

O zážitcích ze sezení na dělové kouli mohl hodně dlouho vyprávět pouze baron Prášil, avšak příchod radikální Yamahy zpřístupnil podobné pocity i motorkářům a je jedno, zda mají nějaký šlechtický titul jako pan Prášil nebo ne.



Pětiventilová smršť



Technická data

Yamaha
YZF R1

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/5
objem	998 cm ³
vrtání x zdvih	74 x 58 mm
výkon	113 kW(150 k)/10 000 ot./min.
točivý moment	108 Nm/8500 ot./min.
kompresní poměr	11,8:1
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
rozvor	1395 mm
brzdy vpředu	2 kotouče Ø 298 mm, čtyřpístkové třmeny
vzadu	1 kotouč Ø 245 mm, dvoupístkový třmen
výška sedla	815 mm
hmotnost	177 kg (suchá)
nádrž	18 l
cena	160 - 220 tisíc Kč (r.v. 98 - 02)

Přesto, že R1 je mladá motorka, sahá historie litrových sportovců se znakem Yamahy na nádrži až do února 87, kdy došlo k představení FZR 1000. V jeho motoru se již pohybovalo dvacet ventilů a po dvou letech se do výfukového potrubí nastěhovala další známá věc - výfuková přívěra Exup. Před sedmi lety pak FZR nahradil model Thunder Ace, který byl sice lehčí, ale nevykazoval takovou orientaci na sportovní hrátky, aby dokázal v přímém souboji porazit snad jediného opravdového sportovce s obdobně velkým čtyřválcem pod kapotou - Hondu CBR 900 RR Fireblade. Pod ní se právě díky příchodu

Rjedničky začal před šesti lety trůnit silně třást, protože YZF vyvolávala paniku již tabulkou technických údajů, konkrétně výkonem 150 koní a suchou hmotností 177 kilogramů. V té době šlo o hodnoty, které nenacházely soupeře, jenže čert a japonský inženýr nikdy nespí, a tak se během několika sezon pochlapily i ostatní litry a Yamaze nezbylo než inovovat. Modernizace se dostavila předloni a přinesla motorce vstřikování, rám Deltabox III, lehčí výfukové potrubí a jiné brzdy. Vylepšení je samozřejmě víc a obecně se dá říct, že motorka díky nim neztratila nic ze svých sportovních vlastností a navíc se stala kamarádštější. Co se však odehrálo letos, nemá v dějinách obdoby, protože stroj s totálně jiným rámem a téměř vším ostatním dosáhl výkonu 180 koní, a to při suché hmotnosti 172 kilogramů.

Hladce k omezovači

Aby ses dozvěděl, jak se chová správně zajetá Rjednička, vytáhli jsme jednu z prvních z roku 98 a po-

dívali se jí na zub. Posaz je sportovní s rukama dole, břichem na nádrži a stupačkama proklatě vysoko, což přináší spolu s nahoře uchyceným tlumičem výfuku dostatek prostoru při náklonu. Dvacetiventilový agregát, který je skoro o deset kilo lehčí a o poznání menší než u ThunderAce (také díky jinak koncipované převodovce), dává jasně najevo odpor k ježdění pod 3000 otáček. Jakmile ale zmíněnou hranici překonáš a do-

Pověst motocyklu

- první model měl výkon 150 koní a hmotnost 177 kilogramů
- motor je skoro o deset kilo lehčí než u ThunderAce
- převodovka je hlučnější, ale přesná
- motor není většinou využíván na plný výkon, takže dost vydrží
- baterie není z nejlevnějších
- na superbike má docela velký prostor pod sedlem
- rám prvních generací žádnou větší ránu nevydrží



Servisní údaje

R1 je podle slov několika lidí, kteří měli s jejím servisem co do činění, bezproblémová motorka, hlavně co se týče agregátu, který má takový výkon, že ho při normálním ježdění využije jen málokdy a když už, tak jen na chvíli. Většinu svého života tedy YZF projede na jednu nebo dvě třetiny výkonu, z čehož vyplývá, že vydrží.

Jediné nemoci se vyskytly u určitého počtu motorek z první série, které měly problémy se spojkou, což se však brzy podařilo vychytat. V případě nehody dostává brzy K.O. křehký podsedlový rám a jeho větší odolnost se mohou chlubit až stroje vyrobené v roce 2002 a mladší.

Kdo rád chodí do motoshopů, bude se zhruba po dvanácti tisících těšit na cestu pro nové přední destičky a přibližně po třiceti tisících si bude moci skočit pro řetězovku. Po ujetí pěti tisíc kilometrů většinou nadchází vytoužený okamžik pro nákup zadní pneumatiky, přičemž obutí na předku vydrží asi o dva tisíce delší trasu. Kolik vydrží baterka, ti neřeknu, ale faktem je, že je gelová a navíc jedna z nejdrazších, takže když si půjdeš Rjedna koupit a baterka se bude tvářit jako že se chystá zhebnout, zkus z prodávajícího vymáchnout slevu, aby ti zbylo na novou.

staneš se ještě o pár set výš, začíná se cítit o hodně líp. Lineární průběh výkonu tě pak silně a neodvratně provází až do jedenácti a půl tisíc, kde je v zájmu delší životnosti vhodnější řadit, což je díky měkké spojce snadná práce. Při změně rychlostí tě bude sice provázet hluk z převodovky, což

je však v pohodě, zvlášť když se ti změní ozubených koleček za klikovým hřídelem odmění tvrdým, ale přesným chodem.

Přátelské pružiny

Hádej, co asi tak můžeš čekat od mašiny s jedním z nejkratších rozvorů a nízkou hmotností? Jestli jsi tipoval

něco ve smyslu hodně snadného řezání zatáček a rychlého řízení, můžeš si připsat tři body. Nastavení odpružení a tlumení je jak jinak než sportovní, ale na druhou stranu i použitelné při běžném ježdění. Jen v případě, že si vybíráš pouze luxusní asfalt hladký jak dětská prdelka, přitvřením v žádném případě nic nezkažíš. Překonávání vzdáleností v nezákonně krátkých časech pomáhají i sériové pneumatiky, které drží na vozovce ve stylu kvalitního dvousložkového lepidla. O předních brzdách se nedá mluvit jinak než v superlativě, což dokazuje fakt, že je Yamaha začala používat i do dalších modelů.



Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	954 Kč
Baterie	4200 Kč
Pístní sada	3164 Kč
Brzdové destičky (přední/zadní)	1450/1500 Kč
Píst	1962 Kč
Přední světlo	11 400 Kč

