

Wegligging en stabiliteit onberispelijk. Niet verwonderlijk met 410 procent extra zijdelingse framestijfheid ten opzichte van de FZS 1000. Pardon?



Fazer 600 ongemeen veel motor voor zijn geld, de FZS 1000 zat in een veel hoger prijssegment, waar potentiële kopers eveneens loeren naar een veel voordeliger Bandit 1200 of juist een extremere YZF-R1. Ook de komst van de FJR 1300 kan de veelzijdige FZS 1000 geen goed hebben gedaan. Naar mijn bescheiden idee was de FZS 1000 voor zijn serieuze geld wat weinig uitgesproken, qua vormgeving, qua frametechniek en qua (slappe) vering. Een beetje, eh..., vlees noch vis, inderdaad.

## ZOEK DE VERSCHILLEN

Da's bij die nieuwe 1000's wel even anders, vooral bij de kale FZ1. Het is al eens geschreven: deze kale, nijldige donder is de vlees- of liever visgeworden boreling van Suzuki's B-King concept bike. Het lijkt er zelfs sterk op dat Yamaha met deze alien-koplamp een verleidelijke, maar tevens pesterige knipoog wil uitdelen naar zijn concurrent. Verder zit er in de beide FZ1's duidelijk meer agressie en venijn in de vormgeving dan bij de allemansvriendelijk gelijnde FZS 1000. Vooral voor de optische walmen uit de uitlaatdemper van het volledig roestvrijstalen systeem zullen sommige carnivoren de neus ophalen. Het is gedurfd wat Yamaha doet, maar dat siert het merk in dezelfde mate. De verschillen tussen de FZ1 en de FZ1 Fazer zijn, ondanks een behoorlijk verschillende uitstraling, vrij marginaal. De Fazer heeft natuurlijk de (weinig verrassend ogende) stroomlijn met andere spiegels en is in de zilveren en blauwe uitvoering uitgerust met een zilveren blok. Verder beschikt de Fazer over gouden (upside down, 43 mm) vorkpoten en weegt deze motor 5 kilo meer dan de kale, te weten 199 kilo droog versus 194 kilo. Dat is niet alleen te danken aan de stroomlijn, maar ook aan de middenbok waar de Fazer op kan steunen. Verder zijn de beide motoren zo goed als identiek, van de versnellingsbakverhoudingen tot aan de naloop toe.

Ook de ingewanden en het complete DNA-profiel van de nieuwe FZ1's worden gekenmerkt door een fikse partij meer graten en emotie dan voorheen. In het tijdperk waarin 'beleving' de boventoon voert, zijn de modellen duidelijk emotioneel aangescherpt, mét

Activiteiten, haha! Wat nou 'Fokopolisiekar'?!

De krachtcentrale komt van de afdeling YZF-R1 2005 en is enigszins aangepast voor minder extreem (wat heet!) dagelijks gebruik. De nokkenasprofielen en -timing zijn 'verzacht', de krukas is veertig procent zwaarder voor betere laagtoerige eigenschappen en

systeem totaal nieuw en zit daar de compacte EXUP (voor meer power onderin), twee honingraatkatalysatoren, een CO<sub>2</sub>-sensor en uiteraard de uitlaatdemping ingefabrieekt. Het wordt er niet makkelijker op... Tot slot zijn de versnellingsbakverhoudingen van de close ratio R1-bak aangepast met een lan-

## Deze motoren vragen om mannen met spierballen, weinig zuinig op hun rijbewijs en met vislucht aan de vingers

behoud van veelzijdigheid en het uitbouwen van 'function', zo wil Yamaha natuurlijk graag onderstrepen. Dat van die emotionele 'boost', daar kan ik inkomen; deze dingen lopen echt als een dolle, zo hard zelfs dat ondergetekende terstond in een cd-winkel het assortiment van de Kaapse Band 'Fokopolisiekar' aangeschaft heeft. Hola, dit loopt echt loeihard! Maar goed dat de lokale politie bij het vernemen van deze introductie passende maatregelen heeft getroffen: het bereidwillig dichtknippen van een oog bij alle Hoge Snelheids

motorremmingen, terwijl de compressieverhouding is verlaagd van 12,4:1 naar 11,5:1, gewoon door montage van een dikkere koppakking. Had de FZS 1000 nog 37 mm carburateurs, op de FZ1's is injectie onontkoombaar ten behoeve van scherpe gasreacties, hogere prestaties en uiteraard de milieupolitie. Die injectie mist overigens het exclusieve dubbelkleps douche-principe, maar bestaat uit enkele kleppen die via een 32-bits ECU door een externe vlinderklepsensor op toerental en gasstand gecontroleerd worden. Natuurlijk is het uitlaat-

gere vijfde en zesde versnelling, voor laagtoeriger draaien op dezelfde snelheid. Hm, zal ik dan meteen maar met het minder florissante nieuws beginnen? Ehm, nee: eerst het hele goede.

## UITGEREKE PEZEN

De 'sound engineers' hebben weer overuren moeten maken, dat hoor je direct. Stationair draaiend klinkt er een (uiteraard gedempte) geweldig massieve sound uit de pijp, zeg maar een scheepshoorn op laag volume. Bij het losjes hengelen aan het gas