

Malá revoluční



Koncem devadesátých let udělala Yamaha mezi supersporty revoluci. Nejdříve v devadesátém osmém vznikla R1 a o rok později R6, stroje, které navždy změnily silničářský svět. Úplně první generaci R6 jsme si vzali pod hledáček.



Jakub Niž
jakub@cmn.cz
foto: archiv

Lehká, ovladatelná, ultra-výkonná s omezovačem otáček daleko za běžnými čtyřválci, tím tehdy R6 ohromovala. Konstrukce YZF-R6 byla od začátku hodně sportovní a radikální, počítalo se s ní především na okruzích, kde také úspěšně bodovala (mistr světa 2000). Z hlediska ojetého stroje ovšem první inkarnace R6 zase tak povedená není, má totiž několik nevyzpytatelných bolístek, a ty mohou život majitelům docela znepříjemnit.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha YZF-R6 (1999–2000)

Objem	599 cm ³
Výkon	120 k@13 000
Točivý moment	68 Nm@11 500
Hmotnost	195 kg (prvozní)
Sedlo	820 mm
Spotřeba	5–8 l/100 km

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 65 × 44,5 mm, kompresní poměr 12,4:1, karburátory Keihin CVR37 s TPS, mokrá vícelamelová spojka, šestistupňová převodovka

Podvozek: hliníkový dvojitý páteřový rám, vpředu plně nastavitelná vidlice Ø 43 mm, zdvih 135 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním plně stavitelným tlumičem, zdvih 120 mm, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 295 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 220 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 120/60ZR17, vzadu 180/55ZR17

Rozměry: délka 2025 mm, šířka 690 mm, výška 1105 mm, rozvor 1380 mm, úhel řízení 24°, světlost 135 mm, nádrž 17 l

S motorem problémy

Především se jedná o poruchy motoru samotného – vysoké otáčky (omezovač 15 500), velká pístová rychlost a velký výkon u nové konstrukce způsoboval vytrhávání kusů tvrdokovových nánosů na stěnách válců už kolem najetých 40 000 km. Motor nemá ve válcích klasické vyjmatelné vložky, vrchní část motoru tvoří jeden kus a pokud se tvrdokovová vrstva vydrolí, oprava je nemyslitelně drahá. V ČR se to prakticky opravít nedá – jestli to budou umět dvě tři firmy (za nesmyslné ceny), navíc následné obrobení do zatraceně přesných „japonských“ rozměrů není vůbec sranda.

Bohužel se únava v tomto případě nedá prisuzovat až tak špatnému zacházení či zanedbanému servisu. Motor je zkrátka nadupaný a tehdy málo ozkoušený a mnoho cyklů ohřívání a chladnutí, které s sebou samozřejmě nese teplotní roztahování a smršťování materiálů, zapříčiní vylovení kousků tvrdokovového křehkého povrchu. Lepší pak je koupit jiný motor z nějaké bouračky, nové kartery vás přijdou na cenu celé je-

tiny... V servisu Y Moto v pražské Vrbovce prý řešili vydrolené válce na třech motorech R6 prvních generací. Jednalo se o konstrukční nedokonalosti, které byly u další modelové dvouletky 2001/2001 odstraněny. Vedoucí servisu Milan Štumpa za léta své praxe nic podobného u čtyřválců neviděl.

Druhým a neméně zanedbatelným problémem bylo občasně přidírání vačkového hřídele, na které sama Yamaha své servisy upozorňovala – prý se to může stát. Rovněž upozorňovala na praskající vnitřní (menší) pružiny ventilů při točení motoru blízko omezovače a také na praskající pružinky řadičky, které vymezují páčku do střední polohy. Jakmile pružinka praskne, řadička spadne dolů a nejde řadit – oprava je ale banální, sundá se víko a pružina se během pár minut nahradí.

Další ročníky OK

Na začátek velké problémy, nemyslete? Vše se ale povedlo odstranit a i když další ročníky měly víc koní a vytříbenější chování díky nižší váze, problémů měly rozhodně mnohem méně a ne tak zásadních.

Po stránkách spolehlivosti je YZF-R6 normální japonská motorka. Jako celek vše funguje, elektrika drží, převodovka drží a motor se taky nesype, pokud zkrátka zrovna nemáte smůlu. Podvozku se nedá moc vytýkat. Výborné brzdy, tuhé šasi, ovladatelnost tehdy nevídaná, stej-

ně jako zrychlení. Tah sto dvacetí koní na lehoučkém šásku uchvátí.

Za rozumný peníz

YZF-R6 není rozhodně drahá motorka, každé dva roky se model, jak to tak u supersportů a filmových hereček bývá, mění a vylepšuje, takže cena výběrového modelu vždy o dost spadne. Staré jetiny se tak dostávají rázem na poměrně nízkou cenu. První ročníky bych kvůli zjištěným závadám kupovat příliš nedoporučoval, raději bych se zaměřil na modely novější, vychytanější, nebo (máte-li omezený rozpočet) na modely konkurenční.

Každý, kdo kupuje starý supersport, si musí uvědomit, že i když je mašina krásná na oko, může mít za sebou těžký profesionální život. Mnoho strojů jezdilo po okruzích v laminátech a když majitele přestaly bavit, nastrojily se na dalšímu nešťálivci. Ten až doma při servisu zjišťuje, že zakamuflovat odrbaný supersport není zase tak náročné... Pod sukenními jsou otřesné spodky.

Anebo dolítat na okruhu

Můžete mít štěstí a motor se vám nevysype. Nedá se samozřejmě říct, že všechny rané motory R6 jsou špatné a že se vám motor zákonitě rozbije. Nicméně pakliže mám možnost výběru a vím, že první motory nejsou po konstrukční stránce ideální v kondici, sáhnu jinam.

Pokud chcete za pár korun motorku na okružové ježdění, R6 stejně z výběru konkurence nevypadne. Každý olitáný supersport může mít větší či menší technické problémy. Závodní použití zcela mění četnosti servisu a samozřejmě i životnost motoru. Zatímco dnešní nové šestistovky najíždějí na silnici bez technických problémů 100 000 km, na okruhu (kde se to bere jako v motokrosu spíše na motohodiny) motory obecně podle odborníků zvládnou tak 3000–4000 km. Pak něco praskne nebo se něco přidě atd... ■



Radikální konstrukce přinesla úžasné zážitky v sedle a pár technických problémů

Kdy měnit olej?

Svoje dotazy do technické poradny zasílejte na poradna@cmn.cz

Tento týden odpovídá **Petr Zmeškal**, sales manager Castrol Lubricants (ČR)



Připravuje: L. Záruba
foto: archiv

Zdravím redakci a chci se optat: kdy doporučujete měnit olej – je to lepší teď před zimou, anebo na jaře před sezónou?
Aleš Jirků

Rozumím tvou otázce. Kdy měnit motorový olej je totiž mezi motoristy oblíbené každodopodzimní dilemma. Část motoristů zastává názor měnit olej na jaře z obavy nenechávat nový olej tři – čtyři měsíce napospas vzdušné vlhkosti, stárnutí a mrazu, druhá část motoristů zase mění olej zásadně na podzim, protože nechťejí, aby vnitřní části motoru byly zbytečně vystaveny působení kyselých zbytků, různých úsad a nečistot obsažených v použitém motorovém oleji.

Již ze samotného faktu naprosté absence jakýchkoli doporučení ze strany předních světových olejářských producentů nebo výrobců vozidel ohledně výměny motorového oleje před nebo po zimě může každý motorista usoudit, že ani jeden z obou způsobů není vyloženě chybný.

Nicméně technici firmy Castrol doporučují měnit motorový olej spíše na podzim, jako menší „zlo“, přičemž slůvko „zlo“ dávám zcela záměrně do uvozovek,

protože vyměnit motorový olej žádné zlo pochopitelně není, je to přesně naopak.

Motorový olej během své životnosti do sebe absorbuje nejrozličnější produkty spalování. Oproti obecně zažitým mýtům to však, na rozdíl od vznětových motorů, není u benzínových motorů síra, protože dnešní automobilové benzíny jsou deklarované jako tzv. „superčistá“ bezsírná paliva, se zcela zanedbatelným obsahem síry (pod 10 mg na 1 kilogram paliva). Navíc současné motorové oleje mají vysokou hodnotu tzv. alkalické rezervy, vyjádřenou číslem TBN (Total Base Number), které udává schopnost oleje neutralizovat kyselé zplodiny.

Do motorového oleje se však z produktů spalování může podle okolností dostávat určité množství oxidu dusíku, ze kterého se působením vody, vázané v etanolu, který povinně obsahuje benzín Natural 4,1 %, může vytvářet velmi slabá kyselina dusičná. Obsah etanolu v benzínu ostatně úplně nespědí motorovým olejem obecně, řešením je přejít na benzíny stooktanové, které bioethanol neobsahují.

Během dlouhé zimní přestávky se navíc mohou z použitého oleje v motoru usazovat různé sedimenty, karbonové úsady a podobně, které se nemusí na jaře při výměně oleje ihned beze zbytku opět rozpustit.

K žádnému „stárnutí“ oleje nebo k jeho opět mylné tradovanému „vodnatění“ nebo „mrznutí“ během zimního období, které by mohlo jakýmkoli způsobem zhoršit funkční vlastnosti nového oleje, v žádném případě nemůže dojít. ■



Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: 1999–2000

Cena: 45 000 Kč

► HODNOCENÍ

Motor ★★★★★
Jízda, ovladatelnost ★★★★★
Výbava ★★★★★
Kvalita, zpracování ★★★★★
Výkon/Cena ★★★★★

► SERVIS

10 000 km olej, filtry, synchronizace karburátorů, 40 000 km ventilové vůle

► HISTORIE

1998 představení YZF-R6
1999 začátek prodeje
2000 konec výroby, doprodej, připraven nový model pro roky 2001/2002
2001 118,3 k/13 000 ot, suchá hmotnost 181 kg
2003 121,4 k/13 000 ot, suchá hmotnost 162 kg
2005 124,3 k/13 000 ot, suchá hmotnost 162 kg
2006 131,2 k/14 500 ot, suchá hmotnost 161 kg, nově vstřikování
2008 133,6 k/14 500 ot, suchá hmotnost 166 kg
2010 122 k/14 500 ot, suchá hmotnost 166 kg