

Test:

YAMAHA
FZR 600



SREDNJI RAZRED

Izbira je prosta. Lahko se zapelješ v službo, na izlet ali pa z dečvo za hrbtom na dopust. Lahko greš na izlet, pa mimogrede patino mestnih kilometrov odbrišeš z gum še na dirkališču. Ali pa zaupaš motocikel dobremu »frizerju«, naložiš prikolico in se greš dirkača. V razredu do 600 kubikov, tudi z upom na zmago.





FZR 600: klasične športne linije, velika podobnost s FZR 1000

Yamaha FZR 600 je dobro zamišljen motocikel. V nobeni smeri ni pretirano ekstremen, da bi voznika omejeval. Je kot dobro vino – z leti vedno boljši. Že leta 1988, ko je prišel na trg, so bile ocene za novi motocikel v srednjem razredu ugodne. Prinašal je veliko športnosti in kakovostne tehnike za sprejemljiv denar.

V minulih letih so Yamahini tehniki motocikel izpopolnjevali v detajlih. Najhujši konkurent, honda CBR 600, je bil deležen bolj radikalnih razvojnih sprememb, ponuja 10 odstotkov več moči in malce bolj zaobljene obline. Takole, po prosti presoji bi morda kdo tudi rekel, da se Yamahi FZR 600 poznajo leta.

Toda ko daš na tehtnico zmogljivosti, tehniko in ceno, ostaja FZR 600 vse pozornosti vreden motocikel, zelo prepričljiv predstavnik v Evropi priljubljenega srednjega razreda, ki se ga je oprijela tudi oznaka »super-sport«. Motocikel je prodajno leto 1992 dočakal na novo obarvan, z ugodneje nastavljenim vzmetenjem in z drobnimi spremembami v motorju, ki pripomorejo k manjšemu trenju in tako k manjšim izgubam v moči. Na oko je povsem enak modelu FZR 1000, brez vidnih označb, ki bi dale na daleč razbrati razliko. Sorodstvo je očitno.

Yamaha FZR 600 izhaja iz projekta Genesis, ki se razkriva v štivaljnem vrstnem motorju

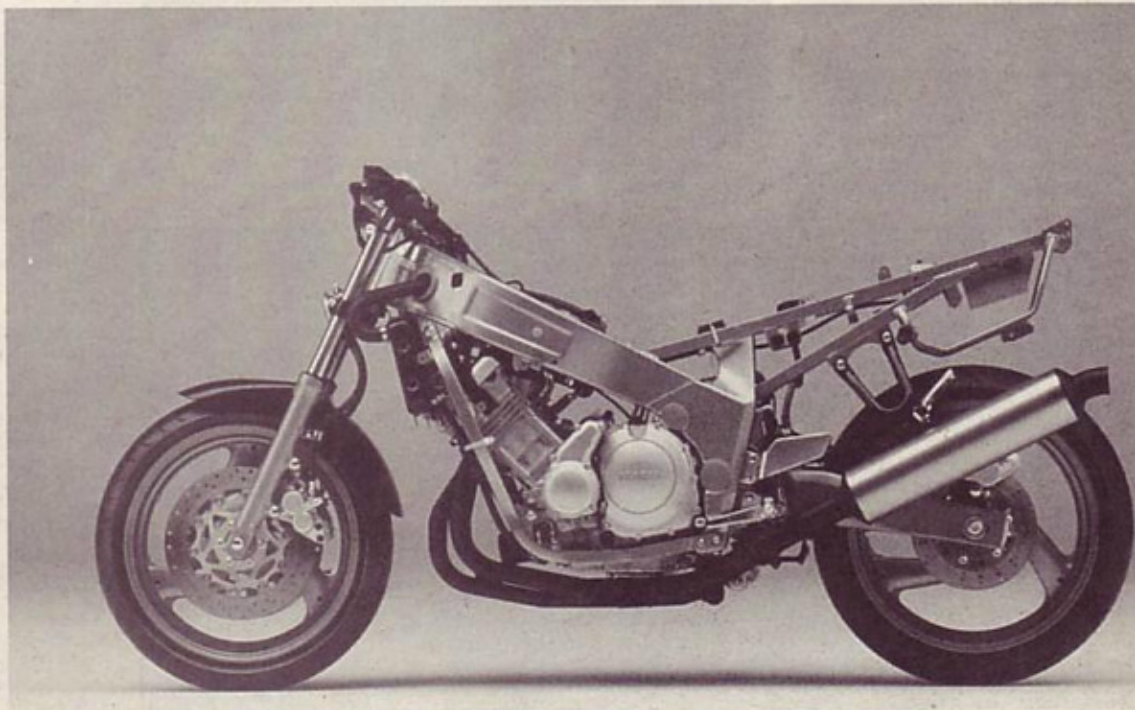
z močno naprej nagnjenimi valji motorja. Takšna arhitektura omogoča nizko težišče motocikla, ugoden vpliv na vozne lastnosti in tudi na odzivanje motorja, saj diha prek ravnih sesalnih poti.

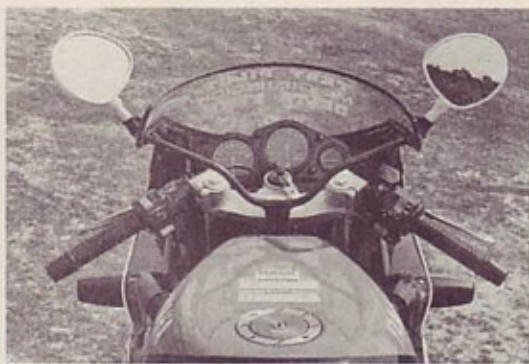
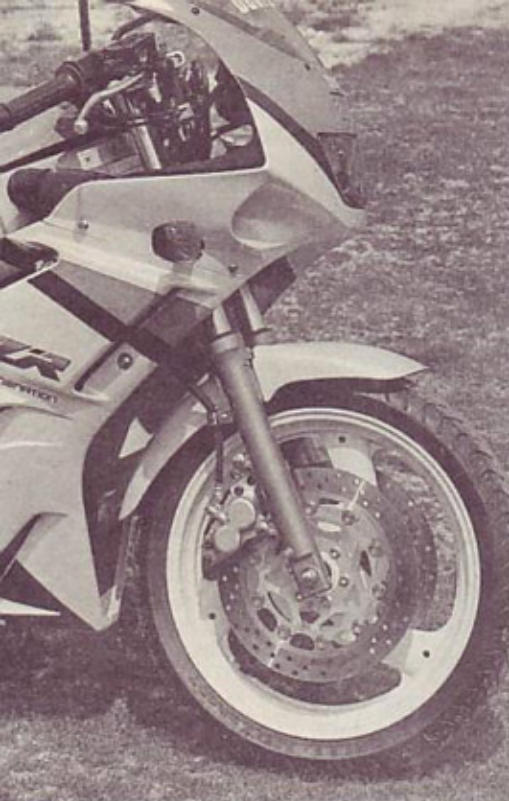
Motor s po štirimi ventili na valji napaja z gorivom baterija štirih uplinjačev BDST 32 Mikuni z novo nastavitvijo za prožnejše odzivanje motorja. Tovarna navaja največjo moč motorja 90,9 KM pri 10.500 vrtljajih v minuti. Meritve na zadnjem kolesu pa kažejo 81,5 KM pri 10.600 vrtljajih v minuti.

Motor je vpet v že kar legendarni deltaboks okvir, ukrojen iz visokokakovostne jeklene pločevine. Okvir tvorita dva krepko dimenzionirana nosilca, ki povezujejo glavo okvirja z vpetjem zadnjih nihajnih vilic. Primarna nosilca dopolnjuje spodnja kletka, oblikovana iz profilov kvadratnega prereza, ki so v celoto vijačeni. Paličje, ki podpira sedež, je privarjeno v celoto.

Vzmetenje sodi pri Yamahi v klasiko. Prednji del podpirajo teleskopske vilice s kraki premera 38 mm. Zadek pa je oprt na centralni blažilnik v sistemu monocross. Blažilnik dovoljuje nastavitev trdote vzmeti. Vzmetenje je uglaseno na športnost, toda brez tiste grobosti, ki cestnim voznikom prvo leto ni bila po godu.

Linije motocikla odražajo z oglatostjo in živahnimi barvami športno noto. Takšna pa je tudi oprema motocikla. To pomeni,





Pred očmi: merilnik vrtljajev vpel v penasto gumo. Aerodinamični oklep dobro varuje pred vetrom.

Kakovosten zavorni komplet, spredaj par delno plavajočih kolutov premera 298 mm. Pirellijeve radialke so primerna obutev.

da je v osnovi dvosedi sedež v zadnji polovici prekrit s plastično masko, ki jo je treba sneti, kadar se želi popeljati tudi sopotnik. Športnost veje iz trikrakih aluminijastih koles, obutih v nizkopresečne radialne gume. Pri izbiri mer zadnjega kolesa Yamaha vztraja pri klasiki, saj kolo v premeru meri 18 col, kanal meri 4 cole, kar je dovolj le za gumo 140/60VR18.

Izstopa zavorni komplet. Prednje kolo je opremljeno z lepim parom delno plavajočih kolutov premera 298 mm, vsak s po štiribatno zavorno čeljustjo. Na zadnjem kole-

su pa je privijačen kolut s premerom 245 mm in plavajočo zavorno čeljustjo.

S suho težo 181 kg, ki se z motociklom, pripravljenim na vožnjo, povzpne na povsem ugodne 203 kg, je FZR 600 tudi v rokah zelo lahek motocikel. Voznik se z rokami opira na dvodelno, ne pretirano nagnjeno krmilo, ki dovoljuje tudi sproščeno udobno držo. V aerodinamičnem oklepu, pred očmi voznika, sta v penasto gumo vpeta merilnika vrtljajev in temperature motorja, levo ob strani pa je ločen merilnik hitrosti. Ob svojem levem kolenu najde voznik k oklepu pripeto ročico čoka, ki je tako na malce ne navadnem, toda priročno me-

stu. Poleg je tudi pipica za gorivo.

Da motor ujame pravi utrip, potrebuje kratkotrajno ogrevanje. Zvok tiho sikajočega izpuha je ušesom prijeten, za okolico nemoteč. Ročica sklopke je lepo čuteča in dovolj lahkotna, menjalnik pa bi lahko bil tišji. Morda kaže glasnost menjalnika pripisati povsem novemu, neutečenemu motociklu.

Motocikel se že v prvih kilometrih vožnje izkaže kot zelo harmoničen in nezahteven primer. Počutje in vožnja sta naravna. Očitno je zelo lahkotno upravljanje, zato zna biti FZR 600 pravnega izbira tako za izkušenega motociklista kot za začetnika. Morda tudi prava zamenjava ob prehodu z lažjega motocikla. Ima pa motocikel dva značaja. Uglajena lahkotnost se namreč z odločnostjo na ročici plina prelevi v odlično športnost. Zvok motorja otrdi. Motocikel postane odločen športni instrument, hiter, živahen. Toda vseskozi z lahkoto obvladljiv, poslušen, v ničemer svojeglav. S povsem enako naravnostjo je mogoče z yamaho FZR 600 lagodno nizati kilometre, ali pa se ostro zaganjati v ovinke, dih pojemajoče zavirati in z ostrino pospeševati drugemu ovinku naproti. Motor se odziva tekoče.

Svojo krepkost izkazuje že nad 6500 vrtljaji v minuti. Nad 9000 vrtljaji daje najboljše od sebe in se z lahkoto vrta proti 12.000 vrtljajem v minuti. S šeststopenjskim menjalnikom je dobro usklajen.

Kakovost naših cest je daleč od tistega, kar bi sodilo pod kolesa športnega motocikla. Kljub temu pa se FZR 600 izkaže z vzmetenjem, ki dobro pobira grbine in ki se ne odziva z grobim sekanjem nazaj, tako da je še vedno mogoče govoriti o primernem udobju v vožnji. Pri športno ostri vožnji si voznik zaželi, da bi bil motocikel bolj obešen na prednji konec. Kajti ob pospeševanju postaja krmilo kar malce prelahkotno v rokah. Zahteva, da se voznik bolj prilepi ob ugodno visok rezervoar za gorivo, s čelado tik ob pleksiju aerodinamičnega oklepa. Razporeditev teže in geometrija okvirja omogočata tudi pri ostri vožnji lahkotno spreminjanje smeri. Voznik ima vseskozi dober občutek, da je v motociklu še veliko rezerve.

Kot pri večini športno uravnanih cestnih motociklov, tudi na yamahi FZR 600, sopotniku ni odkazanega veliko prostora. Sedež in nožni opori so visoko nasajeni, voznik sklonjen naprej in sopotnik pogreša primeren ročaj, oporo.

FZR 600 je zgleden predstavnik srednjega razreda, ki z visokimi zmogljivostmi ter ugodnim razmerjem med cen in kakovostjo že odvezemajo primat 750- in več kubičnim cestnim športnikom. Z vedno glasnejšimi govoricami o omejitvi največje moči na 100 KM pa se 600-kubičnemu razredu obetajo še zanimivejši časi. Kajti ti motocikli v rokah odločnega voznika, na tehnično zahtevnem asfaltu, pokažejo zadnjo luč tudi z močjo krepkejšim motociklom.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dve odmični gredi v glavi, krmiljeni z verigo – po štirje ventili na valj – vrtina in gib 59,0 x 54,8 mm – prostornina 599 kubikov – kompresijsko razmerje 12:1 – največja moč 66,9 kW (90,9 KM) pri 10.500 vrtljajih/min – največji navor 65,7 Nm (6,7 kgm) pri 8500 vrtljajih/min – uplinjači 4 x mikuni BDST 32 – gorivo vsaj 91-oktanski neosvinčen bencin – vodna hlajenje z 2,2 litra hladilne tekočine – olje v motorju in menjalniku 3,1 litra – digitalni vžigalni sistem – električni zaganjač – akumulator 12 V 12 Ah.

Prenos moči: primarni zobniški – sekundarni z verigo – večploščna sklopka v oljni kopeli – šeststopenjski menjalnik: I, 2,846; 2, 1,947; III, 1,550; IV, 1,333; V, 1,192; VI, 1,111.

Okvir: deltoboks iz jeklene pločevine – kot glave okvirja 25 stopinj – predtek 94 mm – medosna razdalja 1.425 mm.

Vzmetenje: spredaj hidravlične teleskopske vilice s kraki premera 38 mm in hodom 130 mm – zadaj jeklene nihajne vilice s centralnim blažilnikom v sistemu monocross s hodom blažilni-

ka 43 mm in hodom zadnjega kolesa 115 mm – na blažilniku nastavljava trdota vzmeti.

Kolesa in gume: aluminijasta trikraka kolesa – prednje MT 3.00 x 17 z gumo 110/70ZR17 – zadnje MT 4.00 x 18 z gumo 140/60ZR18 – gume Pirelli MP7 sport.

Zavore: spredaj 2-krat delno plavajoči kolut s premerom 298 mm in štiribatno zavorno čeljustjo – zadaj en kolut premera 245 mm s plavajočo čeljustjo.

Mere in teža: dolžina 2170 mm – širina 700 mm – višina 1155 mm – višina sedeža od tal 785 mm – najmanjša razdalja od tal 135 mm – suha teža motocikla 181 kg – posoda za gorivo 18 litrov (3,4 litre rezerve).

Meritve: pospešek od 0 – 100 km na uro	3,5 s
pospešek od 0 – 400 m	11,4 s
največja hitrost	237 km na uro
zavorna pot od 100 km na uro do ustavitve	36,8 m
zavorna pot od 140 km na uro do ustavitve	72,0 m
teža motocikla, pripravljenega za vožnjo	203 kg

Zastopnik: Delta Team Krško, Cesta krških žrtev 12, 68270 Krško

Cena do registracije: 629.035 tolarjev

Mitja Gustinčič
Foto: Igor Zaplatil