

## YAMAHA FZR 600 R

Ura je bila deset dopoldne, ko je zvok motorjev zarezal skozi meglice na dirkališču Jerez.

Po nekaj krogih so testi že prerasli v precej ostro vztrajnostno dirko.

Garaški ritem.

Pol ure vožnje. In kockasta zastava. Slabih deset minut počitka, dolivanje goriva in kontrola motociklov. Menjava motociklov. Spet pol ure vožnje.

In v tem tempu tja do večera, ko so motorji utihnili.

# ZADNJI JE PRVI

Uspešno zaključen dan: kopica obrabljenih gum, serija obrušenih stopalk, kljub dirkaškemu ritmu nobene okvare in le en razbit motocikel.

Yamaha FZR 600 R se je pokazala v kar najlepši luči in težko si je danes želeti v tem razredu (razen nižjih cen) še več motocikla, še boljše zmogljivosti, še več zanesljivosti.

To, da ni bilo padcev, veliko razbitih motociklov in potolčenih novinarjev, kaže v dobršnji meri pripisati motociklu samemu. Tako dirkaško obarvane vožnje se le redko končajo brez razbitin ob stezi.

Toda yamaha FZR/R tako naravno sede v roke, se lepo odziva na vsak gib telesa, mirno in zanesljivo sledi zamišljeno smer. Daje zanesljiv, varen občutek. Pa hkrati dovoljuje dirkaške limite, ostra zavirjanja ter ostra pospeševanja. Jerez je zahtevno dirkališče. Tam najboljši motociklisti v boju za svetovno prvenstvo v dokaj varnem ambientu prehitevajo fiziko.

Tudi če nočes, te ta dirkaški šarm okolj potegne vase. Skorajda nehote vrtiš motor vse do rdečih številk merilnika vrtljajev. Tiščiš poln plin čim dlje proti ovinku.

Na merilnik hitrosti, ki na vsaki ravni kaže čez 200, ni dobro preveč gledati. Zaviraš pri zadnji tabli, ki označuje oddaljenost od ovinka, z vsem srcem, da oči kar izstopijo zaradi ostrega pojemka. In motocikel povsem sledi željam, mirno, brez pometanja ali drhtenja. Motor niti enkrat ni zakašjal. Menjalnik in sklopka se odzivata z vzorno točnostjo. Mehko naraščajoče motorne moči je dovolj tudi za izbirčneže. Iz 600 kubikov so tehnički iztisnili 100 KM in uporaben navor. Toda razdalje se prično skrajševati, ko igla v merilniku vrtljajev niha nad osmimi tisočaki.

Dave Bean, že sivolasi Yamahin testni voznik, je iz boksov spremiljal dogajanje na stezi in, gledajoč na uro, zagotavljal, da se da voziti še hitreje. Tudi Metzelerjevi može, ki so skrbeli za gume, so komentirali, da je mogoče odbrusiti še kako sekundo, da je se rezerva v motociklu in seveda v gumah, jekleno opasanih ME Z1.

Lepa reč! Vsi smo gnali nove yamahe do lastnih limitov, pa bi motocikel zmogel več. Torej jasno. Zmore več kot pa vozniki,





ki bodo dobili motocikel v roke. Mar ni to dober občutek? Yamaha FZR 600 R se je v ekstremnih zahtevah briljantno izkazala. Na cesti ne bi nihče zahteval od motocikla tolikšne poslušnosti.

Naslednji dan pa smo se odpeljali z yamahami FZR 600 R na izlet. Iz Jereza, ki je slabih 100 metrov nad morjem, tja visoko v hribovje med slikovite vasi, obarvane v belino, na več kot 1100 metrov

*Yamaha predstavnik pri nas nam je sporočil, da so nove yamale FZR 600 R že na poti v Slovenijo. Po oceni naj bi bili motocikli dosegli ob koncu januarja in tako bodo tudi prva zanimiva novost na naših cestah.*

*Cena? Prvi izračun kaže, da bo ugodnejša rot v sosednjih državah, saj naj bi se tovarniška cena gibala okoli 10.800 DEM. Seveda bo treba pristeti se vse dajatve.*

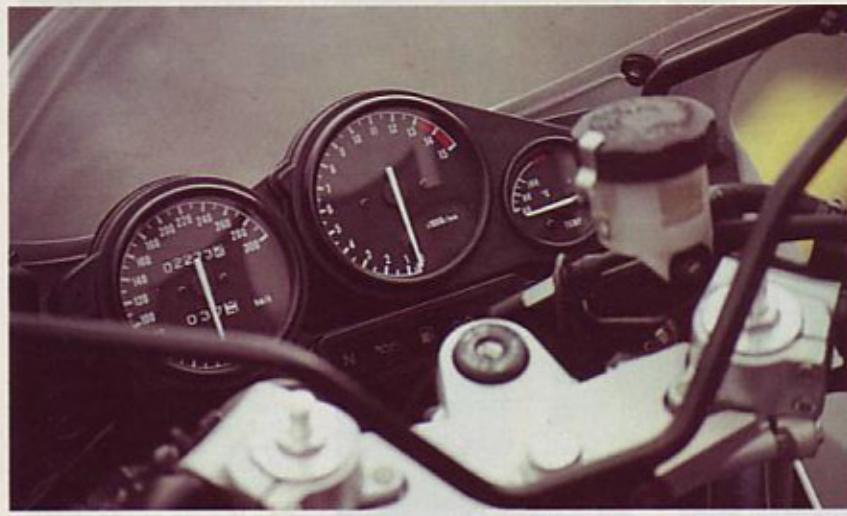
nadmorske višine. Pot je vodila po vijugastem, vegastem, grbastem in zlizanem asfaltu. Zanimivo.

Yamaha FZR 600 R je motocikel dirkaškega videza in zmogljivosti. Po dosedanjih izkušnjah sodeč je bilo tako mogoče pričakovati naporen dan. Turizem z dirkaško pokrčenimi koleni, napetim hrbotom in telesom, oprtim le na roke, ni bilo nikoli prav zabavno in sproščajoče početje.

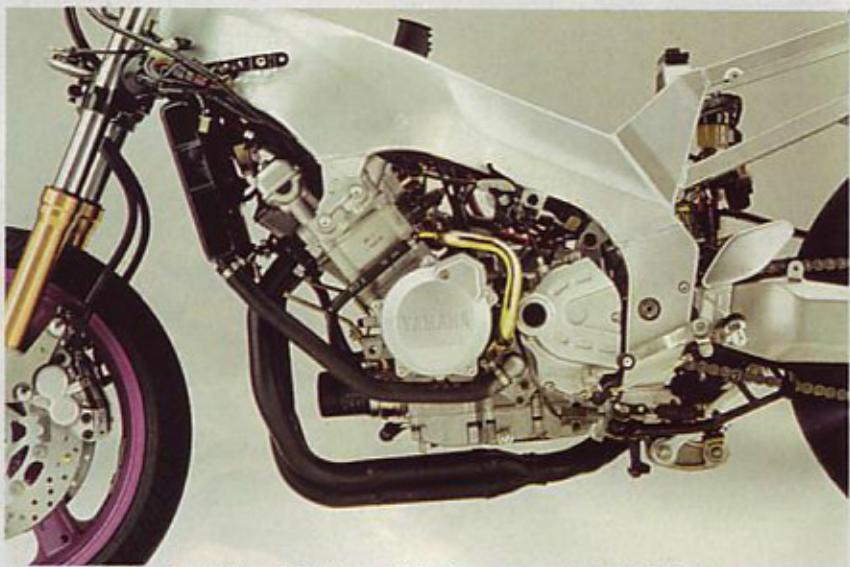
Konstruktorji so se potrudili združiti nemogoče. Športnost in udobje. Ve se, da večina cestnih športnikov le redko ali pa nikoli ne zaide na asfalt dirkalnišča. Zato so vozniku (in sопotniku) namenili bolj pokončno držo (noge razprtne pod kotom 58,2 stopinje, pri YZF/R pod kotom 55,5 stopinje; telo nagnjeno naprej, merjeno od vertikale, pod kotom 23,1 stopinje, pri YZF/R pod kotom 29,1 stopinje), višji pleksi aerodinamičnega oklepa in bolj v stran pomaknjeni vzvratni ogledali.

Tudi dvodelno krmilo je dovolj razprto in rajdni krog motocikla je le 3,2 metra (pri FZR 600 meri 3,5 metra), da tudi iskanje prostora v mestni gneči ni težko in nevarno opravilo.

Pa vsega tega takole s prostim očesom ni mogoče opaziti. Motocikel ostaja športnik. Se pa udobje čuti, predvsem zvečer, ko po celodnevnom vijuganju še lahko spišeš kako pivo in vržeš oči za dekleti.



**V oklep: dirkaško vpeti trije merilniki in izboljšana ključavnica za zaščito motocikla pred krajo.**



**Okvir deltabox je izdelan iz jeklene pločevine, motor je nosilni element.**

Yamaha je leta 1988 z modelom FZR 600 začela soustvarjati nov razred motociklov: lahkih in zmogljivih, za zmerno ceno in s sprejemljivimi stroški vzdrževanja. Tu je konkurenca postala ostra.

Razred supersport se je v življenju prijal, odprl je tudi zanimive dirkaške možnosti in potisnil legendarni 500-kubični razred ob stran. Že prvi primerki motociklov tega razreda so se izkazali s solidno in harmonično konstrukcijo, ki je z leti ni bilo treba opazno spremenjati.

Model FZR 600 R prihaja na trg zadnji, saj je konkurenca svoje karte že razkrila. Izliv seveda ni majhen. Honda CBR 600 F je že leta motocikel, s katerim se merijo vsi drugi. Kupci so izostrili okus, in čeprav prodaja v svetu na splošno upada, ostajajo zvesti temu razredu motociklov, ki pomeni nekakšno uravnovešeno mejo med ceno in zmogljivostmi. Tudi lahketnost upravljanja je treba pristeti zraven.

Yamaha se je novega motocikla lotila širokopotezno na novo. Zelo je podoben repliki superbike z oznako YZF 750 R. To je ocitno tako iz oblik, vtisnjenev plastiko in lahko kovino, kot iz detailov, kot sta na primer žarometna v nosu oklepa, ki spominjata na privihane lisicje oči. Toda strategij so se odločili, da ohranijo staro ime, ki se ga drži tako dober imidž. Vse drugo pa je novo. Konstruktorje je ponekod omejeval le izračun končne cene, ki ga niso smeli preseči. Znotraj teh meja so imeli proste roke.

Motorju so namenili veliko pozornosti, in čeprav temelji na agregatu predhodnega modela, je koreninah sprememb toliko, da lahko govorimo o novi konstrukciji. Zastavili so si analogo, da mora motor iztisniti več moči in elastičnosti kot konkurenčni stroji.

Blok štirih valjev je odprt iz aluminija, enakih zunanjih mer kot pri predhodnem modelu, čeprav je vrtina povečana z 59 na 62 mm. Prostor so pridobili tako, da so spremenili sistem oblivanja valjev s hladilno tekočino, same stene valjev pa so površinsko otrdili z nanosom

keramičnega kompozita. To je tehnična novost pri štiritaktnih strojih. Omogočila je manjše tolerance med batom (ti imajo krajevno telo in lažji sornik) in valjem, obraba sten valjev je manjša, ugodnejše je prehajanje toplotne, raztežki med valji in motorno glavo so zmanjšani. Eno z drugim, motor zmore več moči ob zagotovljeni trajnosti in manjšem mehanskem hrupu.

V motorni glavi je zmanjšana prostornina zgor-

evalnih prostorov (z 12,3 ccm na 11,2 ccm), manjši je kot med ventilimi, za 0,5 mm so tanjša steba ventilov, ventilski vzmeti so krajevni in lončasti dročniki nad ventilimi in bolj poravnani so sesalni kanali. Motor diha prek štirih uplinjačev CVKD 34 mm in zajetne zračne komore, v kateri se umirja očiščeni vsesani zrak.

V motornem ohišju je nova, lažja in manj zvijajoča se ročična gred. Pri prejšnjem motorju je tehtala 7,12 kg, sedaj pa tehta 6,34 kg. Skorajda kilogram vrteče se mase manj pomeni hitrejše ozdrževanje na spremembe odprtja ročice plina.

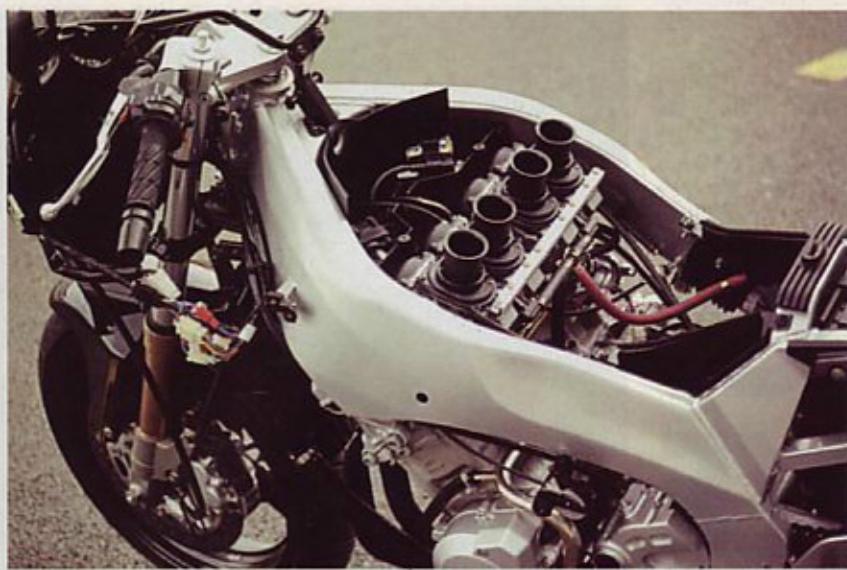
Povečanjem zmogljivosti motorja je sledila tudi ojačitev sklopke in solidnejše uleženje šeststopenjskega menjalnika. Med manjše izboljšave pa lahko štejemo tišji izpušni sistem sistema 4-2-1, zmogljivejši alternator in večji vodni hladilnik.

Motor je nosilni del jeklenega okvirja deltabox. Vanj je togo vprijet, obesjen. Okvir je opazno zajetnejši od predhodne konstrukcije in brez cevi, potekajočih pod motorjem. Za kilogram je lažji od letnika '93. In zadnja pomočna konstrukcija, ki podpira sedež, je na osnovno pravljena. Tega bodo veseli dirkači. Jeklena pločevina pa je ostala zaradi finančnega razloga. Toda napredek v okvirju je ociten in to se med vožnjo čuti. Torzijsko je za 200 odstotkov močnejši, vzdolžno togost so izboljšali za 185 odstotkov, bočno togost pa so povečali za 246 odstotkov!

Tudi geometrijske vrednosti so spremenjene. Medosno razdaljo so skrajšali z 1425 mm na 1415 mm, kot glave okvirja je ostal 25 stopinj, predtek pa je povečan s 94 na 97 mm. Zaradi skrajšane medosne razdalje je bilo treba za 10 stopinj (k vertikalni) zasukati celoten motor, s 45 stopinj na 35 stopinj. Je pa razporeditev teže med prednje in zadnje kolo le malenkostno spremenjena.

Tehniki niso sledili modi. Prednji del motocikla se opira na klasične teleskopske vilice s kraki premera 41 mm, ki pa so (ob vpjetju prednje osi kolesa) zaradi ojačanega dela zlati anodiziranih krakov videti kot





**Okvir obvija motor. Motor je iz vertikale nagnjen naprej za 35 stopinj.**

obrnjene vilice (upside-down). Nastavljam jim je mogoče prednapetost vzmeti.

Zadnje nihajne vilice deltabox so tudi iz jeklene pločevine, za 18 odstotkov so bolj toge, opre na nastavljiv mono blažilnik, ki deluje v geometrijsko izboljšanem ročičju sistema monocross. Tako prednjemu kot zadnjemu vzmetenju pa so namenili daljši hod, kar omogoča več udobja.

Zavorni komplet dveh delno plavajočih kolutov premera 298 mm in zadnjega koluta premera 245 mm deluje vzorno. Sprednje čeljusti pa so ostale širibatne, saj bi šestbatne pomenile tudi dražji motocikel. No, ja.

Ne bi pa rekeli, da je varčevanje zelo opazno. Tu so široka 17-colska aluminijasta kolesa, nizkopresečne radialne gume; od ročice na krmilu ločen rezervoarček zavorne tekočine, ročica zavore, nastavljiva po odmiku od krmila, solidna

stikala; v levo pomaknjen merilnik hitrosti, čitljivo izpisani tja do 300 km na uro; tik pred nos postavljen merilnik vrtljajev; stikalo za rezervo goriva, vtisnjeno v plastiko oklep na levem boku. In še je mogoče naštrevati. Posoda za gorivo je zaščiten z nanosom prozornega laka. Oklep pa ne. Morda bi rekeli, da so barvne bordure nekoliko nenatančno zlepiljene na oklep. Toda vsi stiki plastičnih delov motocikla so brezhibni. Na Yamahini kakovostni ravni.

Tekst: MITJA GUSTINČIČ  
Foto: FRANK HERZOG

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - vodno hlajeni - dve odmični gredi v glavi, gnani z verigo - po štirje ventilji na volj - vrtina in gib 62x49,6 mm - kompresija 12:1 - največja moč 73,5 kW (100 KM) pri 11.500/min - največji navor 65,7 Nm pri 9.500/min - uplinjači 4x keihin CVKD 34 - digitalni vzigalni sistem

**Prenos moći:** zobiški primarni prenos - večploščna sklopka v oljni kopeli - šeststopenjski menjalnik - veriga na zadnje kolo

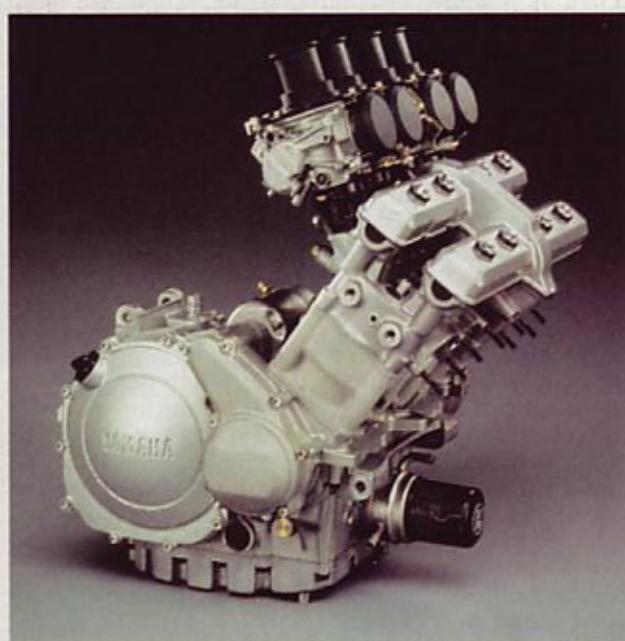
**Okvir:** deltabox iz jeklene pločevine - medosna razdalja 1415 mm - kot glave okvirja 25 stopinj - predlek 97 mm

**Vzmetenje:** spredaj teleskopske vilice s kraki o 41 mm in hodom 130 mm - zadaj monobažilnik v sistemu monocross, hod kolesa 120 mm

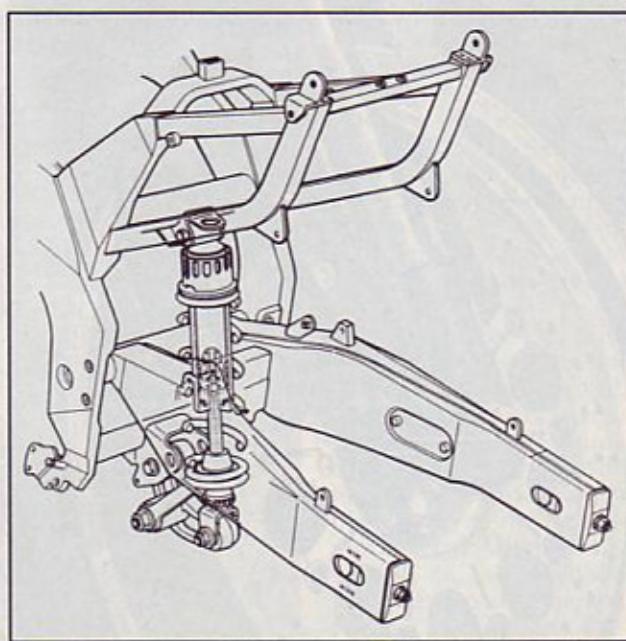
**Kolesa in gume:** kolo spredaj 3,50x17 z gumo 120/60ZR17 - kolo zadaj 5,00x17 z gumo 160/60ZR17

**Zavore:** spredaj dvakrat delno plavajoči kolut o 298 mm s širibatno čeljustjo - zadaj kolut o 245 mm

**Mere in teža:** dolžina 2050 mm - širina 685 mm - višina 1180 mm - najmanjša razdalja od tal 135 mm - suha teža 184 kg



**Motor:** obilica novosti v konstrukciji za več moči, ugodnejšo prožnost, večjo trajnost in manjše onesnaževanje okolja. Tudi s hrupom.



**Vpetje monocross zadnjega blažilnika.**