

Technická data		Yamaha YZF-R6
motor	čtyřdobý kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4	
objem		599 cm ³
vrtání x zdvih		65,5 mm x 44,5 mm
výkon		88 kW (120 k) / 13000 ot./min.
točivý moment		68 Nm / 11500 ot./min.
kompresní poměr		12,4:1
plnění motoru		4 karburátory Keihin Ø 37 mm
startér		elektrický
převodovka		šestistupňová
brzdy vpředu		2 kotouče Ø 295 mm, čtyřpístkové třmeny
vzadu		1 kotouč Ø 220 mm, dvoupístkový třmen
rozvor		1380 mm
výška sedla		820 mm
hmotnost		169 kg (suchá)
nádrž		17 l
cena		150 - 170 tisíc Kč (r.v. 99-01)



Rychlá šestka

Rok po příchodu R1 přišlo na řadu vypuštění ostrozubé štiky do šestkového rybníka. V těchto vodách působil prozatím jen Thundercat, který však začal na okruzích dostávat od své konkurence nářez.

V roce 1999, kdy se „erko“ zjevil na scéně, šlo o historicky nejsilnější sériovou šestistovku, která měla litrový výkon 200 koní. Velká síla vycházela z agregátu, který byl konstruován s cílem maximální kompaktnosti. Zajímavým řešením bylo prostorové uspořádání hřídelů převodovky, které čtyřválec maximálně zkrátilo a dovolilo uchytit kyvku blíž ke

středu motorky. Původcem nevídaných parametrů bylo také náporové sání se vstupem mezi světlý.

Rám s černou kůží

U Yamahy se nemazali ani s podvozkem a hroudu kovu vsadili do tuhého rámu Deltabox II. Podsedlák je odmontovatelný a v zájmu minimalizace hmotnosti neodpružených hmot byla použita

tenkostěnná litá kola. Jak je u supersportů zvykem, vtrhla inovace do dílny po dvou letech a vysypala z kapes lehčí a vyšší písty chycené na kratších ojnicích. Na řadu přišla i změna výfukových svodů, řídek a prostoru pod sedlem. CDI se smrško, na hmotnosti shodila i baterka a motorka začala jako první na světě vozit zadní světlo z LED. Šestka si následně svištěla po silnicích

Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	780 Kč
Blinkr přední/zadní	600/600 Kč
Páčka brzdy	700 Kč
Páčka spojky	1000 Kč
Píst	1700 Kč
Přední světlo	10 300 Kč

Pověst motocyklu

- v roce 1999 šlo o historicky nejsilnější sériovou šestistovku
- náporové sání se vstupem mezi světly
- motor zběsile točí přes patnáct tisíc
- pérování sedí v zatáčkách jako kondom na hlavě
- na tachu se ukáže nejvíc 269 km/h
- od roku 2001 se Yamaha rozhodla pro prodloužení servisního intervalu na 10 000 km
- jestliže se budeš na motorce často prohánět po dráze, měl bys častěji měnit olej v předních vidlicích



do předminulého roku, kdy ji nahradil aparát nové generace, který byl letos opět obměněn.

Síla 750, otáčky šestikila

Najždím na dlouhou rovinku a napadá mě, že jsem si na R6 první generace ještě nezablbnul. Vytáčím motor k deseti tisícům, zatáhnou za plyn a dostávám pocit, jako kdyby se mě motorka zeptala: „To jsi nečekal, co? Tak se koukej držet, ty chytráku, tohle bude jízda!“ A nemluvila do větru, v horních otáčkách zažívám svezení opravdu nečekané, křivka výkonu nervózně poskakuje a zápěstí se musí

hodně hlídat. Koní je na šestku hrozná hromada a žádný z nich nebyl zřejmě delší dobu ve výběhu, protože jsou viditelně nevyrovnaní. Zhruba do osmi tisíc se jim nechce dávat najevo, co v nich je, ale i přesto se dá v středním pásmu pohodlně jezdit. Od osmi se všechno začíná převracet a jak přeběhnou otáčky přes desítku, začnu se sám sebe ptát, jestli pod zadkem nemám sedmpade. Jenže když vidím, jak motor zběsile točí přes patnáct tisíc, dojde mi, že musí jít o šestku.

Brzdy z erjednice

O trochu méně radikální než čtyřválec

je jízdní pozice, která sice dává jasně najevo, že bych měl nabrat směr okruh, ale zkousnout se dá i výlet na venkov. Pérování sedí v zatáčkách na kvalitním asfaltu pevně, ale na rozbitých silnicích se R6 cítí stejně dobře jako milovník vážné hudby na punkovém koncertu. Součástí, nad kterou se nedá diskutovat, jsou přední třmeny z R1, které mají sílu jako Arnold za mlada a nevadnou, ani když zkoušíš opakovaně zpomalit z maximálky. Na digitálním rychloměru se mi mimochodem ukázalo nejvíc 269 km/h, což je na šestku rokenrol opravdu od podlahy.

Servisní údaje

U prvních R6 byl stanoven servisní interval 6000 kilometrů, ale od roku 2001 se Yamaha rozhodla pro jeho prodloužení na 10 000 a když ujeďdeš čtyřikrát tolik, přichází ta pravá chvíle pro seřízení ventilů. Šestikilo je jednou z nejpoužívanějších šesetek pro závodění a taky se dá říct, že jednou z nejúspěšnějších, protože v mistrovství světa supersportů byla Yamaha v hodnocení značek mezi lety 99 - 01 nejlepší. Jestliže se budeš na motorce často prohánět po dráze, měl bys častěji měnit olej v předních vidlicích, který se na trati víc zahřívá a ztrácí tak své původní vlastnosti. Jedinou závadou, která se na motorce objevila opakovaně, byly povolující se šrouby uchycení stojáčku.