

BEMUTATÓ 2003-as YAMAHA YZF-R6



Szöveg: Lövey Ádám **Képek:** Paul Barshon, Wo

Négyeszer

**A RÉGI R1-ET ÉRT KRITIKÁK UTÁN A YAMAHA KIJÖTT EGY OLYAN ÚJ
MODELLEL, AMIBE, HA BELE AKARSZ KÖTNI, IGENCSAK BOGARASNAK
KELL LENNED. HOGY EZT MENNYIRE SIKERÜLT MEGISMÉTELNI
AZ R6-OS ESETÉBEN? ÚGY TÚNIK, ÁDÁM A SPANYOLORSZÁGI
ALMERIÁBAN IGENCSAK MEGKEDVELTE A KICSIKÉT.**

A hatszáz-as osztály az utóbbi években egyre népszerűbb és népszerűbb. Igaz, nálunk elhatalmasodott a megalománia, mégis a nyílt napok rendszeres látogatói és a józanabb észjárású kezdők egyáltalán nem a literes gépekre esküsznek. Mindamellett, hogy a hatszáz-asok kevesebbet kerülnek, egyáltalán nem nyújtanak kevesebbet sem köridő tekintetében, sem az utcai használatban. Tehát – akárcsak az oviban – a kiscsoportosok kezdenek egyre jobban elkanászodni és egyre többször veszik el a nagycsoportosok legóit, miközben a középsőbe csak egy árva GSX-R jár, egyedül maradván néhány gazdag szülő elkényeztetett hímes tojás gyerekével. A zöld zabigyerek, az új 636-os Kawa ZX-6R és az RC211V dizájnját követő Honda CBR 600RR az óvoda két legnagyobb legó-maffiavezére, rengeteg mindent harácsolnak össze maguknak: felfordított első villát, radiális féket, GP1 motor minitájára készült hátsó futóművet és még egy csomó mindent. A Yamaha R6 azonban az egyik legmegfontoltabb gyerek, aki nem a sok különleges legóval akar kitűnni, hanem azzal, hogy amit gyűjt, az csakis a legjobb legyen. Ilyen az R1-esen már bevált befecskendező- és fékrendszer, az új, sokkal merevebb váz és egy teljesen új futómű. Hogy mindezt hogyan sikerült összeépíteni? Az R6-os bemutató tesztjének helyszínén, Spanyolország legszárazabb pályáján és leggyönyörűbb országútjain minden kiderült.

Szereltem első gázadásra

Ó, igen, Dél-Spanyolország, ahol még decemberben is lehet akár 15-20 fok ha szerencséd van.

Nekem az időjárás-sal az volt, az utazás-



sal viszont már kevésbé, mert karácsony előtt három nappal a spanyol légi közlekedésben akkora volt a káosz, mint mikor a kínai piacon megjelenik az APEH, úgyhogy szépen elkeverték a bőröndömet, amiben a zsír új bőrruhám volt. Szerencsére a Yamaha mindenre gondolt, így felszerelést is tudtak adni a pályamotorozáshoz délutánig, amíg meg nem érkezett a csomag. Ebben a cuccban pont úgy festettem, mintha most gurultam volna ki valamelyik Yamaha katalógusból, ahogy felültem a bemelegített 30 darab R6-os egyikére.

Ahogy a boxutca kijáratánál beálltam a felvezető helyi menő csávó mögé a sorba és vártam, hogy a többiek is ezt tegyék, rögtön feltűnt, hogy nem tűnik fel semmi, vagyis minden testrészem jól érzi magát. Nagyon kis kompakt bringa ez, 180 centiméter mégis elég hely van rajta, az ülésen hosszanti irányban is. Elnézegettem a műszerfalat, ami már az R1-esen is nagyon bejött, itt pedig még inkább, mert dögös fehér hátlapot kapott a fordulatszám-mérő és megnyugtatót, hogy csak 15500-nál kezdődik a piros csík.

Végre mindenki megérkezett és elindulhatunk az almeriai pályán, amiről a legfontosabb tudnivaló, azonkívül hogy, baromi technikás, tele van emelkedőkkel és lejtőkkel, persze a kanyarokban is, szóval a pálya jó része beláthatatlan, olyan, mintha kivágták volna a Mansell-kanyart a Hungaroringről és egy más után több- ➤

ut Meppelink, Patrick Curtet

mközt



BEMUTATÓ 2003-as YAMAHA YZF-R6

► ször is összeragasztgatták volna. Az első pár rundot tehát óvatosan tettem meg, és miközben memorizáltam a pályát, inkább a blokkra koncentráltam. A legelső, ami feltűnt, a gázreakció finomsága volt. Yamahán ennyire finoman adagolható gázzal még nem találkoztam, és bár a befecskendezőrendszer működési elve az R1-ével megegyező, még ott sem sikerült ennyire precízre, mint a kistesón. Az első óvatos körök alatt, mikor lassan, alacsony fordulaton, leginkább egygázon motorozol és a gumikat melegíted, a régi R6-os úgy rángatózik, mint a betépett punkgyerek az Akela koncerten. Az új blokknak azonban eszébe sem jut ilyesmi, ő már kinőtte a punkkorszakot és inkább Mozartot hallgat. Persze abban a pillanatban, ahogy jobb csuklóddal parancsot adsz, kiveszi a lassú Holdfénysonáta CD-t és egy szempillantás alatt átcsap a VII. szimfónia örült tempójába. Mindezt mégis olyan egyenletesen teszi, akár... ööö... nos igen, azt hiszem ez a legjobb hasonlat: akár egy Honda. Pontosan ez az egyenletes teljesítményleadás és a finom adagolhatóság párosítása volt a Yamaha célja, hogy a kanyarból kigyorsításokkor tökéletesen kontrollálható legyen a hátsó kerék, bármilyen is a vezetési ritmusod. A reklámszöveg nem volt kamu, a küldetést sikeresen teljesítették, az amatőr nyílt nap-látogatók és profi versenyzők imádni fogják a kanyarkijáratokat, az egykerék-mágusok dolga pedig szintén könnyebb lesz ezután. A teljesítmény egyre csak nő és nő, mindenféle hirtelen ugrás nélkül, amíg 15500-nál ki nem fogy a szuflából, bár kb. 14000-tól már nem tol annyira, tehát itt érdemes feljebb pöccinteni a váltókart. A teljesítmény érezhetően a régi R6-os felett áll, de nem csak a legfelső fordulaton kőszott feljebb a görbe pár plusz lóerővel, hanem 5000 és 9000 között sokkal több nyomatékot is produkál az új blokk, 7000-nél pontosan 5 Nm-rel veri a tavalyi modellt, tehát már alulról jobb esélyekkel jöhetsz ki a kanyarokból. Csúcsteljesítményben a túlnyomásos ram-air rendszerrel 123 lóerőt ígérnek a főtengelyen, anélkül pedig 117-et, de hogy ez igaz-e, majd

csak akkor fog kiderülni, mikor feltoljuk a fékpadra, érzésre mindenesetre megvan benne a tehetség hozza. Ezt az erőt azonban finoman adja le – nem lassan, csak egyszerűen baromi precízen, mindenféle hirtelen rángás nélkül – így a kezdők is könnyebben boldogulnak vele és a pályamező is egyszerűbben hadakozhatnak a másodpercekkel.

Az előbb említett váltópöccintés azonban egy kis helyesbítést igényel, inkább rúgásról kell beszélnünk, ugyanis a váltó működése komoly erőt igényel. Az előző modell váltójánál – ami elég darabosan kapcsolt – sokkal jobb, de még mindig nem elég finom a működése. Cserébe viszont precíz, min-



A motoros-újságírók decemberben is keményen dolgoznak



„...Ha szeretted az előző R6-ost, az újat imádni fogod...”

Tudom, tudom, ízlések és pofonok... Tessék, pofozzatok fel, de nekem a sárga akkor sem tetszik!



den fokozat rögtön a helyére talál, üreset pedig csakis ott találsz ahol kell, az egyes és kettes között. Ha viszont így halad a fejlesztés, akkor a következő R6-osnak már nem csak pontos, hanem könnyen kapcsolható is lesz a váltója – vagyis tökéletes.

Feszés vádlik, deltás hát

Az almeriai pálya nagy részén lendületből, hármásban motoroztam, a hátsó nagy egyenes előtti sikánnál visszazagangoltam egyet és a következő becsapós – először szűk, majd táguló, majd megint szűkülő és ismét táguló kanyar ívén kettesben húztam át magam. Itt, ahogy kigyorsítottam, majd a szűkülő ívnél elzártam a gázt, majd ismét kigyorsítottam, a Michelin Pilot Sport hátsó gumi végig maximálisan tartotta a kapcsolatot az aszfalttal, még akkor is, mikor az utolsó lovat is rászabadítottam, majd ráváltottam a hármat a kanyarból kijövet. Az első 120/60-as gumi tapadásával már nem voltam így megbarátkozva. A Pilot Sport – hiába a 2,2 barra leeresztett keréknyomás – nem egy kifejezett pályagumi, amit tudatott is velem az egyik, soha véget nem érő, hosszú balosban. Az első kerek minden körben szép finoman elkezdett mászni a pálya külső széle felé, ami eléggé stresszelő egy bemutatató teszten, zsír új motorral, kölcsönruhában, a tankra szígszalagozott céges videokameráról már nem is beszélve. Pilot Race kéne – gondoltam magamban – és kicsit visszavettem a tempóból.

Azonban a visszajelzés finomsága a futómű képességeiről árulkodik. A korábbi modell futóműve nem nőtt fel a blokk állította követelményekhez, túl puha és ideges volt, és jobban rázta a fejét, mint Beavis és Butthead egy Metallica-klipp alatt. Az új R6-osnál viszont, úgy tűnik, semmit sem bíztak a véletlenre. A visszajelzés az első kerék felől egyértelmű, az előző modellre jellemző puha behintázás pedig már sehol sincs. Fék távon nem süllyednek úgy be a villák, hogy hirtelen azt sem tudod hova lett a gép eleje, épp csak bebólint kicsit, ezáltal pontosan viheted a kiválasztott ívre. A hátsó traktus hasonlóképpen felfejlődött, kigyorsításoknál

szintén nem ül úgy össze, mint elődje, hogy aztán kirugózáskor megtréfálja a gép orrát. Csupán finoman összenyomódik kissé, majd teligáznál, ahogy az első kerékről szinte teljesen lekerül a terhelés, mindvégig feszesen tartja magát. Itt azt várnád, hogy kezdődik az erőteljes headbangelés, de nem, a legvadabb kigyorsításoknál is legfeljebb épp csak lazán megigazítja a séróját és végig az előre eltervezett vonalon lő ki. Hogy biztosra menjek a szitalás-kérdésben, rengeteg tesztet végeztem (vagyis szétegykereztem az agyam), és egyetlen egyszer sem kezdett el csapkodni a kormány földet éréskor, pedig gyárilag nincs felszerel ve kormánytelő.

Tehát, mivel a tengelytáv és a villaszög ugyanaz maradt, mint az elődnél, a futómű új, nagyon eltalált alkatrészei mellett, a vázon is komoly fejlesztésnek kellett történnie. Ha azt mondom, hogy az új R6-os az első olyan utcai motor, aminek a vázát azzal az eljárással készítik, mint az R7-esét, az elég komolyan hangzik, ugye?

A Deltabox III aluváz a korábbi tizenhat helyett mindössze két helyen van hegesztve, amittől olyan merev lett... nos, gondolom a viagrás poénokat már unjátok. A lényeg, hogy nagyon merev, olyan stabilitást kölcsönözve a motornak, amilyenről mindig is álmodtál. Az előző modell hihetetlenül könnyű dönthetőségét is megtartotta az

újabb testvér, de döntögetés közben sokkal biztosabbnak érzed az irányítást. Az új váz és futómű rendkívül pontos irányíthatóságot nyújt, mindezt olyan könnyedséggel párosítva, amely azért nem esik túlzásokba, vagyis nem a motor akar ledönteni téged, hanem minden esetben te diktálsz, akár lassú a tempód, akár épp a supersport bajnokságra gyakorolsz. Vagy legalábbis szeretnél...

A fékek terén nem a 3 milliméter tárcsa-átmérő növekedés a legfontosabb tény, hanem az, hogy az R1-től átvett rendszer az új szinterbetétekkel mind fékerőben, mind adagolhatóságban a legjobbak közé tartozik. Almeria hátsó 1 km-es egyenesének végén 240-ről kellett 80-ra lassítani a célra fordító szűk kanyarok előtt, amihez két ujj használata szinte pazarlásnak tűnt. Körörlökörre rövidültek a féktávok, és ahogy nőtt az igénybevétel, a fékek kondíciója egy cseppet sem változott, nem fáradtak el – velem ellentétben.

Utcai kergetőzés

A kétnapos teszt második napján a hotel elé hozták az összes Yamahát, hogy innen induljunk egy jókora országúti kárikára. Mindegyik tankra ragasztottak egy itinert, amit olyan precízen készítettek el, hogy lehetetlen volt eltévedni. Az útvonal-koktél tartalmazott jó adag országutat, nagy mennyiségű hegyi szerpentint, némi autópálya-száguldást és egy csipetnyi városi keringést, bár ez utóbbit leginkább a saját hülyeségünknek köszönhetjük. (Vagyis mégis sikerült egy kicsit eltévedni.)

Az új blokk megnövelt ereje, a finoman adagolható gáz és a sima teljesítményleadás az országúton is hatalmas élvezetet nyújt, a kellemes többletnyomaték pedig az utcán, ahol nem forgatod mindig szanaszét a mo-



BEMUTATÓ 2003-as YAMAHA YZF-R6

► tort, különösen jól jön. Ha motorgyilkos vagy, akkor már az előző R6-ost is szeretted, mert köbcentijeinek számát meghazudtolóan tudott kerekézni, az újjal azonban még könnyebb lesz a dolgod, mert kettesben 9000-nél olyan könnyedén tudod felkuplungolni az első kereket a levegőbe és olyan könnyedén tarthatod is ott a precíz gázadagolásnak köszönhetően, hogy sok FireBlade-es inkább szégyenkezve csutkázza le a markolatot, annak reményében, hogy

legalább végsebességben ő lesz a jobb. Ez valószínűleg így is fog történni, bár nem sokkal, mert a kis Yamaha óra szerint csak 270 fölött fogy ki az erőből, vagyis a valóság valahol 260 környékén lehet, ami elég jó egy hatszázastól, szóval lehet valami abban a „megnövelt hatékonyságú ram air-rendszer” dumában.

Ilyen tempónál már rég a plexi mögött kuporogsz, de elég csak 180 felett lehúznod a fedet, mert az R1-éhez hasonlóan jó a szélvédelem.

A szerpentinekhez érkezve óvatosságnak kellett lennünk néhány árnyékos kanyarban, mert így a reggeli órákban még találkozunk pár vizes folttal. A Michelin Pilot Sport gumijai utcára, sportos motorozáshoz (Egy francia stocksport versenyző sráccal kergetőzünk.) (Na, ennyit az óvatosságról – szerk.) tökéletesen megfelelnek és mindig odaragasztanak az úthoz.

A feszes futómű – merev váz párosítás tökéletesen tartja a kerekeket a kiválasztott íven. A szerpentinek rengetegében nem csak forró, fekete, pár hónapja lerakott aszfalttal találkoztam, hanem keskeny, repedezett, huplis, magyar utakhoz hasonló rettenetekkel is, ahol a kanyarokban lévő útegyenetlenségeken sem jött zavarba a kis R6-os, pontosan tudtam átvinni rajtuk. Úgy tűnik, a

Yamahának sikerült azt a kompromisszumot megtalálnia, ami a sportos futómű feszességét

egyesíti az utcai használat kényelmével. Észrevettétek, hogy sehol nem használtam a 'kemény' szót? Nem véletlenül, mert a kemény futómű általában pattogós szokott lenni, itt azonban ilyesmiről szó sem volt.

A több órás motorozást követően bekarodtunk az almeriai pálya boxába egy tankolás erejéig és miközben a szerelők feltöltötték a gépeket, elnézegettük a helyi nyílt napot. (Nyílt nap decemberben. Rohadékok!) Ahogy a boxutca néztem, beugrott, hogy előző nap itt tűnt fel először a kis Yamaha első erenye, az ülőpozíció. Most, 250 kilométerrel a hátam mögött, sem a csuklóimban, sem a hátamban nem éreztem azt, hogy masszörnőre lenne szükségem. Csak valahol egészen máshol, de annak semmi köze a motorozáshoz.

Következő állomásunk egy tengerparti étterem volt ahol az egymás mellé állított motorok közül legszívesebben felpattantam volna az egyikre és meg sem álltam volna Magyarorszáig. Az egyetlen ok, amiért ezt nem tettem meg, az volt, hogy nem tudtam eldönteni, melyik szint válasszam. (Biztos, hogy csak ez volt az egyetlen ok?!? – szerk.) Az R1 színeivel megegyező kék, piros és ezüst mind gyönyörű, de a sárgától hányingert kaptam. Egyszerűen nem tudom megérteni, egyesek mit esznek ezen a muslicacsapdán? Ráadásul még drágább is lesz, mint a többi. Az indexek új csepp alakú formát kaptak, a fejedőm széléig kihúzott négyszemű első lámpa pedig egyszerre szigorú és kecces. A hátsó szögletes lámpa viszont nem illik annyira a gép gömbölyű egyéniségéhez, sze-



Yamaha YZF-R6 Műszaki jellemzők

BLOKK

MOTOR TÍPUSA: folyadékh., 16 szelepes, négyh. DOCH

HENGERŰRTART.: 600 cm³

FURAT X LÖKET: 65,5 x 44,5 mm

KOMPRESSZIÓ: 12,4:1

ÜANYAGELLÁTÁS: Nippon benzinbefecskendező,
38 mm-es vákuumos fojtószeleppel

MAX. TELJESÍTM.: 123 LE 13000 ford./perc. (ram-airrel)
117 LE 13000 ford./perc. (ram-a. nélkül.)

MAX. NYOMATÉK: 68,5 Nm 12000 ford./perc. (ram-airrel)
66,4 Nm 12000 ford./perc. (ram-a. nélkül.)

VÁLTÓ: hatsebességes

INDÍTÁS: önindító

FELFÜGGESZTÉS

VÁZ: alumíniumváz (Deltabox III)

FUTÓMŰ: Elöl: 43 mm-es Kayaba telók
Hátul: központi rugóstag

GUMI: Elöl: 120/60 17
Hátul: 180/55 17

FÉKEK: Elöl: 298 mm-es tárcsák, négydugattyús féknyergek
Hátul: 220 mm-es tárcsa, kétdugattyús féknyereg

TENGELYTÁV: 1380 mm

ÜLÉSMAGASSÁG: 820 mm

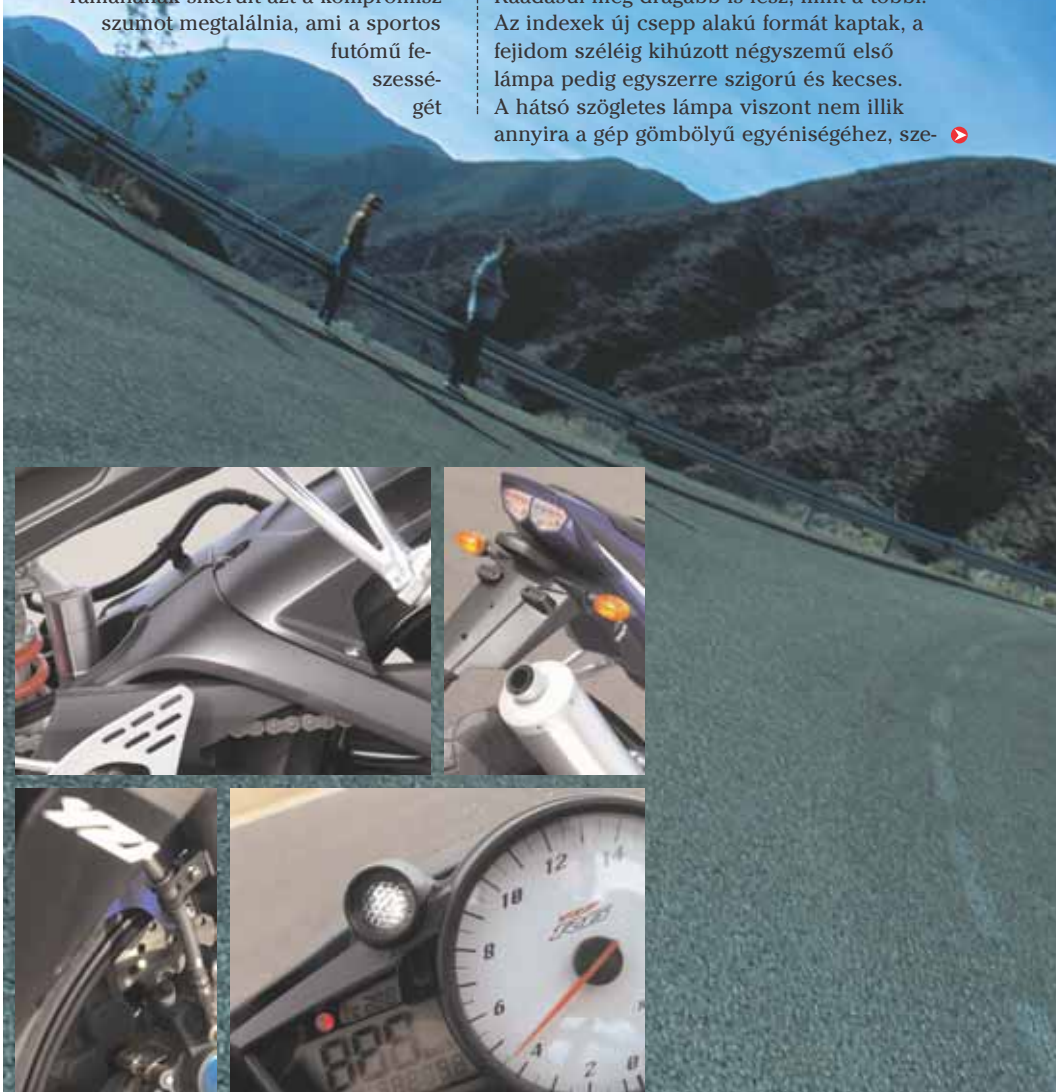
VILLASZÖG/UTÁNF.: 24°/86 mm

SÚLY (GVÁRI ADAT): 162 kg

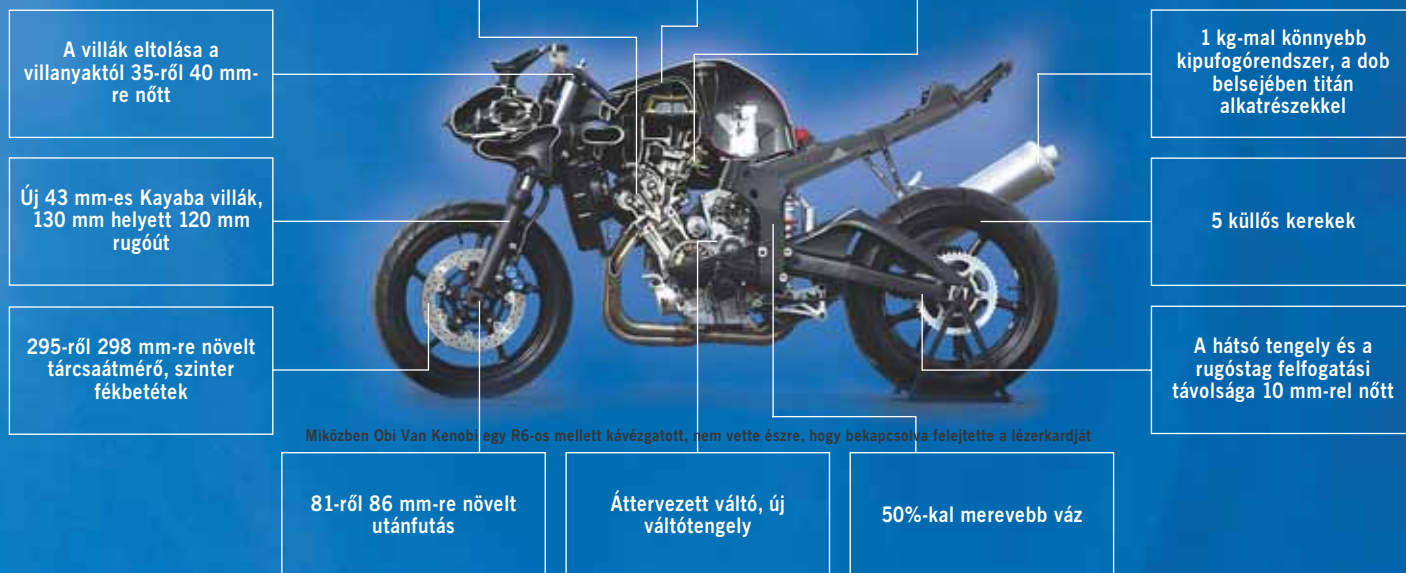
ÜZEMANYAG-TART.: 17 liter

ÁR: 2 599 000 Ft ajándék Dunlop D208
GP pályagumi-garnitúrával

IMPORTŐR: Yamaha Motor Hungária tel.: 247-1522



AZ ÚJÍTÁSOK



AZ R6 PROJEKT VEZETŐJE, HIROSHI TAKIMOTO NAGYSZERŰ BRINGÁT ALKOTOTT. AZ ÚJ R6-OS LEGALÁBB AKKORA UGRÁS AZ ELŐZŐHÖZ KÉPEST, MINT AZ ÚJ R1 AZ Ő ELŐDJÉHEZ VISZONYÍTVA. A KORÁBBI MODELT 90%-BAN ÚJÍTOTTÁK MEG, TEHÁT NEM SOK KÖZE VAN A RÉGIHEZ. EGY KIS KÖRKÉP AZ ÚJÍTÁSOKRÓL

► rintem az előző modell két kerek hajlított lámpája jobban nézett ki.

Hogy ne csak a fárasztó, kemény és kimerítő munkával teljen a hétvégénk, délután kipróbálhattunk pár Yamaha Wave Runner jet-skit a tengeren. Bár én inkább még folytattam volna a fárasztó, kemény és kimerítő... (Na, elmész te a jó bűdös francba. – szerk.) Baromi széles vigyor ült ki az arcomra, ahogy hasítottam a hullámokat – még soha életemben nem jet-skiztem – úgyhogy nem tudtak egyhamar kirángatni a vízből. Már rég szedték be a bójákat, amik körül mehettünk, mikor én még mindig csak mentem körbe-körbe.

Este, összegezve az új R6-osról gyűjtött tapasztalatokat, telebeszéltem egy 60 perces

magnókazettát, aminek a lényege valami ilyesmi:

A Yamaha, felismerve az előző modell hibáit, de megtartva erősségeit, egy olyan motort épített, amivel jó eséllyel pályázza meg a 600-as osztály dobogójának felső fokát. A blokk ugyanolyan pörgős, mint az elődé, viszont erősebb és sokkal egyenletesebb a teljesítményleadása, ráadásul mindezt egy finoman működő injektorral kontrollálhatod. A futóművel és a vázzal hasonló a helyzet, a könnyed dönthetőség mellett sokkal stabilabb és merevebb lett. Kevés olyan gépet ismerek, ami gyári beállításal eny-

nyire alkalmas lenne mind a pályamotorozásra, mind utcai használatra. Igaz, pályára kicsit keményítenék rajta, de még így is bőven a határain belül használtam. A jól eltalált üléspozíció, a király szélvédelem és a szexi dizájn csak hab a tortára, úgyhogy, ha szeretted az előző R6-ost, az újat biztos, hogy imádni fogod.

„...az új R6-os legalább akkora ugrás az előzőhöz képest, mint az új R1 az ő elődjéhez viszonyítva...”

