

Tako poceni?



Analiziral: Matjaž Gustinčič Foto: naš arhiv

Gledam jo na ekranu, prva serija, v značilni Yamahini kovinsko modri barvi. Pravzaprav je lep motocikel in po sedemnajstih letih se sploh ni postarala. Iščem pa nekaj, da bi se navdušil, kakšen »uau« faktor, kakšen poseben tehnični ali pa oblikovalski detajl ... nekaj, zaradi česar bi nalepil poster na steno v garaži. Hm, težka bo. Dokler ne vidim cene. 2.500 EUR?! Pa čudoviiiiita je!

Gledano (tudi) skozi denar, je danes rabljena Fazer 1000 odličen nakup, že kar neverjetno veliko motocikla za plačani denar. Že res, da je bila predstavljena daljnega leta

2001 na krilih uspeha mlajše sestre FZS600, po kateri je podedovala tudi oblikovne poteze. A ker je skozi leta prav dosti niso spreminjali, je še vedno videti dovolj sveža. Prav tako je čas ni povozil v tehničnem smislu. Stari pogonski

agregat iz supersportne R1 je še vedno več kot dovolj zmogljiv. Vendar pa pri Yamahi niso zgolj vtaknili velikega motorja v manjšo Fazer. Prav tako je zmotno mišljenje, da je FZS 1000 kar slečena R1 zgolj zato, ker jo poganja

v osnovi enak agregat. Preden so ga vtaknili v jekleni cevni okvir, je bil pogonski stroj deležen kar nekaj dodelav, s katerimi so zmanjšali največjo moč in povečali odzivnost v srednjih vrtljajih. S tem je pridobil na vsakodnevni uporabnosti, še vedno pa se rad zavrti in polno zaduha šele, ko se igla na merilniku vrtljajev premika proti rdečemu polju.

Ravno ta dvojni karakter agregata je danes cenjena lastnost prvega modela velike Fazer. Lahko se pohlevno pelje tja do pet tisoč vrtljajev in še vedno lahko pokaže zobe od tam naprej.

Pa tudi sicer je prva Fazer dolgo časa uživala status enega najbolj vsestranskih motociklov. Če odmislimo kakšne terenske oziroma izven asfaltne ambicije, seveda. Lahko je bila dokaj udoben potovalnik – tudi v dvoje, ima dovolj prostora za prtljago, ima centralno stojalo in dostojno veliko posodo za gorivo. Z neutrujačim položajem za krmilom je uporabna za vsakodnevne potrebe. Lahko pa jo tudi goniš k'norc ... marsikateri lastnik jo je zapeljal na dinamičen izlet na stezo. Čeprav to vseeno ni dirkalnik in na stezi vzmetenje, predvsem zadaj, ne zmore slediti prezahtevnim pilotom, potem hitro po tleh zahreščijo stopalke ... itd ... itd. No, vsaj tako pravijo.

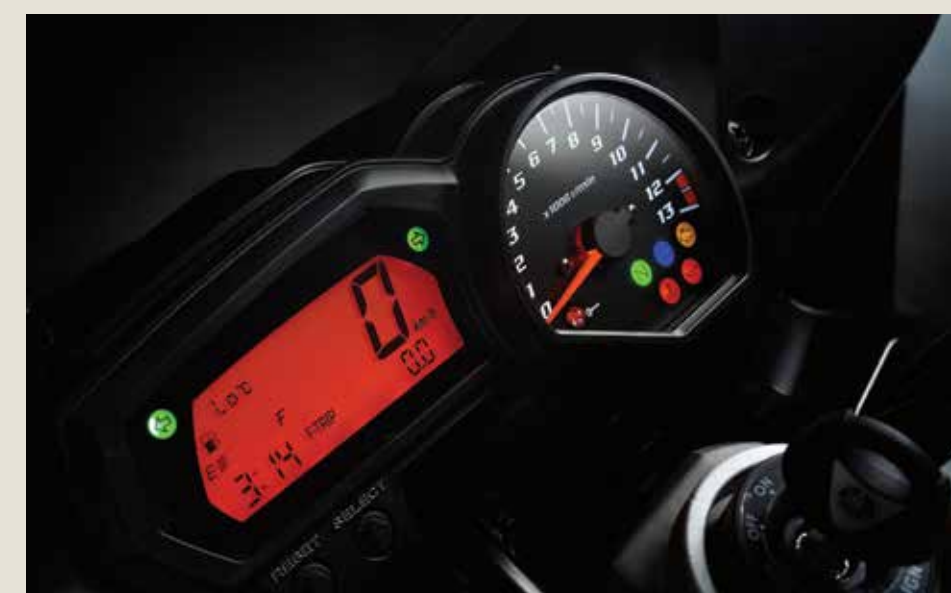
NOVI MODEL FZ1

Želje in pritožbe nekaterih kupcev, da je stara FZS premalo športna, so bile uslišane leta 2006 s prihodom novega modela, FZ1 Fazer in slečene - naked verzije FZ1.

Novi aluminijasti okvir je zamenjal starega jeklena, dobila je boljše vzmetenje, za pogon pa so ponovno uporabili agregat, sposojen iz R1, vendar novejšo verzijo in z elektronskim vbrizgom goriva.

Torej, Fazerca je postala bolj športna. In tukaj se mnenja delijo. Nekaterim je bilo to super fino, ker je novi model zmogel nekaj več moči in se je pustil tudi ostreje peljati. Drugi so bentili, da je Fazer postala nervozna, manj udobna in da je nasploh izgubila precej vsakodnevne uporabnosti: manjša posoda za gorivo, neudoben sedež in trše vzmetenje. Najpogosteje so kritike letele predvsem na premajhno posodo goriva in neudobnim sedežem pri daljših vožnjah.

Če torej posplošimo, ima prva generacija uporabnejši motor v srednjem območju in je nekoliko udobnejša, druga generacija pa je



ZGODOVINA MODELA:

2001: Začetek prodaje modela FZS 1000 Fazer (FZ1 v USA); jekleni cevni okvir, modificiran pogonski agregat od R1, uplinjači. Razen barvnih shem se ni bistveno spreminjala

2006: Predstavitve novega modela, FZ1 Fazer: nov aluminijasti okvir, novo vzmetenje, pogonski agregat od R1 novejša generacije

2007: Na voljo ABS zavore, spremembe na vzmetenju, spremembe na elektronskem vbrizgu goriva, pogonski agregat črne barve

2010: Spremembe na programu vbrizga goriva

2010: Nov program vbrizga goriva

2014: Ponovno dodelava delovanja vbrizga goriva, enako tudi naslednje, zadnje leto

2015: Zadnji letnik za FZ1/Fazer, jeseni predstavijo novo MT-10

M.A.J.
KLUB
MOTOR SPORT EQUIPMENT SERVIS ASSISTANCE



Zračni filtri



Opletene zavorne cevi

Taborska 6, 1230 Domžale
tel.: +386 1 724 80 63
fax: +386 1 724 80 64
gsm: 041 631 702
e-mail: maj.klub@siol.net



Zavorne ploščice EBC



Koluti EBC

IMAMO INTERNETNO
TRGOVINO!
www.majklub-shop.si

MAJKLUB-Shop



Druga generacija je z aluminijastim okvirjem pridobila na vozni lastnostih.

Motor iz R1 ima lomljeno ojnično nogo.



Opazili smo med oglasi

Yamaha FZS 1000 Fazer, 2003 letnik, srebrne barve, 60.200 prevoženih kilometrov, nepoškodovana, redno servisirana, nova zadnja guma, kovček in stranske torbe z nosilci. Cena: 2.550 EUR, zasebni prodajalec

Yamaha FZS 1000 Fazer, 2005 letnik, modre barve, 47.000 prevoženih kilometrov, nekarambolirana, brezhibna, opravljen redni servis, nove gume, nov verižni set, nove zavore, veliko dodatne opreme. Cena: 2.550 EUR, zasebni prodajalec

Yamaha FZ1 Fazer, 2006 letnik, modre barve, 23.000 prevoženih kilometrov, odlična, nove gume, nov akumulator, dodam zadnji kovček in stranska kovčka z nosilci. Cena 4.700 EUR, zasebni prodajalec

športnejša, zmogljivejša, pa tudi nekoliko slabše odzivna v nižjih vrtljajih.

KATERO IZBRATI?

Sam glasujem za prvi model, ki je analogna in trajna klasika, razliko v denarju pa bi investiral v servis z nadgradnjo vzmetenja.

Prva generacija litrske Fazer se je izkazala tudi za mehansko zanesljiv izdelek. Z leti se lahko pojavi korozija na izpušnih kolektorjih, korozija lahko načne tudi prednje vilice, pred-

vsem sklop za nastavljanje kompresije – to kaže preveriti ob nakupu, predvsem če se kolesca za nastavitev lepo stopenjsko vrtijo.

Bolj kozmetično pa lahko koga zmoti krušenje barve na agregatu.

Redko se lahko pojavijo težave z avtomatskim napenjalcem verige odmičnih gredi. Ta problem največkrat povzroči hudo okvaro agregata. Priljubljena rešitev za miren spanec je menjava avtomatskega napenjalca z ročnim. Nekateri primerki so imeli težave z menjalni-

kom, ki lahko ob polnem plinu »vrže« iz druge prestave.

Obrabi podvrženi so tudi kolesni ležaji, kar je največkrat posledica uporabe oziroma visoke kilometrine, precej pa menda pripomore tudi pranje z visokotlačnim čistilcem. Popravilo oziroma menjava ni zahtevna, z nekaj iznajdljivosti pa tudi ni nek pretiran strošek. Glede na to, da so prvi primerki stari več kot petnajst let, bo potrebno opraviti tudi servis na vzmetenju, kar je dobra priložnost za morebi-

tne izboljšave: priljubljena modifikacija med lastniki je vgradnja blažilca iz športne sestrične, Yamahe R6.

KAJ PA NOVEJŠA FAZER?

Zdi se, da ima druga generacija, torej od letnika 2006, nekaj več težav. Najbolj odmevna je bila težava s počenimi zvarki na okvirju motocikla. Največkrat se tanka lasasta razpoka pojavi pri glavi okvirja na levi strani, poleg identifikacijske (VIN) številke in pa



TEHNIČNI PODATKI Yamaha FZS1000 Fazer, 2002

• **Barve:** modra, siva, srebrna, zlata, rdeča

- **Moč:** 105 kW (143 KM) pri 10.000/min
- **Navor:** 106 Nm pri 7.500/min
- **Motor:** 4-valjni vrstni – vodno hlajeni – 5 ventilov na valj
- **Vrtina x gib:** 74 x 58 mm
- **Prostornina:** 998 ccm
- **Kompresija:** 11,4 : 1
- **Dovod goriva:** 4 x uplinjač Mikuni 37
- **Sklopka:** večlamelna v oljni kopeli
- **Menjalnik:** 6-stopenjski, veriga
- **Okvir:** dvojen jekleni cevni
- **Vzmetenje, spredaj:** nastavljive teleskopske vilice USD, premer 43 mm
- **zadaj:** nastavljen sredinski blažilnik
- **Gume:** 120/70-17 in 180/55-17
- **Zavore, kolutne, spredaj:** 2 x 298 mm, 4-batna čeljust
- **Zadaj:** 1 x 267 mm, 2-batna čeljust
- **Medosna razdalja:** 1.450 mm
- **Kot glave:** 26°
- **Višina sedeža:** 820 mm
- **Posoda za gorivo:** 21 l
- **Teža:** 231 kg s tekočinami
- **Povprečna poraba:** 5,8 l / 100 km

TEHNIČNI PODATKI Yamaha FZ1 Fazer, 2006

- **Barve:** modra, srebrna, rdeča, rumena ...
- **Moč:** 110 kW (150 KM) pri 11.000/min
- **Navor:** 106 Nm pri 8.000/min
- **Motor:** 4-valjni vrstni – vodno hlajeni – 5 ventilov na valj
- **Vrtina x gib:** 77 x 53,6 mm
- **Prostornina:** 998 ccm
- **Kompresija:** 11,5 : 1
- **Dovod goriva:** vbrizg goriva, grla 45 mm
- **Sklopka:** večlamelna v oljni kopeli
- **Menjalnik:** 6-stopenjski, veriga
- **Okvir:** aluminijast box
- **Vzmetenje, spredaj:** nastavljive (povratek, kompresija) teleskopske vilice USD, premer 43 mm
- **zadaj:** nastavljen sredinski blažilnik
- **Gume:** 120/70-17 in 190/50-17
- **Zavore, kolutne, spredaj:** 2 x 320 mm, 4-batna čeljust
- **Zadaj:** 1 x 245 mm, 1-batna čeljust
- **Medosna razdalja:** 1.460 mm
- **Kot glave:** 25°
- **Višina sedeža:** 815 mm
- **Posoda za gorivo:** 18 l
- **Teža:** 220 kg s tekočinami
- **Povprečna poraba:** 6,4 l / 100 km



na desni strani, tam, kjer var povezuje gornji del okvirja s spodnjim, torej nad pokrovom sklopke. S precej smole je lahko okvir počil na obeh koncih. Problem s počeni okvirji se je pojavljal sicer le na manjšem deležu teh motociklov letnika 2006 in 2007, a očitno dovolj pogosto, da je Yamaha v večini primerov krila stroške menjave okvirja. Je pa od tega skoraj desetletje in vprašanje je, kako bi na pooblaščenem servisu na tak primer odgovorili danes.

Prvi modeli po prenovi so imeli tudi nekaj sitnosti okrog odzivanja ročice plina, kar so Yamahini inženirji očitno skušali večkrat odpraviti, glede na to, da je skoraj vsako novo modelno leto prineslo izboljšave na nastavitvi motorne elektronike.

Znani so tudi primerki s težavami z alternatorjem, predvsem z okvaro rotorja alternatorja. V najslabšem primeru magneti rotorja odstopijo, se zdobijo in zraven uničijo še ohišje (stator), drobni delčki magnetov pa največkrat pristanejo tudi v oljnem koritu (karterju) motorja. Yamaha je ta del – rotor zamenjala z izboljšano verzijo, kar pomeni, da so morali vedeti tudi za te težave. Okvara je največkrat nenapovedana, redko se prej pojavi nenadna izguba moči, slabo polnjenje akumulatorja skupaj s simptomi praznega akumulatorja. V nekaterih primerih so sicer poročali tudi o sumljivem rožljanju in/ali nenavadnih vibracijah iz agregata. Seveda pa je takrat že prepozno za kakršnokoli preventivo. Zanimivo pa je, da ta problem ni povezan z visoko kilometrino. Lahko se razleti pri 20.000 ali pa pri 60.000



AMORTIZER
TEHNOLOGIJA PODVOZIJ
www.amortizer.si
SERVIS AMORTIZERJEV ZA MOTOCIKLE
od 110 € z ddv

kilometrih. Ali je za okvaro res kriv kateri od dveh ležajev pa so bolj ugibanja, se pa priporoča menjava ležajev skupaj z rotorjem. Poleg alternatorja je pogosta okvara, o kateri je poročalo več lastnikov, odpoved vžigalne tuljave. Na to napako opozarja zaganjanje agregata v prostem teku, nemiren oziroma prenizek prosti tek in »klenkanje« v agregatu. Če crkne med vožnjo, se to takoj opazi z

zmanjšano močjo in s slabo odzivnostjo na ročico plina.

Sicer pa, težave z alternatorjem ali vžigalnimi tuljavami se na da skriti. Torej, če ob nakupu zadeva mirno teče, lahko iščemo zgolj samo še vizualne napake. Poleg stanja pnevmatik, morebitnih vidnih posledic poškodb in na splošno iskanju stvari, ki bi nas lahko ohla-

EX-UP VENTIL

Pogosto spregledan pri rednem vzdrževanju je EXUP ventil v izpuhu, ki s svojim delovanjem vpliva na pretočnost izpuha in s tem omogoča nekaj več navora pri nižjih vrtljajih. Čeprav Yamahina servisna navodila ne vključujejo vzdrževanja tega ventila, je priporočljivo ob rednih servisnih intervalih opraviti čiščenje in podmazovanje gibljivih delov EXUP ventila. Če se ga zanemarja, se rado zgodi, da ventil zablokira. Da se z njim dolgo ni nihče ukvarjal, največkrat izdaja korozija vijakov na pokrovu ventila in predvsem na ventilu samem. Tisti bolj skrbni lastniki pa priporočajo ob servisu zamenjati te vijake z novimi, nerjavimi. Vzdrževanje tega dela lahko opravite tudi sami, na spletu se najdejo detaljna navodila s slikami in z opisanim postopkom del po korakih.

dile pred nakupom, je pri veliki FZ nekaj pozornosti dobro nameniti še morebitnemu puščanju hladilne tekočine okrog vodne črpalke, pri redkih primerkih pa tudi morebitnemu solzenju olja pri prestavni ročici. Vzrok za to je lahko površna sestava oziroma vgradnja tesnila v tovarni in je najverjetneje do danes že odpravljeno v sklopu rednih servisov. ■

★ ★ ★ ★ ★
EUROTON
KAKOVOSTNI AVTODELI

175/65
R14 82T

ICEBLAZER
ALPINE

36,90€

Slika je simbolična. Ponudba velja do razprodaje zalog.

SAILUN

- ✓ Varnost na mokrem & suhem
- ✓ Vzdržljivost pri visokih hitrostih
- ✓ Hrup
- ✓ Kotalni upor

tuv-sud.com/
ps-cert

Safety tested

TÜV
SÜD

Production monitored

tuv-sud.com/
ps-cert