

Yamaha YZF - R6 2005

Text: Mike Emery, Přeložil a upravil: Přemysl Vaněk, Fotky: Yamaha



Velká hRa



Vývoj šestikil se dostal do ohromující fáze a nebýt Japonců, nikdy by se tak nestalo a zeměkoule by už neměla důvod dál existovat. Ale japonská industriální čtyřka rozpoutala pekelný boj, v němž hrají vývojová centra hlavní roli.



Eršestka si pro letošek nese obrácenou vidlici, radiální brzdíče a upravený motor, na první pohled žádná revoluce. Ovšem jen do doby než se svezíš a poznáš, jaký udělala motorka krok dopředu. Změny na čtyřválci jsou ztělesněny předělaným sáním se 40milimetrovým potrubím (dříve o dva milimetry míň) a přemapovaným zapalováním a vstřikováním. Sací potrubí je nejen větší v průměru (to bylo stejně potřeba, aby se vešlo na větší vstřikovače), ale je u něj použit i starý závodní trik s různou délkou vnitřních a vnějších potrubí - řešení, které by mělo přinést větší záťah ve středních a vyšších otáčkách. Výsledným efektem všech zlepšováků je o tři koně vyšší výkon dosažený v 13 000 otáčkách.

Umírněná geometrie

Tři koně nejsou samy o sobě moc znatelná hodnota a ani motorová brzda by se z nich dvakrát neorosila. Spíš je znát lehká změna krásně hladké výkonové křivky s tahavě nastupujícím středním pásmem a příjemně mohutným vrškem.

O dost větší rozdíl je ale znát v podvozku, kde najdeš vedle obrácené vidlice odvozené z R1 i spoustu minutních, dohromady úžasně fungujících detailů.

Důležitý je přechod od přední gumy s 60procentním profilem k vyšší gumě s výškou 70 %. Vyšší guma sama o sobě změní geometrii a zvedne předeek motorky, takže bylo třeba domyslet valník drobností, aby celý



podvozek pracoval s větší přesností než legendární parta Hic. Loňský model měl jednu z nejostřejších geometrií ze supersportů, hlavně díky vidlici skloněné pod úhlem 24 stupňů a stopě 86 milimetrů. R6 byla nejostřejší skalpel z třídy 600, ale pro letošek se trochu umírnila. Vidlice je o půl stupně míň strmá a stopa je o devět milimetrů delší.

Dojem přestavby

Na silnici to vypadá tak, že nová

eršestka zatáčí s jistotou, která byla pilotům předchozích modelů neznámá. Je míň nervózní a zatáčení jí trvá nepatrně dýl. Jenže manévry jsou plynulejší a jak stroj zahne, drží se zvoleného směru s velkou vervou. Vyšší přední guma by měla pomáhat při pohlcování malých nerovností, ale na těch je přední závěs docela náchylný a její plánovaný přínos zmizí v nedohlednu.

Dalším tématem nové Yamahy je odolnost proti krutu. Ta je vyšší díky

obrácené vidlici, která je tužší než konvenční a její nevýhodou je nejen cena, ale taky větší hmotnost. Na R6 se objevila 41milimetrová Kayaba, která má odlišně nastavené tlumení a jinak vinuté pružiny.

Obrácená vidle je kromě důležité části i designovým velitelem nového modelu. R6 si na rozdíl od konkurence nechala staré kapoty a tím ostatní dostala. V souvislosti s USD vidlí a radiálními třmeny totiž motorka nevypadá jako „obyčejná“ sériovka na

Technická data		Yamaha YZF-R6
motor	čtyřdobý kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4	
objem	600 cm ³	
vrtání x zdvih	65,5 x 44,5 mm	
výkon	93 kW (126 k)/13 000 ot./min.	
točivý moment	69 Nm/12 000 ot./min.	
kompresní poměr	12,4:1	
plnění motoru	vstřikování	
startér	elektrický	
převodovka	šestistupňová	
brzdy vpředu	2 kotouče Ø 310 mm, čtyřpístkové třmeny	
vzadu	1 kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen	
rozvor	1385 mm	
výška sedla	830 mm	
hmotnost	163 kg (suchá)	
nádrž	17 l	
cena	319 690 Kč	



další rok, ale jako luxusní přestavba. Co myslíš, že lidi táhne víc, mít doma sériovku jako každá druhá „ovce“ nebo pěknou kvalitní stavbu, u které je jistota, že ji nebastlil někdo doma v garáži? 1:0 pro Yamahu.

Rozjetá pila

Po krátkém výjevu ze světa japonské geniality zpět k podvozku. Jako u předního závěsu, změnilo se tlumení a pružení také u centrálu, a to nejen kvůli změně kyvky, ale také kvůli progresivnějšímu přepákování. Metamorfóza zadního odpružení s sebou přinesla také zvýšení zadní části o jeden centimetr, čímž se dorovnalo zvýšení předku způsobené vyšší pneumatikou. Došlo také k vyztužení kyvky, když už je tužší předek, zadek nesmí zůstat pozadu. Tvdší pérování letošní eršestky je vynikající na okruh, ale chybí mu poddajnost předchozího modelu. Motorka je tužší a jistější, taková rozběhnutá cirkulárka, tu jen tak rukou taky nezastavíš.

Proti kroucení se hrdě postavily též čtyřpístkové radiální brzdíče převzaté z R1. Kromě nich si šestka půjčila i radiální pumpu Brembo s vynikající citlivostí, ale už ne destičky. Ty sice na prvních prototypch byly, ale ukázaly se jako kousavé bestie, takže konstruktéři vyvinuli příjemnější směs.

Přesto, že průměr kotoučů vzrostl z 298 na 310 milimetrů, Yamaha uvádí, že se jejich hmotnost o 7 % snížila díky menší tloušťce.

První myšlenky po premiérovém použití brzd byly výjimečně pozitivní. Nástup není přehnaně ostrý, takže se brzda ze začátku netváří jako megasilná. Jenže je to tím, že použití brzd je o hodně příjemnější, takže ve výsledku miň přemýšlíš a rychleji zastavíš. Ideální situace.

Komfort nechybí

Nová radiální brzda má velkou výhodu i na mokru a vůbec na povrchu s označením M+S (ma-

rast+sajrajt). Dávkování je skutečně na úrovni a počáteční pomalejší nástup je do podobných situací stejně vhodným příspěvkem jako pecen chleba pro kambodžského sirotka. Naopak na okruhu stačí vzít za páčku víc a nástup přeroste v tvrdý záběr, který bych od motorky s gumovými brzdovými hadicemi asi nikdy nečekal. Páčka výrazně

vytvrdne a připadáš si, jako by tě někdo přivázal gumovým lanem k mostu.

Stejně jako předchozí generace, i nová R6 je komfortní na ježdění, pokud vezmeš v úvahu, že jde o supersport. Plexi propustí vítr od krku nahoru, takže ramena jsou v klidu a v bezvětrí. Na stroji se dá příjemně strávit i delší doba a otravovat tě budou jediné vibrace, které motor vydává kolem sedmi tisíc, před tím i za tím je ticho. Ve vyšších otáčkách, kde by se dalo čekat, že vibrace narostou, se projev motoru vyhladí a nedává o sobě vědět až do omezovače. Jediný nedostatek agregátu je, že pilot musí být opatrný při opětovném přidávání plynu na výjezdu, reakce ve vysokých otáčkách je dost vzteklá, ale lehkým zaspojčením se to dá spolehlivě eliminovat.

Prostor pod sedlem

Vedle brzd je dalším dílem z R1 přední blatník kryjící vyšší gumu, kvůli níž musela být částečně předělaná i kapota pod chladičem. Ten má mimochodem letos dva větráky místo jednoho. Kosmetickou změnou jsou i jiné čochy předního světlá a vzhledem k tomu, že výfuk se pod sedlo nepresunul, je pod spolujezdcovým zadkem pořád dost prostoru na odložení několika málo věcí. Letošní překopání supersportovní Yamahy sice nebylo tak drastické jako předloni, ale rozhodně má něco do sebe. Hlavním přínosem je zlepšená stabilita a díky jinému předku se motorka tváří jako pěkná stavba. V šestikilech R6 smečuje taky relativním pohodlím, pro tebe nebude cesta na okruh po vlastní ose takovým očištěm jako pro ostatní soupeře.

