

FAZA NA FAZERA

Nakedy są coraz popularniejsze, dlatego poszliśmy po całości i do testu na 25 000 km zatrudniliśmy Yamahę FZ1 Fazer.

Tekst J. Modrzejewski, zdjęcia P. Mazur i J. Ociepko

Nie chodzi tu o to, że lubimy być na fazie – przynajmniej nie tylko. Kilka lat temu znęcaliśmy się nad Yamahą FZ6 (patrz: MOTOCYKL 9/2004, 12/2004, 4/2005). Dała radę, ale pozostał niedosyt. Dlatego mieliśmy fazę na Fazera. W końcu w połowie zeszłego roku w nasze łapy wpadł FZ1 Fazer – agresywny naked, który chce wyglądać jak niewiniątka. To wrażenie potęgują pełna owiewka (założona przy 12 120 km) i wyższa szyba (koszt 1700 zł) oraz dwa boczne kufrы (2600 zł).

Jednak prawdziwą naturę trudno ukryć. „Faze” po angielsku oznacza denerwowanie. Dlatego chcemy sprawdzić, czy Yamaha z natury jest nerwusem. Nie ma żartów, bo silnik Fazera w prostej linii pochodzi z R1

(rocznik 2004/2005). Jednak trochę w nim grzebięto: stopień sprężania obniżono z 12,4:1 do 11,5:1, dano łagodniejsze kąty rozrządu, krótszy (o 0,3 mm) skok zaworów ssących, nowe mapy zapłonu i wtrysku. Nic dziwnego, że moc spadła do 150 KM, jednak to i tak wypasione stado kucy. W zamian moment obrotowy jest niemal identyczny jak w superbike’u (106 Nm przy 8000 obr/min). W wydechu dalej pracuje zawór exup. Do nowych zadań skrócono przełożenie dwóch ostatnich biegów (5. i 6.).

Kwestia przyzwyczajenia

Mimo tych wszystkich zabiegów, czterocylindrowiec zachował swój charakter: bardzo lubi obroty i pazury pokazuje po-

historia testu

km	
25 000	
24 000	
23 000	
22 000	
21 000	
20 000	
19 000	
18 000	
17 000	
15 568	▶ obecny przebieg
14 694	▶ wymiana przednich klocków hamulcowych
14 300	▶ założony tylny amortyzator Öhlinsa
13 000	
12 120	▶ założona pełna owiewka
11 000	
10 252	▶ przegląd oraz wymiana opon
9736	▶ poluzowane śruby lewego stelaża
8732	▶ zderzenie z pieszym
8135	▶ awaria pilota od alarmu, odkręciły się śruby od zamków w obu kufrach
7000	
6000	
5525	▶ odkręciła się śrubka mocująca owiewkę
5000	
4000	
3000	
2589	▶ początek testu

Kokpit wygląda OK i jest czytelny w niemal każdych warunkach. Słupkowy wskaźnik paliwa wali ściemę jak z nut.





wyżej 7000 obr/min. Poniżej osiągi nie porażają – jak na litra. Można powiedzieć, że jest bardzo przyzwyczajony. Cieszą bezpośrednia reakcja na gaz oraz łatwość wkręcania się na obroty.

Natomiast elastyczność to nie powód do dumy dla Fazera. Po prostu czasami redukcja biegu wydaje się szybszym i bezpieczniejszym pomysłem. Tym bardziej że i sprzęgło, i skrzynia są na poziomie. Też ostatniej można zarzucić trochę za długie przełożenie i za duży luz pomiędzy jedynką a dwójką. Na początku często

zamiast dwójki przełączałem na luz. To kwestia przyzwyczajenia.

Kręgosłup sprzęta stanowi odlana z aluminium rama grzbietowa i kozacko wyglądający wahacz z tego samego materiału. Widelec upside-down zestrojono dość twardo, co korzystnie wpływa na prowadzenie, a komfort przy tym nie cierpi. Każdy może dostroić go pod siebie – lewa goleń odpowiada za tłumienie dobicia, prawa – odbicia. Z kolei w mocowanym systemem dźwigni amortyzatorze do pełni szczęścia brakuje regulacji tłu-

mienia dobicia.

Do prowadzenia nie można mieć większych zastrzeżeń. Wyczucie przodu wyraźnie się poprawiło po zmianie kapci. Fabrycznie zakładane Micheliny Pilot Road zostały zastąpione Maxxisami Presa Sport.

Największym wyzwaniem

...jak do tej pory był dla nich wyjazd do Gdyni na imprezę „Mikołaje na motocyklach” (6 grudnia). Na trasie Wrocław – Trójmiasto temperatura najczęściej

oscylowała wokół zera, a po zmroku zaczęło padać. Oczywiście nie było mowy o żadnym dawaniu po garach. Opony dały radę. Trzymały pewnie i budziły zaufanie. Nie zaliczyły żadnego uślizgu. Brawa za przyczepność, feedback oraz neutralność.

Pozycja za kierownicą może zaskoczyć. Ze względu na pękaty zbiornik paliwa, trzeba szeroko rozłożyć kolana. Na szczęście można się do tego przyzwyczaić. Szeroka kierownica dobrze leży w dłoniach. Lusterka zapewniają dobry wgląd w to, co się dzieje za plecami. Kąt ugięcia kolan nie jest najmniejszy, ale to nie przeszkadza nawet na

dłuższych trasach. Do kanapy nie ma większych zastrzeżeń, tyle że mogłaby być bardziej miękka. Pasażer(-ka) ma gorzej. To, że siedzi wyżej, na węższym i jeszcze twardszym siedzeniu, można jeszcze przeżyć, ale pod warunkiem, że załoga nigdzie się nie spieszy.

Na autostradzie silnik potrafi tyknąć nawet 12 litrów na setkę. W kryzysie łatwo sobie z tym poradzić. O finanse za dba pasażerka (nie musi być oszczędna ani skąpa). Po przekroczeniu 160 km/h jej kask wpada w turbulencje tworzące się za plecami jeźdźcy. To oznacza turboaerobik dla mięśni jej karku. Jeźdźca bolą od tego żebra (uderzenia kevlarowymi ochraniaczami rękawic po

jakimś czasie irytują), a do tego musi się jeszcze nasłuchać na postoju... Wystarczy trochę zwolnić. Na 15 000 km średnie spalanie wyniosło 6,42 l/100 km – to bardzo przyzwoity wynik, biorąc pod uwagę, że jeźdźcy testowi mają tendencję do odkręcania gazu w opór.

Pierwsze 12 000 km Fazer pokonał ubrany w półowiewkę. Wystarczająco chroni ona przed pędem powietrza i opadami, ale nie ma się co oszukiwać: jak łatwo,

nowe gumy

Seryjnie montowane Michelin Pilot Road nie są najlepszym pomysłem. Nie wzbudzają zaufania (szczególnie przód) ani nie są mistrzami neutralności. Dlatego przy okazji przeglądu (10 000 km) zmieniliśmy je na Maxxis (firma kojarzona z off-roadem). **FZ1 dostał model Presa Sport**, a konkretnie 120/70 ZR 17 58W z przodu oraz 190/50 ZR 17 73W z tyłu. Jak do tej pory nie ma powodów do narzekań. To był dobry wybór.



amore mio

Seryjny amortyzator ma regulację napięcia wstępnego sprężyny (klucz hakowy) oraz tłumienia odbicia. Często wozimy pasażerki i pełne kufry, więc postanowiliśmy ułatwić sobie życie. W warszawskim PTM-ie podmieniliśmy go na Öhlinsa. Nie dość że ma on pełną regulację, to mogłyby go stroić dzieci. Napięcie wstępne sprężyny, jak na turystyka przystało, można ustawiać za pomocą pokrętła (za podnóżkiem pasażera). Tłumienie odbicia za pomocą pokrętła u dołu amortyzatora, a tłumienie dobiecia również pokrętłem, ale umieszczonym przy zbiorniczku gazu. W warsztacie amortyzator został zestrojony pod jeźdźcę ważącego 94 kg. Więcej o tym, jak się sprawuje, przeczytacie w drugiej części naszego testu.



▲ Tak wygląda seryjny amorek po 14 300 km. Pożegnaliśmy się z nim bez żalu.

▼ W Öhlinsie regulacja napięcia wstępnego to łatwizna (pokrętło). Do tego można regulować tłumienie do- i odbicia.



Poznaj całą rodzinę Yamaha FZ – zajrzyj na

» www.motocykl-online.pl/kod=27_t

WWW



Dokończenie na str. 112



USTAWIENIA

Amortyzator

tłumienie odbicia 5 U*

napięcie wstępne sprężyny stopień 1

* – obroty (U) liczone od pozycji zamkniętej



USTAWIENIA

Widelec

tłumienie odbicia 5 U*

tłumienie dobicia 8 U*

napięcie wstępne sprężyny stopień 5

* – obroty (U) liczone od pozycji zamkniętej



klocki wymiękły

Przy 14 694 km ktoś nieco spanikował i zlecił wymianę przednich klocków hamulcowych. Okazało się, że wytrzymałyby one jeszcze ok. 1000 km. Jednak jak ma się przed sobą kilkadziesiąt kilometrów do domu, człowiek woli mieć pewność hamowania. W Gdańsku fabryczne klocki zostały zastąpione włoskimi **Ferodo Platinium**. Powinny dać radę do końca testu. Kosztowały 223 zł (bez robocizny – w promocji była gratis). Jak na motocykl o turystycznych aspiracjach, nie jest to powód do dumy.



nogawki były mokre. Szybę (od początku mamy podwyższaną) spokojnie można by jeszcze wydłużyć – może jakiś deflektor rozwiąże sprawę. To opinia bardziej wyrośniętych jeźdźców; niżsi nie narzekali.

Także po zmroku jest dobrze – drogę oświetla bardzo skuteczny, podwójny reflektor. Jednak żeby nie było zbyt różowo, Yamaha nawet w instrukcji obsługi nie zająknęła się ani słowem o regulacji wysokości świateł. A szkoda, bo kufry i pasażer na pokładzie powodują, że można podziwiać ptasie gniazda. A jazda do serwisu za każdym razem, gdy pojawi się potrzeba regulacji, to lekka przesada.

Zegary przed oczami

Centralnie przed oczami jeźdźca umieszczono cyfrowo-analogowy

kokpit. Nie ma tu żadnych ekstrawagancji (dwa liczniki przebiegu dziennego, zegarek, temperatura silnika, słupkowy wskaźnik paliwa, prędkościomierz i analogowy

615 zł tyle kosztował przegląd po 10 tys. km

obrotomierz), ale wszystko jest na swoim miejscu, a informacje są czytelne.

Najbardziej niebezpieczną przygodą w czasie dotychczasowego testu było spotkanie z nietrzeźwym pieszym. Poległy prawa część przedniej lampy, lusterko oraz wypełnienie owiewki. Na szczęście obyło się bez strat w ludziach. Fazer wrócił do nas po 1,5-miesięcznej przerwie. Naprawę organizował dealer Yamahy.

Faza na Fazerze nam nie przeszła. Przypadnie on do gustu lubiącym mocniej odkręcić. Sprzęt daje radę i w mieście, i na trasie, chociaż turystyka nie jest jego najmocniejszą stroną.

dane techniczne

SILNIK

Yamaha FZ1 Fazer

Budowa: chłodzony cieczą, 4-cylindrowy, 4-suwowy, rzędowy, DOHC, wałki napędzane łańcuchem, 5 zaworów na cylinder, smarowanie z mokrą miską olejową, wtrysk paliwa, śr. gardzieli 42 mm, regulowany katalizator z systemem dopalania spalin.

Elektryka: alternator 560 W, akumulator 12 V / 11 Ah.

Przeniesienie napędu: mechanicznie sterowane, wielotarczowe sprzęgło mokre, skrzynia 6-biegowa, łańcuch O-ring, przełożenie wtórne 45:17.

Śr. cylindra x skok tłoka 77 x 53,6 mm

Pojemność skokowa 998 cm³

Stopień sprężania 11,5:1

Moc maksymalna 150 KM (110,3 kW) przy 11 000 obr/min

Maks. moment obrotowy 106 Nm przy 8000 obr/min

PODWOZIE

Rama: grzbietowa z aluminium.

Zawieszenia: przód – widelec upside-down, śr. goleni 43 mm, reg. nap. wstępne sprężyny oraz tłumienie do- i odbicia, tył – dwuramienny wahacz z aluminium, centralny amortyzator z mechanizmem dźwigniowym, reg. nap. wstępne sprężyny i tłumienie odbicia.

Hamulce: przód – 2 tarcze, śr. 320 mm, zaciski 4-tłoczkowe, tył – jedna tarcza, śr. 245 mm, pływający zacisk jednotłoczkowy.

Wymiary opon 120/70-17; 190/50-17

Ogumienie w teście Michelin Pilot Road, Maxxis Presa Sport

WYMIARY I MASY

Dł./szer./wys. 2140/770/1205 mm

Rozstaw osi 1460 mm

Wysokość siodełka 815 mm

Skoki zawiesz. p/t 130/130 mm

Prześwit 135 mm

Kąt główki ramy 65°

Wyprzedzenie 109 mm

Masa własna 199 kg

Poj. zbiornika paliwa/rezerwa 18/3,4 l

DANE SERWISOWE

Przeglądy co 10 000 km

Wymiana oleju i filtra co 10 000 km

Olej silnikowy 10W40/20W40

Świece zapłonowe NGK CR9EK

Obroty biegu jałowego 1200 ± 100/min

Ciśnienie powietrza w oponach p/t 2,5/2,9 bara

CENA

51 500 zł (z ABS-em)



LAZER[®]

HELMETS



OSPRAY
Africa



OSPRAY
Genius

www.Rider.com.pl

**CENTRUM
MOTOCYKLOWE**



Kestrel
Inca



Kestrel
GI

HURTOWNIA

KRAKÓW - UL. KAMIENSKIEGO 53, TEL: 012 655 42 00



SMX
Bionic



SMX
Leaves

www.motoakcesoria.com

TWÓJ SKLEP INTERNETOWY