

Proč dělat motor jen tak pro nic za nic, když se ve skladu továrny válí spousta čtyřválců, které stačí akorát trochu poladit a motor pro naháče je na světě? Stejnou otázku si dali i v Japonsku a zatímco v první fázi posloužil agregát z Thundercatu, v druhém dějství sáhli po jednotce z Ršestky.



Supersporto



Technická data**Yamaha
FZ6 Fazer**

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4
objem	600 cm ³
vrtání x zdvih	65,5 x 44,5 mm
výkon	72 kW (98 k) / 12000 ot./min.
točivý moment	63 Nm / 10000 ot./min.
kompresní poměr	12,2 : 1
plnění motoru	vstřikování
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy vpředu/vzadu	2 kotouče Ø 298 mm, dvoupístkové
	třmeny / 1 kotouč Ø 245 mm
	jednopístkový třmen
rozvor	1440 mm
výška sedla	795 mm
suchá hmotnost	187 kg
objem nádrže	19 l
cena	234 318,- Kč

Historie nahatého stroje se píše od roku 1997, kdy bylo šestikilo představeno na pařížské výstavě. Zadní kolo tehdy roztáčel motor z Thundercatu upravený na střední otáčky a vše drželo v hromadě díky ocelovým trubkám. První větší náznak evoluce přišel v roce 2001 a motocykl dostal novou masku s výkonnějšími světlými a jinak tvarovanou nádrží s větším objemem. Její uzávěr byl převzat z Rjedničky, stejně jako kryt řetězu, objevila se větší zrcátka a výfukové potrubí z nerez. Vše, co jezdí, se výrazně nezměnilo, což je

a FZ6 sdílí s Ršestkou i rychlostní skříň, což už se nedá říct o sekundárním převodu. Rám je odlišný stejnou technologií jako u dárce agregátu a v případě Fazera na něm dokonce nenajdeš jediný svár. Dvě části (levá a pravá) jsou k sobě totiž přišroubovány, a to v oblasti hlavy řízení a v uložení kyvky. Kostra je o 7 kilo lehčí než u FZS a motor asymetricky uchycený v pěti bodech působí jako prvek rámu. U stroje pro letošní rok se změnila geometrie podvozku, kdy se také díky hodně dlouhé kyvce prodloužil rozvor a pod méně ostrým úhlem je uložena přední vidlice, která je převzatá z litrového bratra. Snaha konstruktérů se soustředila i na posunutí co nejvíce hmoty do středu motorky, a to včetně jezdce, který sedí o 8 milimetrů blíže k řídítkům.

Neboj se otáček

Za jedním z největších rozdílů mezi dvěma generacemi nahatých šestikilů stojí bezesporu motor. Když jsem ze starší verze přesedl na novinku, měl jsem nejdřív pocit, že soudruzi v Japonsku někde udělali chybu, protože motorka nejede. Přesně řečeno, nejede v otáčkách, na které jsem si zvykl u FZS. Zatímco „stařec“ se začíná sbírat někde kolem pěti a od sedmi začíná předvádět, co v něm je, model pro letošní rok začíná fungovat



První dědictví

taky důvod, proč nejsou na jízdních fotkách všechny tři verze a FZ6 jsme porovnávali jen s jednou z prvních dvou vývojových etap. O hodně zábavnější věci než v roce 2001 se odehrály loni a díky nim není model pro příští sezonu modernizovaná motorka, ale úplně jiný stroj. Šestnáctiventil z Thunderkočky byl vyměněn za agregát z letošní R6, u něhož se změnila hlavně vačky, které mají stejný profil jako v FZS. Jiné jsou i pružiny sacích ventilů, sací potrubí s jinou délkou a průměrem a svou premiéru si odbyl také nový typ vstřikování, které je ovládané 32bitovým počítačem.

Vidlice z litru

Válce mají místo klasické vložky vrstvu keramického kompozitu, ojnice na svém hřbetu nesou kované písty

o trochu dřív, ale zato nezáživně. Sice rychlá, ale bezpohlavní reakce na plyn mě nejdřív dost nudila, jenže jen do okamžiku, kdy jsem si všiml, že mašina točí o dost víc a že motoru se bude líbit spíše ve vrchu. Po několika kilometrech nenechávám tekuté krystaly stéci pod devět tisíc, kde se čtyřválec začne hodně velkým fofrem sbírat a měnit na naštanou bestii, která z tebe udělá krále pouliční vysokootáčkové revoluce.

Dietní kola

Díky sání nechybí ani trocha zvukových projevů, které jsou u obou motorek zhruba na stejné úrovni, a to i když jde o sériový výfuk. O dost jiná je ale pozice za řídítky, protože nová mašina je znatelně vyšší a kratší. Drápání se do sedla vyžaduje zvednutí

nohy více enduroidním způsobem a pozice je o něco vzpřímenější. Větší tuhost podvozku je znát v první zatáčce a pérování mi připadá, jako kdyby Japonci nechali pružiny být a vyměnili jen olej za hustší. Z pohodlí se nic neztratilo, vidlice se míň potápí a když kola projednou nerovnost, motorka se srovná dřív než stroje první generace. Nová koncepce a použití lehčích kol zrychlila již dříve rychlé zatáčení, tužší konstrukce rámu a nová kyvka vylepšily stabilitu, a tak se stroj na rozdíl od předchozího Fazera s trubkáčem už jen tak nezakrouží. Musím říct, že mě docela zklamaly budíky, zatímco stará palubka je ukázkou přehlednosti, nová high-tech jednotka,

nesoucí se ve znamení tekutých krystalů už tak dobře čitelná není, zvlášť když na ni začne svítit ta oranžová koule, co vždycky večer spadne někam za kopec. Samostatnou kapitolou je změna designu, na kterou ať si udělá názor každý sám, protože kdo nechodí s bílou holí, sám pozná, co se mu líbí a názor odborníků v této oblasti podle mě netřeba.

