

TEST | Yamaha YZF-R1



Yamaha po třech letech inovovala svou charismatickou R1. Tento bručivý samorošť kromě lehkého zásahu od vizážisty dostal hlavně zbrusu nový kardiostimulátor, který chrání celý stroj před infarktem z uklouznutí. S kontrolou trakce a nižší cenou jsou ladičky zase zpátky ve hře!



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: David M. Bodlák

Situace na trhu litrových superbiků není vůbec růžová. Ona je spíš černá jako tma, když u nás na vsi o půlnoci zhasnou veřejné osvětlení, měsíc je v novu a přišel z těžkých nízkých mraků. To pak nectrefíte z metrové vzdálenosti do postele. A podobně na tom jsou všechny tyhle jednoúčelové kapotované nakoňované potvory – před rokem 2008 nebyly prodány přes 100 kusů na model ničím výjimečným, dneska kdo prodá přes dvacet, je král. Bráno pochopitelně v České republice, ale na ilustraci celosvětové situace to stačí.

V tomhle nepěkném ovzduší jde do tuhého, výrobci se o zákazníky přetahují, div je neroztrhnou vejpy, a rozhodují i ty nejmenší drobnosti. A v době, kdy evropský trh začíná pře-

rovat domácí produkci, není situace kdysi vládnoucí japonské velkoprodukce vůbec záviděníhodná. Abyste zaujali, musíte nabídnout NĚCO.

Mým černým koněm mezi japonskými superbiky po letošním svezení bude právě Yamaha YZF-R1. Je tak... charismatická! Kawa už je stavěna podle jiných trendů a jako jediná dokázala loni ve srovnávacích testech držet krok s fenomenálním BMW jak po stránce výkonu, tak v technologiích, na které dnes zákazníci slyší nejvíce, Honda se Suzuki jsou zase jen dokolečka omlazované staré motorky. Yamaha nabízí dle mého názoru nejzajímavější balíček.

Akrapoviče povinně!

Design je i po třech sezonách pořád pecka, podívejte se ji do očí a vidíte zastřený pohled silné osobnosti, u níž akorát nevíte, zda její výjimečnost spočívá ve třech Nobelových cenách, nebo vyvraždění menšího okresního města. Lehce upravenou přední kapotu pozná jen skutečný od-

Na R1 je montáž laděných koncovek povinností, zvuk vás prostě uchvátí



borník, stejně jako jiné stupačky, do očí naopak bouchnou při rozsvícení pozíčky z LED diod, ty vypadají vážně cool. Pozměněný tvar výfukových koncovek bude majiteli asi buřt, protože ač jsem nepřitelem uřvaných výfuků, sem prostě musíte dát otevřené laudy! My jsme na testovaném stroji měli karbonové Akrapoviče a zvuk tohoto motoru si budete nahrávat na diktafon a pouštět v zimě jako lék na depresi.

Parádní jsou nové děrované vrchní brýle, takové prý má i Lorenzo na M1, jen škoda, že je konstruktéři zabili instalací spínače varovných blinkrů. Je tam jako pěst na oko, jako dílo všetečného domácího kutila dobré, ale originál Yamaha cajk by mohl mít více elegance a hlavně jiné umístění.

Kontrola trakce

Ten největší humbuk se ale letos točí kolem levého řídítka, kde je

kolébkový přepínač nadepsaný TCS, tedy Traction Control System. Er-jednička nově adoptovala poslední elektronický systém, který jí ještě chyběl k dokonalosti. Jestli v budoucnu dostane ještě závodní ABS, jakým disponuje třeba BMW s Kawou, bude to fajn, ale bezpodmínečně nutné to asi není.

To kontrola trakce má pro R1 zásadní význam. Pochopitelně že Yamaha nezapomene zdůraznit, že byla vyvinuta ze zkušeností ze závodů, ale to se rozumí samo sebou, že tady není proto, aby vás brzдила. Naopak je tady, abyste mohli jet v klidu rychle. Přidáváte mnohem víc, než byste se odvážili bez tohoto pomocníka, a nestáčí se divit, co všechno gumy na běžné silnici snesou (nově montované Dunlopky jsou určitě posunem k lepšímu od předchozích Michelinů). Abyste rozblikali oranžovou kontrolku na přístrojovce, musíte už jet docela svižně, a to i na tu nejpřísnější polohu. V nabídce je hned šest stupňů intervence a vše se dá přepínat pohodlně za jízdy. Pokud byste cítili

VERDIKT

Yamaha YZF-R1

Motor	8/10
Podvozek	7/10
Brzdy	7/10
Ovladatelnost	6/10
Město	4/10
Cestování	4/10
Sport	9/10
Výkon/Cena	7/10

potřebu trakci vypnout, můžete, ale to jen při stání na místě. Kromě situace, že budete chtít slavnostně odpravit již doslouživší zadní gumu, mě ale nenapadá moc důvodů, proč byste to dělali.

Systém TCS byl logickým (a očekávaným) krokem Yamaha už proto, jak pěkně měla R1 na tuto praktickou vychytávku připravenou. Tahle generace er-jedničky má už od svého vzniku v roce 2009 variabilní délku sání YCC-I, kdy se v 9400 otáčkách zkrátí sací trakt kvůli lepšímu dýchání a zvýšení výkonu, a hlavně také elektronický plyn YCC-T, jehož charakteristiku (letos upravené mapování) si

Lehká kosmetika,
důležitá elektronika

Japonská,
a přitom jiná

Zlatého slavíka
pro motor!

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha YZF-R1

Objem	998 cm ³
Výkon	133,9 kW/182 k@12 500
Točivý moment	115,5 Nm@10 000
Hmotnost	206 kg (provozní)
Cena	374 990 Kč
(testované provedení 414 901 Kč*)	

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 78 × 52,2 mm, kompresní poměr 12,7:1, vstříkování, elektronický plyn YCC-T, proměnná délka sání YCC-I, tři motorové mapy, šestistupňová kontrola trakce TCS, elektrický startér, antihoppingová spojka, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový dvojitý páteřový rám, vpředu USD vidlice Ø 43 mm, zdvih 120 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 120 mm, obojí plně nastavitelné (vzadu komprese pomalá/rychlá), brzdy vpředu 2 kotouče Ø 310 mm, šestipístkové radiální třmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 120/70ZR17, vzadu 190/55ZR17

Rozměry: délka 2070 mm, šířka 715 mm, výška 1130 mm, sedlo 835 mm, rozvor 1415 mm, úhel řízení 24°, stopa 102 mm, světlá výška 135 mm, nádrž 18 l, olejová náplň 3,7 l, top speed 285 km/h
* testované provedení: koncovky Akrapovič, LED blinkry



To je příjemná vlastnost, kterou ovšem možná proklejete, až vás někde změří páni s placatými čepicemi. I na nic moc okresce totiž letíte tak, že podezříváte tachometr z požití omamných látek, na čemž má svou zásluhu také slušný podvozek. Vepředu mají vidle oddělené štelování útlumů (v jedné rouře komprese, v druhé odskok), vzadu centrála nabízí rychlou i pomalou kompresi a ještě si měníte předpětí pohodlně hydraulikou jako u drahých aftermarketových produktů. Co se brzd týče, tady i po letech zůstala hutná síla ředěná jen trochu menší citlivostí.

Okoukáno v MotoGP

Co ale dělá tuhle er-jedničku tak sexy, je její motor. Big Bang, Long Bang, Bim Bam, říkejte mu, jak chcete. Prostě řadový čtyřválec s ojnicními čepy přesazenými tak, že motor pálí jako V4. Bum, dlouhá pauza, bum, střední pauza, bum, krátká pauza, bum, střední pauza, a pořád dokola. Zvuková kulisa je taková, že nevíte, jestli máte brečet radostí, nebo si cvrknout blahem do trenek. Je to okoukané z MotoGP, Honda má čistou V4, Yamaha právě takovýhle řadák s přesazenou klikou. Výhodou má být lepší propojení plynové rukojeti se zadním kolem, prostě více citu, a lepší trakce. Dalším specifíkem je menší brzdný moment, ale neřekl bych, že by se v některé z naznačených kategorií motor nějak kardinálně lišil od běžných čtyřválců. Jo, je to jiné, ale musíte se chvíli soustředit, abyste to poznali.

Naopak hned si zamilujete charakter motoru, který je naprosto jedinečný. Motor simuluje chování V4, ovšem jediná konkurenční motorka, která používá skutečnou vé-čtyřku, je Aprilia RSV4, a ta se projevuje trochu jinak. Vibrace, brutální krouťák někde kolem sedmi osmi tisíc, a od deseti tisíc výš už docela plochý výkon bez pocitu, že by se otáčkoměr nějak zvlášť těšil na výlet k omezovači. Er-jednička je jiná.

Rychlá? Nezdá se, ale je

Když na to přijde, umí jet po městě na šestku, díky dlouhé jedničce a krátce na sebe naskládaným kváltům tam ale můžete mít i trojku a otáčky se zas tolik lišit nebudou. Každopádně pod dva tisíce žádný problém. Když ale motoru naložíte, začnou se dít věci. V oblasti zhruba pod šest sedm tisíc působí hodně hrubým dojmem, jako by si snažil odkašlat ten svůj vé-čtyřkový chraplák, ale potom se stane jemnějším a jemnějším a zvuk se změní v charakteristické pištění.

Co mě ale vyložené fascinovalo, byl průběh výkonu. Jednou z výhod Big Bangu má být i rovnoměrnější průběh točivě-

ho momentu a to mohu jen potvrdit. Čekal jsem, že se motor někde zvencne a zatahne jako smyslů zbavený a že naopak nahore umře, jako ta Aprilia. Omyl. Prostě dáte plyn, pod vámi to začne řvát, pak pištět, a najednou vám do očí bliká bílá kontrolka, že byste měli řadit. Za pár pikovteřin zase a zase a zase, a pak už nemáte řadit kam, tachometr rezignovaně ukazuje 299 a ručička otáčkoměru, aktuálně se nacházející někde na pozici 13,3, nezastavuje a plánuje brzkou návštěvu červeného pole. Víím, jak jednou ostatní 180koňové superbiky, ale takhle lineární průběh nemá snad ani Honda. Vůbec vám nepřijde, že byste jeli rychle nebo nějak dramaticky akcelerovali, dokud se nepodíváte na tachometr. A následně na ukazatel průměrné spotřeby, kde pětku neuvídíte asi nikdy a i s tou šestkou to bude dost o sebekázní...



Lehoučký facelift unikne i odborníkům, pozíčky z LED diod naopak pozná po rozsvícení každý



► VÝROČNÍ EDICE

Er-jedničku si kromě tří základních barev (bílá, modrá, matná šedá) můžete letos pořídit ještě v naprosto luxusním červenobílém válečném zbarvení. Yamaha totiž slaví 50 let na závodních drahách a k tomuto výročí připravila edici několika modelů v lakování „WGP 50th Anniversary“. Kromě R1 jsou v nabídce ještě supersporty R6, R125 a TZR50, naháč FZ8 a skútr Aerox. Nejvíc sexy je ale stejně největší model, příplatek za tuto krásku je zanedbatelných 15 tisíc korun. Podle nás jasná volba!



Ben Spies na R1 získal titul mistra WSBK 2009, tak kdo jiný by měl dělat promo...

Nejzajímavější japonec

Řízením osudu se nám letos přes veškerou snahu nepodařilo dostat er-jedničku na okruh, což mě doopravdy začalo mrzet až poté, co jsem se na ní svezl po veřejných komunikacích. O Big Bangu se ví, že jeho doménou nejsou rychlé tratě. Můžete namítat, že tahle motorka má za sebou titul mistra i vicemistra světa WSBK (2009 Spies, 2011 Melandri), stejně jako tituly z prestižních šampionátů AMA či BSB, a impozantně vstoupil letos do nové sezony v německém IDM i náš Matěj Smrž, nicméně to jsou všechno hodně vyšlechtěné stroje. V sériové podobě asi zapomeňte na to, že byste na top speed smázli BMW nebo Ninju, nicméně na technických tratích je dokážete pořádně potrápit. Rychlost na rovince navíc dělá hlavně dobrý výjezd, a tady Yamaha se svým skvěle kontrolovatelným motorem a nově i s elektronickou pomocnou rukou bude bodovat.

Pokud vás tohle zase tak moc netrápí a motorku si pořizujete hlavně pro radost z jízdy, bude pro vás nová R1 určitě také černým koněm. Je to bezesporu nejzajímavější japonský superbike současnosti (Kawa je postavena „jen“ na rychlost) a pokud máte trochu muzikálního ducha, chytí vás ty sonáty linoucí se z Akrapů pod sedlem pořádně za srdíčko.

Motocykl do testu zapůjčila firma Yamaha Motor Czech.