

TEST Yamaha YZ450F 2010

Obrovský výkon dole
Kila navíc nejsou znát
Perfektní ovladatelnost v zatáčkách

TESTOVALI

Jiří Čepelák

profesionální závodník

věk: 31 let

váha: 78 kg

zkušenosti: YZ450F 2010 najeto 55 hodin, YZ450F 2009 2 roky, na kroskách 23 let

úspěchy: mistr ČR MX 1997, 2007, 2009


Asi nejvíc vás určitě zajímá, jestli je YZ450F 2010 lepší než '09. Takže: je, a o dost. Nejmarkantnější je velký výkon a silný záťah motoru už od nejnižších otáček. Tahle motorka se snadno rozjede i na trojku. Za jejím výrazným výkonem stojí hlavně nová stříkačka a na ní je super i ladění – je úplně snadné díky interfacu, který se dá dokoupit, takže pro přenastavení vstřikování nepotřebujete laptop.

Podvozek mi v základu přišel malinko neklidnější než na '09, díky více skloněné přední vidlici, ale s lehkým doladěním je motorka dobře ovladatelná. Otočené sání se projevuje v podstatě jen hlasitějším „chrochtáním“, slyšitelnějším díky tomu, že jde zepředu. Jinak nepozorují jiné změny, a i přes vstup sání umístěný zepředu se filtrbox zanáší méně než na '09. A to je další plus, které vyplynulo z otočení motoru.

Opačný sklon motoru se nijak výrazně neprojevuje, motorka je ale daleko obratnější v zatáčkách, pěkně do nich padá, je v nich lehce ovladatelná, mám z ní fakt super pocit. Přední pérování je spíš tužší, což mně vyhovuje, ale zadní tlumič je trochu „kopací“. Tady je potřeba trochu ladění, já jsem měnil nastavení útlumu na high speedu. Výsledná trakce je ale mimořádně silná, na ideálním povrchu motorka pořádně tahá za ruce a neustále se jí chce na zadní.

Největší plusy a přednosti jsou tedy obrovský výkon motoru od spodu, ale i uprostřed a nahoře, motorka má na vyhrávání i se standardním výfukem, což bylo u staršího modelu zřetelně nemožné, originální výfuk motorku dost výrazně omezoval.

Petr Záruba

student, závodník

věk: 18 let

váha: 60 kg

zkušenosti: YZ450F 2010 najeto 15 minut, YZ450F 2009 1 rok, na kroskách 3 roky

úspěchy: 1. místo PČR supermoto Open 2009
3. místo Olympia Supermoto Night Show 2009


Úžasná motorka. Ů-Ž-A-S-N-Á! Nejlepší mi přišla ve skocích, ale i na roletách naprostá bomba. Sedlo ze „žraločí kůže“ vás nepustí, to vám spíš stáhne kalhoty. A výkon? Motor táhne bez děr a propadů, s téměř instantním výkonem dole, až jsem měl problémy při výjezdech ze zatáček, kde na mě bylo toho výkonu moc – když jsem jí chtěl naložit, hned se pode mnou topořila na zadní. Jsem dost lehký, vytahovala mi ruce z ramen, takže v tobogánech na výjezdech motorka zpočátku spíš vládlá mně. Měl jsem ji ale jen na pár kol a nechtěl jsem ji někde rozvést, tak to berte jako první dojmy. Zvyknul bych si na ni ale velmi rychle, i když ve mně výkonem opět probudila tu klasickou krosářskou hamletovskou otázku – je lepší dvěpade, nebo čtyřpade? Takže už aby tu byla ve 350! Pohoda je okénko na olej místo měřky; naopak až taková pohoda není, že musíte vyšroubovat šest šroubů a zvedat palivovou nádrž, když chcete čistit vzduchový filtr. Ale to je detail, který jí rád odpustím.

Řízení je o 0,1° víc postavené. Osa řízení je o 3 mm méně předsunutá. Hmotnost je rozdělena 47/53 oproti 49/51 u '09

YZ450F přibrala přes tři kila. Nejsou znát

V motoru schází jeden ventil a jeden karburátor

Sání je tam, kde obvykle hledáte výfuk

Proti nula-devítce podstatně podčtvercovější motor má o 2 mm větší vrtání a o 2,6 mm kratší zdvih

Válec je skloněný o 8,2 stupně dozadu, nikoli dopředu

King of the bláto

Obrázek nové YZ450F se motokrosařům propálil do paměti, už když svět oblétl její první fotky, mobilem nafocená prezentace. Po ní následoval reklamní klip, kde nás Bubba Stewart přesvědčoval, že to všechno jsou jenom povídačky. Ale pak nová Yamaha YZ450F konečně přišla a ukázalo se, že to žádné povídačky nebyly. Díky bohu.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha YZ450F 2010/2009

Objem	449,7/449 cm ³
Výkon	38,5 kW (52,4 k)/ 36,4 kW (49,5 k)
Točivý moment	44,7/44,2 Nm
Hmotnost	111,9/108,3 kg (s palivem)
Cena	219 999/174 990 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, DOHC, 4/5 titanových ventilů, vrtání × zdvih 97 × 60,8/95 × 63,4 mm, kompresní poměr 12,5:1/12,3:1, vstřikování paliva Keihin 44 mm/karburátor Keihin FCR-MX39, nožní startér, pětistupňová převodovka, vícelamelová spojka v olejové lázni

Podvozek: kolébkový hliníkový rám, vpředu plně nastavitelná USD vidlice, zdvih 310/300 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s prepákováním a plně nastavitelnou jednotkou, zdvih 312/314 mm, úhel sklonu řízení 26,47°, brzdy vpředu kotouč Ø 250 mm, vzadu kotouč Ø 245 mm, pneu vpředu 80/100-21, vzadu 110/90-19

Rozměry: délka 2191/2196 mm, šířka 825 mm, výška 1311/1305 mm, výška sedla 999/1000 mm, rozvor 1487/1496 mm, nádrž 6/7 l



Láďa Záruba
lada@cmn.cz

foto: David M. Bodlák,
Radek Lavička

Nové YZ450F se dostalo asi největší předprodejní publicity v historii motokrosu vůbec. Svět hlтал každou novou informaci o jejich nevídaných technických inovacích, které sice tak úplně nevídané nejsou. Všechno tu už bylo, otočený motor (sání zepředu, výfuk zezadu) měl už několik let před Yamahou YZ450F ambiciózní projekt Cannondale 450, dávno před ním zkonstruoval podobný motor i český konstruktér František Krňávek, ale tenkrát se mu všichni smáli. A

dnes je YZ450F 2010 jednou z největších motokrosových revolucí.

Výkon už od sklepa

Tahle motorka dost možná drží také absolutní rekord v rychlosti, s jakou se stala ikonou. Stačily k tomu už jen ty fotky, odhalující nové technologie a technická řešení. Otázku, co je na YZ450F 2010 nové, ale zkrátíme na odpověď: nová nejsou kola a brzdy, vše ostatní je jinak – viz obrázek. V hlavě najdete jen čtyři titanové ventily, '09 jich ještě měla pět. Yamaha jde tedy stejnou cestou, jakou se vydala už u YZF-R1 '09 a ještě předtím v MotoGP u YZR-M1, cestou přinášející lepší plnění válců a větší konstruktérskou svobodu při návrhu spalovacího prostoru.

Když porovnáte výkonové křivky motorů 2010 a 2009,

nenajdete v celém otáčkovém poli jedinou oblast, kde by stará 2009 měla na novou 2010. Největší rozdíl je dole (což je u vstřikování téměř povinností), ale významný nárůst je i uprostřed a nahoře. A kdybyste místo originálu lupli laďák, dostali byste masitý i závěr výkonové křivky.

Ale v motokrosu na nula-desítku laďák vlastně vůbec dávat nemusíte. Naměřený výkon nové YZ450F 2010 se udává nejčastěji okolo 52,4 koně, krouťák 44,7 Nm, pro srovnání u '09 to bylo 49,5 k a 44,2 Nm. Teplo zpod topné spirály zvané Tornado výfuk není nijak dramatické, snad trochu, když stojíte, ale za jízdy určitě ne – podívejte se, jak je podsedlová část děravá, kudy všude proudí chladící vzduch.



Jak se tento koncept osvědčí, ukáže až čas

Těžká lehká kroska

Pokud nedáte jinak a chcete slyšet nějaká papírová negativa, tak provozní hmotnost novinky je 111,9 kg, loni to bylo 108,3. Žzeta přibrala 3,6 kilo, přitom Yamaze trvalo šest let, než ta tři kila sundala.

Ovšem pozor, první komentář testovacích jezdců byl: „Kurňa, ta motorka je lehká, ta se dobře vodí!“

A jak se na ní jezdí

Vybrali jsme tři testovací jezdce: veleúspěšného profíka a dva ne-

Vstup do sání je tudy. Čěpa říká, že se filtr zanáší méně než u loňského modelu. Čěpa ale pořád jezdí první



profesionální závodníky, hlavně jsme nechtěli začátečníky, pro ty YZ450F teda fakt není. Všichni piloti hlásili špičkovou ovladatelnost.

Yamaha YZ450F 2010

BEZPEČNOST

Pavel Polák

podnikatel, majitel firmy Motolive, hobby závodník

věk: 48 let

váha: 90 kg

zkušenosti: YZ450F 2010 najeto 6 hodin,
YZ450F 2009 4 roky, na kroskách 20 let

úspěchy: 3. místo Přebor ČR enduro 1994

2. místo MČR enduro 4T 1999

2. místo krajský přebor MX 1999, 2000

více fotografií na
www.icmn.cz

Nula-devítka možná trochu víc držela stopu na rovině a byla línější v zatáčkách, „desítka“ je lehce nervóznější na rovině, protože má radikálnější geometrii přední vidlice, ale lépe se vodí v zatáčkách. Trochu se blíží Hondě, ale pořád je to Yamaha, takže jízdní stabilita je celkově lepší.

Dozadu skloněný válec se projeví úžasnou ovladatelností ve skocích, stačí jen lehce přesunout těžiště a motorka jde, kam potřebujete. S nula-desítkou se také lépe manévruje v zatáčkách, lepší jsou průjezdy tobogánů, motorka nemá snahu rovnat se a vyvážet vás z koleje ven. Předchozí model byl větší dobrák, taková, řekl bych, žvýkačka, nová motorka je náročnější na přesnost vedení, je to precizní nářadí. Když uděláte technickou chybu, novinka vám to vrátí, ale když technicky umíte, odmění se vám lepšími časy na kolo. Na staré YZ jsem také pozoroval snahu předního kola ujíždět v zatáčkách ven, ale nula-desina sedí jak přibitá. Tahle motorka je schopná jet i mistrovství republiky už tak, jak je ve standardu!

Na předchozím modelu YZ mám najeto čtyři roky a první dojem z novinky: strašlivě silná. Tak velký výkon v sériovém provedení nemá žádná jiná motorka, není potřeba výkonových úprav. Tah motoru je doslova brutální, zatáčky jdou jezdit o kvalitu výš než na '09. Bezvadná je i reakce na plyn, hodně ostrá. Starší model měl trochu klidnější průběh, nový je už od spodu divočák.

Na podvozku není vyšší hmotnost vůbec znát, ovladatelnost i geometrie jsou velmi dobré, nemohu říct jediné špatné slovo.

První delší jarní jízdy

Po prvních kratších jízdách v nové motorkářské sezoně se jistě nemůžete dočkat pořádné delší vyjížd'ky. Ne nadarmo se říká, že poprvé je všechno nejsilnější a motorkář má to silné „poprvé“ každé jaro. Podívejme se, jaká potvorstva na nás čekají a snaží se z krásného „poprvé“ udělat smutné „naposled“.

Pavel Faus, redakce@cmn.cz
foto: David M. Bodlák

Naše malá země je typická členitým terénem. Jistě by bylo příjemnější prožít dopoledne na pláži u moře a po obědě si zajet pár desítek kilometrů zalyžovat do pořádných hor, ale nejsme Monaco. Naše členitost je poněkud jiného druhu.

Vystartujete na svém stroji, třeba z Brna nebo z Prahy, za krásného slunného jarního dne. Pokud pojedete směrem na Vysočinu, octnete se po stokilometrové jízdě z obou uvedených měst ve zcela odlišném klimatickém prostředí. Najednou jste blízko oblasti zvané Česká Sibiř a věřte, že to pojmenování nevzniklo nadarmo. Jako byste se vrátili o pár týdnů zpět, na mostech a v lesních úsecích to klouže, na okreskách se setkáte se sněhem a ledem. Překvapit dovede také průjezd pod mostem. Zatímco jinde jsou silnice suché, pod mostem může být kluzko od ujetého sněhu, naneseného pneumatikami au-

tomobilů. Pod most slunce nesvíti. Nezapomeňte také na zbytky posypu, moc to na něm klouže!

Nebezpečí výkyvu počasí

Přes den tající sníh teče z polí napříč silnicemi, ale k večeru jsou z něj příčné ledové pruhy.



K této nepříjemné změně dochází během pár desítek minut! Podobných záludností má Vysočina v zásobě spoustu.

Za všechno může pár stovek metrů výškového rozdílu. Zatímco Brno leží v nadmořské výšce kolem dvou set metrů, Vysočina má o dvě tři stovky víc. Samozřejmě se to netýká pouze Vysočiny, ale všech našich pahorkatin a kopcovitých lokalit.

Vyslechl jsem dialog dvou místních obyvatel Vysočiny: „Tak jak bylo v Brně?“ volal kdosi na souseda. „Jako vždycky, o kabát míň!“ zněla odpověď.

Než vyrazíte na svých strojích do kopců, vzpomeňte si, že tam může být „o kabát víc zimy“! ■

► MINIROZHOVOR

Nenad Tutunovic

marketingový manažer
Mitas, a.s.

CMN Vaše společnost se dlouhodobě zabývá vývojem a výrobou především offroad pláštů. Plánujete i výrobu silničních pláštů?

Tato specializace je výsledkem dlouhodobého vývoje a současně i strategií firmy. Jistou skupinu silničních pláštů máme, ale nepředpokládám větší rozšíření naší produkce v tomto segmentu.

CMN Vy sám jste příznivcem jedné stopy?

Bezesporu. Ještě před pár lety jsem sedlal starší Suzuki DR 650. Fascinoval mě výkon tohoto stroje. Člověk dal za jedna, pak dva tři, a ta motorka měla neustále snahu stavět se na zadní. Bohužel v současné době nemám garáž a motorka bez garáže, to prostě nejde. Jinak pravidelně sleduji mistrovství světa v FMX a pečlivě hlídám výsledky našeho Petra Piláta.

CMN Vámi sponzorovaný jezdec FMX Petr Pilát vloni skočil backflip s pražským primátorem. Nechtěl byste si to také zkusit?

Určitě by mě to lákalo. Extrémní sporty mají něco do sebe a každá nová zkušenost je zároveň i výzvou k té další. Stejně jako Petr Pilát vymýšlí nové triky v FMX, i my se snažíme posouvat vývoj kupředu.

zpovídal Martin Houška



The Power of Dreams



Nová Honda CBF1000

Rozehrajte svou jízdu novými tóny

Všechno na ní hraje. Je silná, a přitom uživatelsky přívětivá. Charakter čtyřválcového motoru nabízí spoustu příjemných zážitků jak při sportovní, tak při pohodové jízdě. Stroj s designově vyváženými křivkami vám poskytne maximální možné pohodlí. Polohovatelné sedlo a nastavitelný přední štít vám umožní nekonečnou jízdu bez známek únavy.

Více informací na www.honda.cz a u autorizovaných prodejců motocyklů Honda.



ALFAMOTO Tel.: 544 218 818 Brno • AUTOELEGANCE Tel.: 541 228 649 Brno-Řečkovice • MOTOMO Tel.: 519 322 046 Břeclav • MS MOTORS Tel.: 387 412 310 České Budějovice • FOMI Tel.: 558 654 246 Frýdek-Místek • NOKAMOTO Tel.: 495 406 170 Hradec Králové-Stěžery • ACURA Tel.: 474 629 321 Chomutov • EWK Tel.: 461 639 013 Janov u Litomyšle • MOTOSPORT K Tel.: 321 716 151 Kolín • ASCOT MB Tel.: 326 709 030 Mladá Boleslav • RACING TEAM H.J.M. Tel.: 257 711 177 Lety u Dobřichovic • AUTOPROFI Tel.: 485 150 005 Liberec • Autoprodej DUKLA Tel.: 466 310 271 Pardubice • AUTOCENTRUM JAN ŠMUCLER Tel.: 371 005 254 Plzeň • AUTO JAROV Tel.: 251 002 222 Praha 3 • MCH Tel.: 274 818 595 Praha 10 • DEYL & ŠULC Tel.: 775 623 262 Vestec u Prahy • MOTORSPORT TUNING Tel.: 385 731 055 Týn nad Vltavou • AUTOCENTRUM BEK Tel.: 475 212 023 Ústí nad Labem • MORAVAMOTORS Tel.: 571 633 157 Valašské Meziříčí 3 • MOTOGARANT Tel.: 577 616 406 Zlín