



Provedení Race Blu je bez příplatku

Jako chytrá horákyně

Oblečená neoblečená, obutá neobutá, pěšky i na koze, takhle to bylo v pohádce. Yamaha to přenesla do motocyklového světa a její osmistovka Fazer platí mezi silničními stroji za dokonalého univerzála. Nyní přichází s drobnými, avšak důležitými vylepšeními.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: David M. Bodlák

Fazer8 má od prvopočátku ještě sourozence, naháče FZ8, a zatímco původně to byl mezistupeň obklíčený šestistovkou FZ6 a litrem FZ1, dnes je to ten slab-

ší ze dvojice sportovně cestovních Yamah. Efzet-šestka byla nahrazena praktickými a levnějšími XJ6, ona totiž s příchodem osmistovek přestala dávat smysl. A upřímně řečeno, mně

po svezení přestává dávat smysl i ten litr.

Do čtvrtého roku své existence přicházejí osmistovky se změnami, které, když tyhle motorky opravdu detailně neznáte, jen tak neodhalíte, nicméně jejich výčet vám vykouzlí spokojený úsměv na tvářích. Čiré blinkry vypadají fajn, ale to je jen blbina, důležitější je, že sedlo řidiče i spolujezdce dostalo nový neklouzavý povrch, a to nejdůležitější se odehrálo na podvozku. Zatímco předchozí ročníky nabízely akorát štelování předpětí zadní centrály, nyní máte mnohem větší možnosti, jak motoru přizpůsobit svým potřebám – na zádi přibyla regulace útlumu v roztažení, a přední vidle nabízí dokonce nastavitelnost plnou, čili i s kompresí.

Ani malý, ani velký...

Na tyhle osmistovky jsem vždycky slyšel jen samou chválu, ale dosud jsem neměl osobní zkušenost. Velice příjemná motorka, tenhle Fazer8, to vám povím. My jsme měli k dispozici barevnou variantu Race Blu, což je letošní hitovka od malé stopěťadvacítky až po er-jedničku, v případě osmistovek spočívající v matné šedé kombinované s modrými proužky a doplněné o modré ráfky a viko hlavy válců. Osobně bych si matnou motoriku nikdy nekoupil, ale nemůžu popřít, že Fazer8 takhle vypadá dost sexy. Překvapuje pohled na cenovku, za provedení Race Blu totiž neupláćíte ani kačku.

Ale ať je klidně tyrkysově zelená, důležité pro mě je, jak se na motorce jezdí. Fazer8 má přesně tu velikost, o které nedokáže-

te říct, jestli je moc malý, nebo už hřmotný. Prostě akorát, nebudete se cítit nepatřičně ani ve městě, ani na dálnici při cestě k moři. Nové sedlo je příjemně tuhé a prostorné, pro dálkové cestování jasná výhoda. Přístrojovka s analogovým otáčkoměrem a digitálním displejem, zobrazujícím i stav paliva v nádrži, je již léta na řadě FZ zdomácnělá, a i když to není to nejvíc hi-fi, co se dneska na motorky dává, neurazí a dobře poslouží. Řídítka nejsou zbytečně široká a posaz je hezky uvolněný, spolujezdec navíc ocení velká madla. Já osobně bych si na delší cestu musel udělat něco s plexištítkem, který mi při mojí nížce dělal aerodynamický hluk do helmy, nicméně vítr od těla mi odklání spolehlivě.

Nastavte si

Dal jsem si na Fazeru jak pěkné rovné silnice, tak českou klasiku, kdy je povrch, eufemisticky řečeno, rozmanitý; a jen se utvrzoval v tom, že tahle motorka je opravdu dělaná pro použití všude, kde někdy projela válcovačka. Standardní nastavení je komfortní, kdo obleče kombinézu se slidery a vyrazí do nějakého zatáčkového ráje, asi půjde cestou přitvrzení. A jsme u výhody nastavitelného podvozku: standardní setup funguje skvěle pro většinu případů, ovšem když trochu vybočujete z řady, začnete cítit limity. U motorky, která je tak všestranná, je nastavitelný podvozek požehnaním: naklikáte jinak, když jedete na okruh, a jinak, když vyrážíte se svou milovanou (většinou) polovičkou (ten hmotnostní poměr

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha Fazer8	
Objem	779 cm ³
Výkon	78,1 kW/106 k@10 000
Točivý moment	82 Nm@8000
Hmotnost	215 kg (provozní)
Cena	224 990 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 68 × 53,6 mm, kompresní poměr 12:1, vstříkování, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: dvojitý páteřový hliníkový rám, vpředu plně nastavitelná USD vidlice Ø 43 mm, zdvih 130 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 130 mm, nastavitelné předpětí a odskok, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 310 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 267 mm, dvoupístkový třmen, pneu Bridgestone BT-021 vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráfky 3,50"/5,50"

Parametry: délka 2140 mm, šířka 770 mm, výška 1225 mm, sedlo 815 mm, rozvor 1460 mm, úhel řízení 25°, stopa 109 mm, světlá výška 140 mm, nádrž 17 l, olejová náplň 3,8 l

VERDIKT

Yamaha FZ8	
Motor	7/10
Podvozek	6/10
Brzdy	7/10
Ovladatelnost	6/10
Město	7/10
Cestování	7/10
Sport	7/10
Výkon/Cena	6/10

taky občas hapruje...) a bagáží na dovolenou, a pořád se motorka chová způsobně.

Slova chvály zaslouží i brzdy. V dnešní době, kdy je dogmatem

radiální uložení třmenů a stejné řešení brzdové pumpy, vypadají sice poněkud retro, jenže vzhled je jedna věc a funkce druhá. A tyhle čtyřpístky fungují pro potřeby sportovně cestovní motorky přesně tak, jak by měly – nejsou kousavé, ale síly mají dost. Můžete je mít i s ABS, jen potom z prasátka musíte vyspat ještě o dvacet tisíc víc.

Kompromis není vždy špatný
Čtyřválec o objemu necelých 780 kubíků a výkonu lehce přes 100 koní je jakousi pomyslnou třeshinou na povedeném dortu. Říkáme to pořád, že tohle je prostě nejlepší velikost. Slovíčko „kompromis“ má často spíše negativní význam, může se za ním skrývat jakási ošizenost, ovšem tady je to ten největší klad. Tenhle motor je totiž opravdu ideálním kompromisem mezi šestistovkou a litrem. Staré efzet-šestky mě vždycky poněkud iritovaly svým točivým charakterem, na sportování fajn, ale když jste jeli dál, měli jste pocit, že se vás motor snaží ubzučet k smrti. Oproti tomu jsem nikdy pořádně nepobral důvod 150 koní v litrovém Fazeru, zejména když tenhle motor ze staré R1 dává svou sílu znát právě až v otáčkách a vespodu to žádný megashrnovač asfaltu není.

Řešení nese název Fazer8. Odspodu je neporovnatelně silnější než šestistovky, pocitově je to velký tahoun a není problém strávit celý den se zařazenou šestkou: zákon po městě na dva a čtvrt, dálniční limit na šest a chování v tomto rozmezí velice příjemné a dynamicky dostačující. Ale stejně tak můžete v převodovce

prohánět dvojku až čtyřku a držet točky na šesti tisících, kde motor získá ještě sexy náboj, a budete mít sakra rychlý pocit. Oukej, sto padesát koní litrového Fazera tahá víc, ovšem na okreskách je Fazer8 rychlý ažaž a pro dálniční kočkování s modrým Passatem jsou tady jiné stroje.

Všeho dostatek

Již to tady zaznělo, Fazer8 je prostě skvělý kompromis. Mezi čím? Mezi vším, co se jízdy po silnicích všech tříd týče. Má dost výkonu pro sport, pohodlí pro cestování,

obratnosti pro město a na rozdíl od současných adventure biků, mylně považovaných za cestovní endura, která do svého portfolia přidávají ještě šotolinové dovednosti, dokáže „fejzra“ osedlat i holčina, protože z něj dosáhne na zem, zatímco ze Super Ténérky ani omylem. Nechci plácát velkohubá prohlášení, ale dere se mi na jazyk přirovnání ke geniální Hondě VFR70F, a to je nějaké vysvědčení!

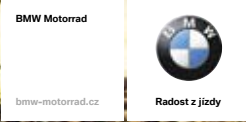
Motocykl do testu zapůjčila firma Yamaha Motor Middle Europe / CZ.



Fazer8 se nově chlubí nastavitelným podvozkem



Ideální kompromis mezi litrem a šestistovkou? Osmistovka je pro silniční použití velmi příjemná



JEDEN SVĚT. JEDNO R 1200 GS.

Jakýkoli terén, i ten sebetěžší, je pro R 1200 GS snadnou záležitostí. BMW Motorrad slaví letos 90leté výročí, a to je důvod k prodloužení záruky o 2 roky pro všechny motocykly zakoupené v roce 2013. Tuto prodlouženou záruku poskytuje CarGarantie. Veškeré podmínky lze nalézt u autorizovaných prodejců BMW Motorrad a na webové stránce www.bmw-motorrad.cz.

ENDURO BEZ KOMPROMISŮ.



JEDEN SVĚT
JEDNO R 1200 GS
PŘÁVĚ TEĎ

U Vašich BMW Motorrad partnerů: **Brno:** Renocar a. s., **Hradec Králové:** Stratos Auto s. r. o., **Ostrava:** Cartec s. r. o., **Praha:** Invelt s. r. o., Stratos Auto s. r. o.

inzerce



**Hustý provoz?
To chce slušný olej**

MOGUL MOTO a jeho viskozita ochrání váš motor při motocyklových výpravách. Můžete potkat kohokoliv, vždy je však dobré na chvíli zastavit a potěšit se krásami přírody.

MOGUL

DOBŘE HUSTÝ.CZ