in odštevaš prestave v menjalniku, po metrih pomikaš točko zaviiranja bliže stometrski tabli. Iščeš najbolj tekočo linijo čez ovinke.

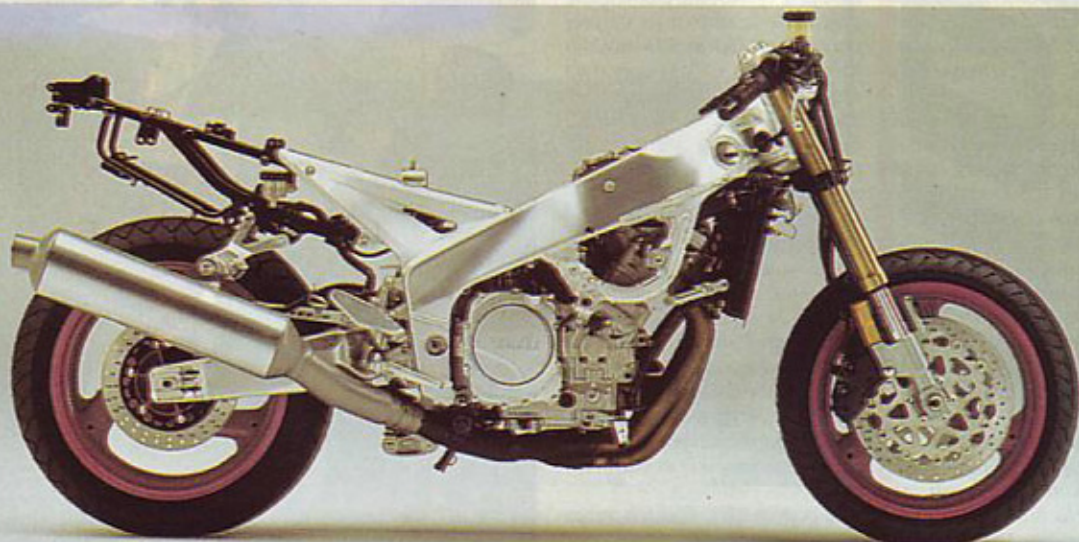
Yamaha sledi.

Ne rita.

Ne beži iz rok.

Ne utruja.

Če sem malce dlakocepski, na pospeševanjih, ko je motocikel še globoko nagnjen, je zadek rahlo pokimavajoč zaradi moči, ki se sprošča na gumi. Pa menim, da bi se to dalo v hipu urediti z nastavitvijo vzme-



tenja.

Yamaha zmore vse. Zmore tudi več. Prav po dirkaško zanesljivo pelje.

Tako brezhibno popolno, da je precej jasno, kdo ta ples resnično vodi. Voznik! Jasno kot beli dan. In pomirjujoče.

Približno tako solidno se motocikel kaže tudi na običajnih cestah. Tu je moč opaziti, da je voznikov položaj še na meji potovalnega udobja. Motocikel ne lomi rok in ne utruja vratu. Je pa res, da v prometu teža in dolga medosna razdalja prideta bolj do izraza kot na tekoče speljani stezi in bi bilo kakih deset kilogramov manj edina pričakovana izboljšava - za četrto generacijo.

•••

Dobro, že res, da človeka kdaj pa kdaj rado zanese in se ves prežet zmede ob takšnem dvokolesniku, ki je navsezadnje le skupek aluminija in plastike. Vendar zadevo kaže poskusiti. In za tem verjeti. FZR 1000 ostaja spoštovanja in občudovanja vreden motocikel. Jutri bo pa, če ugledamo boljši motocikel, morda drugače.

MITJA GUSTINČIČ

Foto: FRANK HERZOG



Yamahin štirivaljnič generacije genesis, s 1003 kubiki, po petimi ventili na valj in cilindričnim ventilom za regulacijo toka izpušnih plinov v izpušni cevi (EXUP), je izjemno soliden agregat, ki v odprti izvedbi iztisne lepih 145 KM pri umirjenih 10.000 vrtljajih v minuti.

Sama zaloga moči niti ni tako ekstremnega pomena, saj tudi motor s 100 KM ali 125 KM streže z odlično uporabnostjo. Vsa ta moč je v življenju bolj poredko uporabna.

Več šteje, kako se ta moč preliva na zadnje kolo in na cesto. Odprta izvedba zmora navor 107 Nm pri 8.500 vrtljajih v minuti, kar je slabih deset odstotkov več, kot to zmorejo pridušeni motorji. Tako za vse tri velja, da je moč v spodnjem in srednjem območju vrtljajev izjemno uporabna. Toliko, da je krog, odpeljan po dirkališču le v najvišji, peti prestavi, izjemno hiter. Celo proti pričakovanjem. Poigravanje z ročico plina in popolno lenarjenje z menjalnikom je dovolj za tekočo, celo hitro vožnjo. Tu

so pri Yamahi opravili odlično delo.

V letošnjo sezono prihaja Yamaha FZR 1000 z izpopolnjenim menjalnikom, kar se v praksi kaže z zelo točnim in tihim prestavljanjem. Občutek s prestavne ročice je tak kot na dirkalnikih za GP: kratki, točni gibi.

Deltabox: pojem solidnega okvirja iz oblikovane aluminijaste pločevine (zasnovo so najprej uporabili na 250- in 500-kubičnih dirkalnikih za GP), ki uporablja motor kot nosilni element. Tudi zadnje nihajne vilice so zasnovane box, izdelane iz aluminijaste pločevine. Tu tudi dlakocepec ne bo našel pripomb.

Usklajeno z okvirjem nastopa tudi vzmetenje. Prednji del se opira na lepe in odlične Öhlinsove vilice sistema upside-down, ki so jih za sezono '94 izpopolnili v delovanju hidravlike, zmanjšali notranja trenja in dopolnili z gumijastim blažilnikom, ki prepreči zbijanje vilic ob ostrem zaviranju. Tudi zadnji blažilnik je povsem na nivoju motocikla in voznikskih želja.

Za popolnejši izkoristek moto-

Leto 94: šestbatne zavorne čeljusti





cikla so tehniki na prednje kolo privijačili nov zavorni komplet: par kolutov premera 320 mm je opremljen s šestbatnimi čeljustmi, ki smo jih prvič videli na modelu YZF 750. Brez pretiravanja lahko zapišem, da FZR 1000 zavira tako dobro, da prenekateri voznik tega ne bo znal v celoti izkoristiti.

Najbolj opazna novost na letošnjem modelu je seveda zunanji videz, ki zvesto sledi potezam modela YZF, s ški-lastima žarometoma vred. Novo oblikovan aerodinamični oklep je nastal s poudarki na udobju voznika in sopotnika. Pri veliki hitrosti je vetera v ramah manj, pa tudi udarjajočega vrtinčenja vetera na hrbtu je manj.

Ne kaže pa prezreti nove kontaktne ključavnice (kot pri modelu GTS 1000), ki naj bi tatomom oteževala življenje.

Voznik bo cenil tudi ročice nove generacije: tako sklopki kot prednji zavori je mogoče nastavljati odmik od krmila. To je znan, vendar uporaben detalj.



Uporabno: po odmiku od krmila nastavljiva ročica

Tehnični podatki

Motor: štiri-valjni - štiritaktni - tekočinsko hlajeni - tekočinsko hlajeni oljni hladilnik - dve odmični gredi v glavi - po pet ventilov na valj - EXUP v izpušni cevi - vrtina in gib 75,5 x 56,0 mm - prostornina 1003 kubike - kompresija 12:1 - največja moč 107 kW (145 KM) pri 10.000/min - navor 107 Nm pri 8.500/min - podtlačni uplinjači 4 x mikuni BDST 38 - digitalni vžig

Prenos moči: zobniški primarni prenos - večploščna sklopka v oljni kopeli - petstopenjski menjalnik - veriga na zadnje kolo

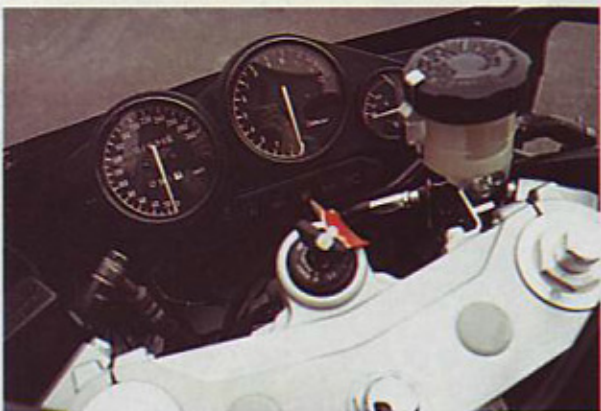
Okvir: deltabox iz aluminijaste pločevine - medosna razdalja 1470 mm - kot glave okvirja 26,4 stopinje - predtek 108 mm

Vzmetenje: spredaj Ohlinsove oljna vzmetne teleskopske vilice upside-down s hodom 120 mm - zadaj centralni blažilnik s hodom kolesa 130 mm

Kolesa in gume: spredaj kolo 3,50 x 17 z gumo 130/60-17 - zadaj kolo 5,50 x 17 z gumo 170/60-17

Zavore: spredaj 2-krat delno plavajoči kolut ø 320 mm s šestbatno čeljustjo - zadaj kolut ø 267 mm

Mere in teža: dolžina 2205 mm - širina 745 mm - višina 1170 mm - višina sedeža od tal 775 mm - najmanjša razdalja od tal 135 mm - teža (suha) 214 kg



Deltabox + vzmetenje öhlins + motor z močjo 145 KM

N 19 K



NOVOLAN
EKSKLUZIVNI ZASTOPNIK
COMPACO

Jerihova 44, 63320 Velenje, Tel./fax.: (063) 855-612