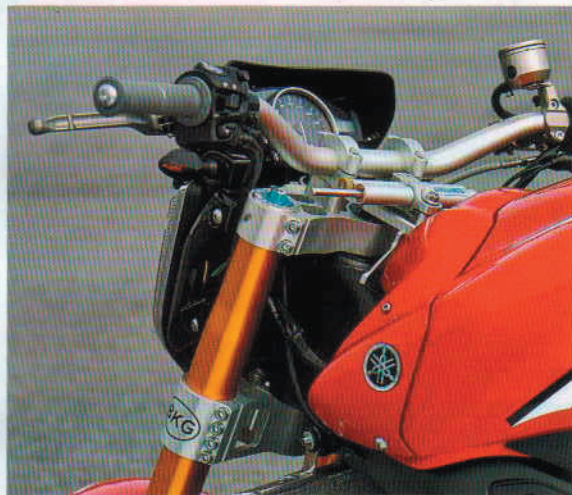




Φωτιά στα R1

Υπάρχει ένα FZ1 πραγματικά ασυγκράτητο. Την απόδοσή του θα ζήλευαν πολλὰ "καθοφτιαγμένα" R1 και την ατίθαση συμπεριφορά του, οποιοδήποτε γυμνό αυτοαποκαλείται streetfighter. Ακόμα και στο ελεγχόμενο περιβάλλον της πίστας, σε παρακινεί να γίνεις το κακό παιδί της παρέας...



Οι θηριώδεις πλάκες της BKG πρόσθεσαν ακόμα περισσότερη στιβαρότητα στα μπροστινά ασύστημα. Ειδικά με το τεράστιου μήκους fat bar τιμόνι της Magura, κρίνεται απαραίτητο το σταμπιλιζατέρ της Ohlins για να οδηγηθεί αυτό το FZ1. Δώσ' του και αρκετά "κλικ" πριν ξεκινήσεις!

Από την εμφάνισή του και μόνο, μαρτυρά τον αλητικό χαρακτήρα του. Με το που θα κάτσεις στη σέλα του και θα γραπώσεις το fat bar τιμόνι, σου ξυπνάει κι εσένα ανάλογες διαθέσεις, όσο κι αν προσπαθήσεις να τις κρύψεις. Όταν "κουμπώσεις" ταχύτητα στο σασμάν και βγεις στην πρώτη ευθεία της πίστας, το βλέμμα σου μέσα από το κράνος πετάει σπίθες, καθώς η δύναμη αυτού του κόκκινου FZ1-R βάζει φωτιά στην ασφάλτο.

Κόκκινο της φωτιάς

Αν όχι η μοναδική, είναι μια από τις ελάχιστες "street legal" μοτοσυκλέτες στο "PS Tuner GP", εδώ στο Hockenheimring. Κι αυτό, επειδή έχει φώτα και φοράει πινακίδα -για κανέναν άλλο λόγο. Το κόκκινο χρώμα στο μωώδες ρεζερβουάρ, στη μονόσελη ουρά και στην υποτυπώδη καρίνα, τονίζει τη γυμνή σιλουέτα, ενώ το γιγαντιαίο αλουμινένιο ψυγείο μπροστά από τον κινητήρα, πραγματικά σε τρομάζει. Φιμέ ζελατινούλα πάνω από τα όργανα του R1, καλλίγραμμες αλουμινένιες

ζάντες που φωνάζουν το λιγιστό τους βάρος, χρυσά πιρούνια και εξωτικές πλάκες, διακριτικά αγωνιστικά μαρσιπέ κι ανάγλυφα δισκόφρενα έτοιμα να τσαλακώσουν την ασφάλτο, είναι τα πανάκριβα καλούδια που επιδεικνύει προκλητικά το FZ1-R της "Yamaha Klein". Εκτός των μελανιασμένων λαιμών της εξάτμισης, που κρέμονται μπροστά από αυτόν, ο κινητήρας αποτελεί το μοναδικό τμήμα της μοτοσυκλέτας που δεν κινεί τις υποψίες -οπτικά τουλάχιστον!

Όλοι ξέρουμε ότι το FZ1 φοράει τον κινητήρα του R1 του '06, αρκετά "κρατημένο" όμως. Τι ακριβώς του λείπει, για να βγει στην παραγωγή στη μορφή που το ξέρουμε; Άλλος στρόφαλος, άλλοι εκκεντροφόροι, άλλη συμπίεση και εντελώς διαφορετική ηλεκτρονική μονάδα, είναι τα βασικότερα από αυτά. Λοιπόν, έχουμε και λέμε: Ο κύριος Dominik Klein, όχι μόνο πήρε πίσω αυτά που "στέργει" η Yamaha από το γυμνό streetfighter, αλλά τα "σκάλισε" κιόλας, για να ξεπεράσει την απόδοση του δανειστή R1. Ο στροφα-

YAMAHA FZ1-R "Yamaha KLEIN"

Ατίθαση συμπεριφορά Ακραία απόδοση φρένων Ξέφρενη δύναμη κινητήρα 182,7HP στον στρόφαλο 199,7kg γεμάτη

λοφόρος άξονας ελάφρυνε σημαντικά, το προφίλ των εκκεντροφόρων τροποποιήθηκε ώστε οι βαλβίδες να αποκτήσουν μεγαλύτερο βύθισμα και φυσικά, η κεφαλή υπέστη κατεργασία στις έδρες των βαλβίδων για τη δημιουργία νέου θαλάμου καύσης, και έγινε μια σχετική ροϊκή εξέλιξη. Τοποθετήθηκε ολόκληρη η "πλεξούδα" του R1, μαζί με την ηλεκτρονική μονάδα ECU, ενώ στα δεδομένα του power commander προσαρμόστηκε το νέο τροποποιημένο φίλτροκούτι, με φίλτρο αέρα της DNA. Αυξημένη συμπίεση, μονόδρομος συμπλέκτης, quick shifter και ολόσωμη εξάτμιση τιτανίου, ολοκληρώνουν το τρομοκρατικό σχέδιο, με τους αεραγωγούς του ram air από το R1, να αποτελούν μια από τις μελλοντικές επεμβάσεις γι' αυτό το γυμνό, φονικό τετρακύλινδρο.

Μονομάχος στη μια ρόδα

Είναι ένα R1 χωρίς φέρινγκ, με ακόμα πιο τρελή δύναμη παντού. Οι μεσαίες του, προκαλούν ελάφρωμα του τιμονιού με οποιαδήποτε σχέση στο κιβώτιο, ενώ ο μπροστινός τροχός δεν λέει με τίποτα να κάσει στην άσφαλτο. Σούζες ισχύος στις εξόδους, με χαμηλές εθιστικές πτήσεις μόλις μερικούς πόντους από την άσφαλτο, σούζες με ιλιγγιώδεις ταχύτητες δοκιμάζοντας τη λειτουργία του κιβωτίου και σούζες "λαμπαδιστές", προς επίδειξη της ελαφριάς μάζας του FZ1 και της κατευθυντικότητάς του.

Επιτίθεται με περίσσιο θάρρος στις

στροφές και τα καταφέρνει, δίνοντας άψογη πληροφόρηση με το μπροστινό του. Δεν έχει προβλήματα ορίου κλίσης, ούτε κρατήματος στην καρδιά της στροφής, όμως δείχνει τα δόντια του με την απότομη έξαρση ισχύος και απαιτεί προσοχή στο άνοιγμα του γκαζιού στις εξόδους. Έχει πάντοτε την όρεξη να βάλει φωτιά στην άσφαλτο και μαζί να ξεφτίσει την πρόσφυση του πίσω ελαστικού του.

Η σταθερότητά του μέσα στη στροφή είναι εντυπωσιακή για την κατηγορία στην οποία ουσιαστικά ανήκει -αν τελικά ανήκει σε κάποια και δεν αποτελεί από μόνο του μια ξεχωριστή. Ούτε στις μεγάλες ευθείες παρενοχλείται η ευστάθεια του συνόλου, παρά τη γρήγορη γεωμετρία που του έχει χαρίσει η υπερυψωμένη ουρά. Αυτό που θέλει εξοικείωση, είναι το "χάσιμο" του πίσω τροχού στην επιβράδυνση, εξαιτίας των ακαριαίων φρένων/που φιλοδοξούν να στραβώσουν το επίχρυσο USD μπροστινό σε κάθε φρενάρισμα, αλλά και της σημαντικά μπροστώβαρης κατανομής του συνόλου. Σε αυτή την περίπτωση ο μονόδρομος κάνει θαύματα, αφού ο πίσω τροχός, αν και σηκώνεται σταδιακά, χαρίζοντάς σου κάποια ανεξέλεγκτα και χωρίς τη δική σου βούληση rolling endos, δεν αναπηδά άταλα αλλά ολισθαίνει ομαλά. Κοινώς, το γερμανικό FZ1-R ντριφτάει από μόνο του και αν έχεις την παραμικρή αυτοσυγκράτηση ώστε να μην το παρoκάνεις, θα ξεσαλώσεις ολημερίς μέσα στην πίστα.



Το πεπτομέρες κι εντατικό "αδυνάτισμα" του FZ1 από τον κινητήρα και τα περιφερειακά, έσπασε οριακά τα 200 κιλά, φτάνοντας στα 199,7 κιλά με γεμάτο ρεζερβουάρ (19,8 πραγματικά κιλά πιο ελαφρύ από το νορμάλ)! Ακόμα πιο ακραία είναι η επίτευξη της νέας "μπροστώβαρης" κατανομής βάρους, με ποσοστά 52,3% εμπρός και 47,7% πίσω (αντίθετα με τα 49,9% και 50,1% αντίστοιχα του νορμάλ FZ1 παραγωγής). Ένας συνδυασμός ιπποδύναμης, κιλών και γεωμετρίας, που προκαλεί ακραίες αντιδράσεις και ατίθαση συμπεριφορά. Οι βελτιώσεις που έχουν δextεί τα φρένα, "περιορίζονται" στους δίσκους τύπου "μοργαρίτα" της Galfer Wave, τα σωληνάκια υψηλής και την πανίσχυρη, δεξαέει ιντσών ακτινική τράμπα της Magura εμπρός, με μια συμβατική Brembo πίσω



Μοναχικός καβαλάρης

Η επιθετική στάση που παίρνει το σώμα σου, όντας σκυμμένος με ανοιχτά χέρια πάνω από το ρεζερβουάρ έτοιμος να πάρεις κάμψεις, δυσκολεύει τις κινήσεις σου όσο τα χιλιόμετρα ανεβαίνουν. Με το ηλεκτρονικό shifter να πραγματοποιεί ακαριαίες αλλαγές με κάθε άγγιγμα του ποδιού σου στο λεβιέ ταχυτήτων και την υστερική ευστροφία του κινητήρα ψηλά να σε αιφνιδιάζει, η επιτάχυνση του FZ1-R "σε στέλνει". Κόντρα στον άνεμο, προσπαθείς μάταια να κρυφτείς και μετά βίας καταφέρνεις να κρατηθείς από το τιμόνι, χωρίς να χαλάς την ευστάθεια στην πορεία που έχεις χαράξει.

Μέχρι στιγμής, οι βελτιώσεις και τα πανάκριβα περιφερειακά αξεσουάρ που διαθέτει το FZ1-R της Yamaha Klein, έχουν φτάσει σε ένα απλησίαστο κόστος που ξεπέρασε τα 25.000 ευρώ, χωρίς μάλιστα να υπολογιστούν οι εργατοώρες που απαίτησαν οι... εγχειρήσεις στον κινητήρα και στα σωθικά του. Είναι πολλά τα λεφτά, κύριε Klein, για την απόκτηση του μοναδικού κι ατίθασου μοντέλου σας, ή για τη δημιουργία κάποιου αντίστοιχου (γεγονός που απομακρύνει άμεσα τους όποιους ενδιαφερόμενους). Σίγουρα όμως αποτελεί παράδειγμα προς μίμηση, έστω και για κάποιες επιλεκτικά μεμονωμένες λύσεις, στη δημιουργία ενός λιγότερο ακραίου δημόσιου streetfighter.



Εξάτμιση τιτανίου της Over με καντό τελικό, για ακόμα πιο δυνατές μεσαίες και αμορτισέρ της Ohlins με υπερευαίσθητες ρυθμίσεις αποσβέσεων και ρυθμιζόμενο ύψος (+40mm από του νορμάλ για το συγκεκριμένο FZ1). Διακρίνονται τα ρυθμιζόμενα αγωνιστικά μαροπιέ της BKG και οι πανάθρακες αλουμινένιες ζάντες με δέκα μπράτσα



Η αύξηση της συμπίεσης από το 11,5:1 στο 13,5:1, παρέα με τις υπόλοιπες βελτιώσεις στον κινητήρα, που εκτοξεύουν την ιπποδύναμη στους 182,7 ίππους στον στρόφαλο (δηλαδή πάνω από 160 στον τροχό), απαίτησαν την τοποθέτηση αυτού του τεραστίων διαστάσεων, χειροποίητου ψυγείου νερού. Το καπάκι της καμπίνας κρύβει έναν μονόδρομο συμπλέκτη της AHK, ενώ αντίθετα, το 43 χιλιοστών πιρούνι της Ohlins αυτοπροβάλλεται, χωρίς να κρύβει τις επίχρυσες επιστρώσεις του



Dominik Klein, ιδιοκτήτης του FZ1 και του ομώνυμου Yamaha Center, βελτιωτικού οίκου στη Γερμανία

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ



- Ισχύς στον στρόφαλο (HP/rpm): **185,4 / 12.000**
- Ροπή στον στρόφαλο (kg.m/rpm): **11,9 / 10.000**

Παραδόξως τα σκαμπανεβάσματα των καμπύλων, δεν αντιπροσωπεύουν την αίσθηση και τη λειτουργία της απόδοσης αυτού του κινητήρα, σε πραγματικές συνθήκες μέσα στην πίστα. Ειδικά στη μεσαία περιοχή ισχύος, το FZ1-R αποδίδει τους διπλάσιους ίππους σε σχέση με ένα νορμάλ, με εντυπωσιακότερη την υπεροχή του στον ξέφρενο ρυθμό ευστροφίας, από τις 9.000 μέχρι την απότομη επέμβαση του κόφτη στις 13.500 στροφές. Οι 182,7 ίπποι στον στρόφαλο, μεταφράζονται σε πάνω από 160 πραγματικούς ίππους, ενώ αντίστοιχα η ροπή των 11,8 χιλιογράμμων, απλά σημαίνει ένα ολόκληρο χιλιόγραμμα έπιπλέον, από το νορμάλ FZ1 παραγωγής.

