

SECOND HAND | Yamaha YZF-R1

Nejvíce se vyplatí
nulačtyřka

R1 těžko seženete
nelehlou

Královna stíhaček

Yamaha R1, která v roce 1998 způsobila revoluci, je dneska cenový průšvih. Motorku, kdysi prodávanou za víc než 400 000, seženete nyní i za 60 000. Holt supersport.



Láďa Záruba
lada@cmn.cz
foto: Yamaha

Jak šel čas, aneb co vám jednotlivé modelové ročníky přinesou:

1998-1999

R1 přichází jako nástupce ThunderAce, trochu obtloustlé, ale skutečně výborné motorky, asi posledního supersporta, se kterým jste mohli jeden den na okruhu a druhý den do Alp, přičemž obě věci zvládala s přehledem. R1 vlastně nepřišla, ona vtrhla. V supersportovním světě vybuchlanekompromisníbomba a rozmlátila tehdejší konkurenci na kaši. Byla to kombinace technologie a adrenalinu, žádný jiný supersport se jí nemohl rovnat, ani v parametrech, ani koncepcí. Hřídele převodovky nad sebou, už ne za sebou,bleskové rychlé řízení, krátký rozvor a děsivý, výbušný motor. Některé první

kusy ještě zdědily po ThunderAceovi problém vysoké, asi tak litrové spotřeby oleje/1000 km, ale časem to bylo odstraněno. Pokud vás to stále trápí, funguje jediné řešení: výměna pístů a pístních kroužků. Problém s pocukávající spojkou byl odstraněn v celosvětové servisní kampani.

2000-2001

V rámci pravidelných dvouletých modernizací systému: rok nic, malá modernizace, rok nic, velká modernizace, v Iwatě změnili hlavně optiku, podle mnohých na druhou nejhezčí erjedničku. Nově ale taky přibýlo sání AIS, nádrž je vzadu užší, jiné jsou vačky, jinak odstupňovaná převodovka, změněno bylo i tryskování pro lepší reakci odspodu. Výfuk je nyní z titanu, jiné je i sedlo. Celkem 150 změn. Pro bastlíře: kapoty téhle R1 nejdou bez náročných úprav nalákat na předchozí model.

2002-2003

S třetí inkarnací R1 přichází kvůli emisím vstříkování. Je to takové to „napůl stříkačka, na-

půl rovnoláký karbec“, ale fungovalo super. Úplně nový rám Deltabox III, vyrobený novou patentovanou technologií (hydroforming), byl o 30 % tužší. Zvenčí všemu vládla opět předělaná hranatá kapotaž s úzkou zadní LED lampou, kterou mimochodem dodnes najdete na čtyřkolkách Yamaha Raptor.

2004-2005, 2006

Konkurence začala přitvrzovat, a tak i Yamaha musela přitlačit. Opět nový a velmi podařený design (ročníky 2004 - 2006 bývají označovány jako vůbec nejvíce sexy R1), ale hlavně je tu poměr výkonu a hmotnosti 1:1. Výfuk se přestěhoval pod sedlo, brz-

dy získaly na radiálnosti, sání na přetlaku díky systému Ram Air. Výkon se vyšplhal na 172, se sáním na 180 koní. Podčtvrtcovější motor už nebyl nosným prvkem rámu, jiná geometrie a rozdělení hmot z kultivovalo řízení a zmenšilo tendenci všech dosavadních modelů jezdit po zadním, i když to vůbec nepotřebujete. Problém občasněho nafackování od rozkmitaného řízení eliminoval sériově montovaný tlumič řízení. V roce 2006 dostala R1 o 2 cm delší zadní kyvku.

2007-2008

Nový model, nový motor, nový rám i design. Yamaha opouští svých tradičních pět ventilů konceptu Genesis a nabouchává motorku elektronikou jako YCC-T, YCC-I. Motor dostal antihopping a brzdy šest pístků. Všechny erjedničky do roku 2007 měly lehkou tendenci k vynášení ze zatáček.

2009

Žhavá současnost s Big Bangem. Tohle ale už, anebo ještě, není téma pro sekáč.

R1 je rarach a poštívadlo. Nejde s ní jezdit pomalu. Motor je litr, takže do bezvědomí vytočený nebýval často, ale o to častěji byla motorka na okruhu. A tam

► HODNOCENÍ

Motor
Jízda, ovladatelnost
Výbava
Kvalita, zpracování
Výkon/ Cena



► POHLED MAJITELE

Jiří Petřvald, product manager

Mám nulačtyřku v originálním stavu a jsem do ní i po těch letech zamilovaný. Není na dlouhé výlety, těm holčákům, které občas vozím, se doopravdy klaním, já bych na tom desetník vyzadu nevydržel ani pět minut. S erjedni-

cí jezdím občas i na okruhu, prostě paráda, jen mě trápí dvě věci, se kterými už nevím co dělat: tendence k vynášení ven ze zatáček a že mi pérování doslova žere zadní gumy, speciálně v Brně. Víte, je to o jeho nastavení, ale za celý ty roky jsem to nevyšpekuloval, ať klikám, jak klikám.

► JAK ŠEL VÝKON

1998-2002: 150 k/112 kW@10 000
2002-2003: 152 k/113 kW@10 500
2004-2006: 172 k/128 kW@12 500, 180 k/130 kW s Ram Air
2007-2008: 177 k/132 kW@12 500, 186 k/139 kW s Ram Air
2009-2010: 180 k/134 kW@12 500

pravděpodobně padala. Najít nelehlou R1, myslím skutečně nelehlou, ne dokonale opravenou, to je umění. Otázkou ovšem je, jestli není nejlepší obléknout R1 do laminátů a drtit ji jen na okruhu.

R1 je i po letech charismatická motorka. Mechanicky je to Yamaha, takže funkčnosti, mechanickému i řemeslnému zpracování nelze nic vytknout. Problém je šílený propad ceny mezi novou a ojetou motorkou, ale pokud už ji kupujete jako ojetinu, není to problém váš. U modelů roku 1998 se přesvědčte, jestli z výfuku nejde bílomodrá kouř, pokud ano, motor žere olej.

A pokud máte hemoroidy, pozor, výfuky pod sedlem celkem topí...

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha YZF-R1



Objem	988 cm ³
Hmotnost	177 ('98) kg
	175 - 174 - 172 ('04) kg
	173 - 177('09) kg (bez náplní)
Spotřeba	7 - 9 l/100 km



Model 2003, poslední s laufem na straně

Prodejna Bike-in
Business Park Rudná
POPRON - hala č. 10
K Vypichu 1108
252 19 Rudná u Prahy
info@bike-in.cz
tel.: 227 000 260

Otevírací doba:
Po - Ne
9⁰⁰ - 19⁰⁰

MasterCard VISA Maestro

www.BIKE-IN.cz

GPS:
N: 50° 00.988'
E: 14° 12.086'

FUN COMPANY
Louis
Louis-PRODUCTS - AVAILABLE HERE!

VÍCE NEŽ
7000
ARTIKLŮ SKLADEM