

blaft hij je toe als een hartverwarmende uitnodiging voor een pot branden, het liefst nog op de no non-sense kale versie. Rossen op zo'n naakt ding tot je nekwerfels uit hun scharnieren buigen, yeah, da's altijd wel de uitdaging. De typisch 21e-eeuwse voorwielgerichte geometrie en samengebalde massa voel je direct. Vooral op de kale FZ1 geeft dat een gevoel van macht, een uitdagende voorbode op de komende strijd tegen de elementen. Zeer cool stuur-tje in de hand, makkelijke koppeling intrekken en 'ke-pak!' inschakelen in de eerste versnelling. Mooi, die zit er in ieder geval hoorbaar in, ook voor omwonenden. Dit aspect is - weer eens - aan de aandacht van de 'sound engineers' ontsnapt.

Na de verpletterend mooie kustroute R44 van Gordon's Bay naar Rooiels - een riskante route ook, als je moet kiezen tussen sturen of de omgeving in je opnemen - kunnen de vier gaskleppen open-gesped worden door de winderige binnenlanden en blijken de FZ1's werkelijk als een zwaardvis te lopen. Vanaf pakweg 6.000 toeren begint er bijzonder serieus schot in te komen, trekt hij met een formidabel gevoel van achterwieltractie door tot je bij een toer of tienduizend lijkt op te stijgen, razend en briesend als hij moeiteloos de barrières van 150 en 200 verplettert. Als ik mijn aan uitgerekte pezen en spierbundels bungelende hoofd dreig te verliezen, ontwaren de tollende ogen nog even 240 digitaal en een toerentellernaald op de '10', voordat Maarten de pijp van me krijgt. Harder is fysiek niet meer op te brengen op de kale, al wil deze er zelf nog wel een flinke schep bovenop gooien. Op de Fazer is dat natuurlijk beter uit te houden, mits je je helm diep achter de ruit buigt. Gewoon zittend of licht voor-over leunend lijkt de windbescherming nogal beperkt en is er de nodige herrie, maar daar kunnen ook de

totaal desoriënteerde en beukende Kaapse winden (deels) voor verantwoordelijk zijn. Een topsnelheid op de klok van pakweg 280 km/u onder meteorologisch rustiger omstandigheden moet er toch inzitten. Dat is, ehh, wel genoeg en is alleszeggend over het ruigharige blokkarakter. Deze motoren vragen om mannen met spierballen, weinig zuinig op hun rijbewijs en met vislucht aan de vingers voor de betere staat van opwinding en verrukking.

#### MV YAMAHA?

Want makkelijke, uit de vishand etende borrelhapjes zijn de FZ1's namelijk pertinent niet. Hoewel het blok soepeltjes draait, is er onder de 5.000 à 6.000 toeren (waar ook wat stuurvibraties te traceren zijn) bar weinig power te ontdekken. Nu is daar mee te leven gezien het wilde, hoogtoerige karakter van de motor, ware het niet dat behalve de vijfde en zesde versnelling ook de overige versnellingen van mij verkort hadden mogen worden. Gewoon, 'dagelijks' wegrijden bij een stoplicht vraagt veel koppelings-slip en je moet de motor echt opwinden en aan de kook houden tot zeker 5.000 à 6.000 toeren om hem snel weg te trekken. Dat is niet alleen voor de meer allroundige FZ1, waarmee je eerder geneigd bent bepakt en bezakt de bergen in te gaan, een nadeel, maar ook voor de kale versie, die zich meer in het korte (stads)werk als een vis in het water moet voelen. Het is puur MV Agusta-achtig, deze lange, lange weg die je in de eerste versnelling te gaan hebt voor je in het ideale gebied zit - en zeer uitzonderlijk voor Japanse begrippen. Voor wheely kings (in de dop, eventueel) is die gearing wel weer

feestelijk zolang je de ruimte hebt; met een 'vinger-tje' koppeling zet je hem in de eerste versnelling - als je al aardig wat vaart hebt - in een wip op het achterwiel en omdat de toerenbegrenzer mijlverweg ligt (bij 12.000) kun je nog hele snelwegen lang de motor in balans houden voor je overschakelt naar twee. Enzovoort. Kicken! Maar een kleiner voor- of groter achtertandwiel voor de FZ1 zou mijn eerste modificatie zijn, dat zeker.

Nog maar een hoog woord eruit: tijdens een dikke driehonderd kilometer rijden kon ik maar geen vrienden worden met de injectie. Die hapt me te veel bij het opnemen van gas. Nu vielen hierover mildere

**Net als bij die pijp van de GSX-R 1000: je went eraan, vrienden, geloof me. De diepe sound die hieruit komt, is verslavend vanaf de eerste seconde.**



Beetje... plastiekerig. De unieke 'built quality' van de MT-01 ontbeert de FZ1. Maar vergelijk dan de prijzen eens.



meningen te noteren (ook nog pittiger), zodat een testrit om je opinie te vormen de moeite waard is. Maar juist op de momenten dat je het racen moet bent en (sportief) wilt toeren, is die te directe vertaling van de als een fileermes snijdende gasreactie naar het achterwiel me echt te storend. Een fluwelen rechterhandschoen aantrekken maakt het niet beter. U zei MV Agusta, het merk dat tevens in tekstuele zin ook altijd met vergoelijkende, fluwelen handschoenen aangepakt wordt?

#### STRAK IN HET VEL

Strak in zijn vel zitten de FZ1's namelijk, bijzonder strak voor Japanse street-sport-begrippen en wel op meer vlakken dan op die happige motorreactie. Staat de FZS 1000 (de voorganger dus) nogal moerassig