

2009

Supersport



YZF-R1

YZF-R6



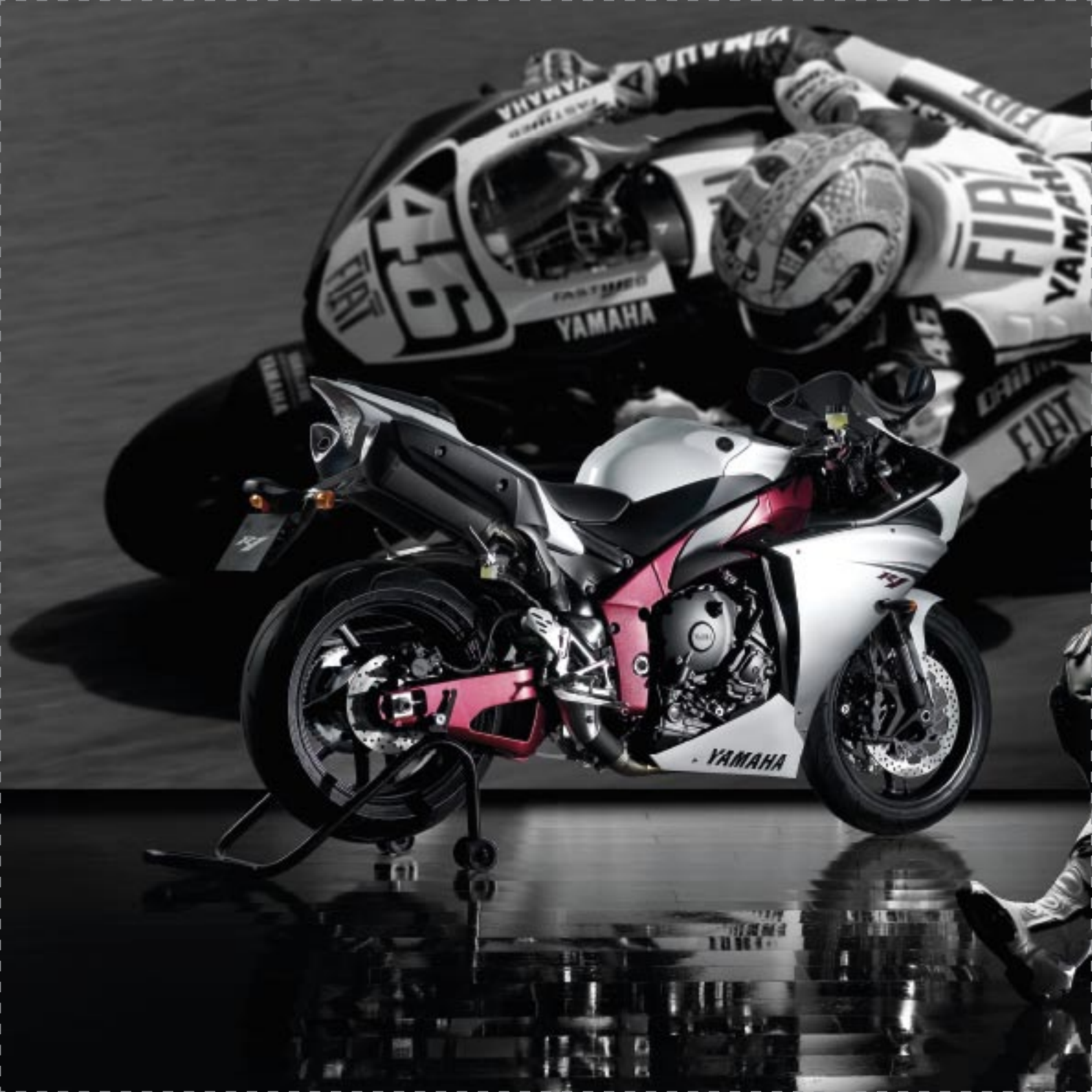




Seria R

Czyste osiągi...

Profesjonalny motocyklista podczas jazdy na torze zamkniętym





Nowa generacja YZF-R1 to nie tylko wielki technologiczny skok naprzód i nie tylko nasz najlepszy w dziejach motocykl klasy Supersport o pojemności 1000 cm³. To nowy rodzaj osiągnięć w tej klasie zapewniający całkowicie nową falę emocji związanych z jazdą.

W samym sercu tych przemian znajduje się radykalnie przełomowa technologia – silnik pochodzący z wyścigów MotoGP, o krótkim skoku tłoka z krzyżowym wałem korbowym, który pozwala uzyskać niezrównane częstotliwości zapłonu. Silnik ten zapewnia niesamowite uczucie związane z idealnie liniowym przyplływem mocy, zapewniającym kierującemu trakcję, której nigdy wcześniej nie doświadczył. Wystarczy spytać Valentino Rossiego, który na wyścigach MotoGP dysponuje podobnym krzyżowym wałem korbowym w swoim motocyklu YZR-M1.

Cały sekret związany z tym nowym silnikiem to nie tylko wzbudzający respekt tabun koni mechanicznych, ale również sposób, w jaki zmienna częstotliwość zapłonu zapewnia znakomitą liniowość przyrostu mocy i wspaniałe uczucie bezpośredniego połączenia manetki gazu z tylnym kołem. Nie ma przecież sensu dysponowania choćby całą mocą tego świata, jeśli nie można jej naprawdę odczuć.



YZF-R1

*Zrodzony z
wyścigów MotoGP*

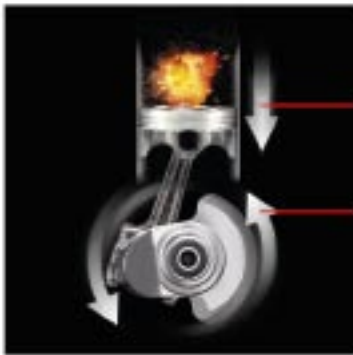


*Na górze po prawej: Zwycięska w wyścigach
MotoGP Yamaha M1 od środka*



YZF-R1

Niezmienna pewność



Przykładając moc do kół nowego modelu YZF-R1, dokładnie czujesz, co dzieje się na powierzchni styku opony z podłożem. To niezwykle poziom kontroli uzyskiwany dzięki takim informacjom zwrotnym jest tym, co wyróżnia model R1 spośród zwykłych motocykli. W tym motocyklu zastosowano rewolucyjny krzyżowy wał korbowy z częstotliwością zapłonu stosowaną w wyścigach MotoGP (270 $\frac{1}{2}$ – 180 $\frac{1}{2}$ – 90 $\frac{1}{2}$ – 180 $\frac{1}{2}$), która całkowicie zmienia odczucia związane z jazdą motorem z rzędownym silnikiem czterocylindrowym, a kierujący dysponuje fenomenalną trcją. Krzyżowy wał korbowy wytwarza moment obrotowy w fazie spalania, co umożliwia jeźdźcowi dobre wycucie tylnego koła, a nie w fazie inercji, co zaburzałoby wycucie połączenia manetki gazu z tylnym kołem. Dlatego nowy model R1 zapewnia zdumiewające wycucie trącji. Jednocześnie silnik pracuje i brzmi bardziej gładko przy niezrównanym pomruku wydobywającym się z rury wydechowej, dzięki czemu wzrasta przyjemność z jazdy.

Nowy motocykl R1, wytwarzający 182 KM mocy i 115,5 Nm momentu obrotowego, jest tutaj, aby wprowadzić Cię w nowy świat emocji związanych z jazdą, których nie może dostarczyć żadna inna maszyna klasy Supersport.

Pełnia momentu obrotowego w fazie spalania

Wyeliminowany moment obrotowy w fazie inercji

*Na górze po lewej: Przekrój silnika
Na środku po lewej: Krzyżowy wał korbowy*



Profesjonalny motocyklista trenujący na zamkniętym torze





Profesjonalny motocyklista trenujący na zamkniętym torze



Jeśli chodzi o osiągi w klasie Supersport, znaczną część naszego ducha sztuki inżynierii wkładamy w tworzenie motocykli doskonale pokonujących zakręty. A każdy kierowca wyścigowy spytany, na czym polega sekret szybkiego pokonywania zakrętów, powie, że tkwi on w płynności jazdy.

Dobra jazda polega na wyczuciu trójki przedniego i tylnego koła przy wchodzeniu w zakręty i wychodzeniu z nich. Jak tylko nabędzie się to wyczucie, można odkryć prawdziwą pewność siebie. To pewność, którą zapewnia motocykl YZF-R1. Budzący respekt silnik, dający wyczucie trójki, niewielki rozstaw osi i długa konstrukcja wahacza powstały na bazie doświadczeń z wyścigów MotoGP.

Nasi inżynierowie na nowo przekonstruowali lekkie, odlane z aluminium drążki ramy Deltabox oraz wahacz kratownicowy o idealnym bilansie sztywności zapewniającym maksymalne wyczucie trójki, ekstremalną siłę napędową i kierowanie pod najwyższą kontrolą. Poza tym wyposażyli motocykl w tylną oponę 190/55R, aby uzyskać doskonałe wyczucie trójki. Zmodernizowane sześciotłoczkowe zaciski w hamulcu przednim stanowią dopełnienie nowego silnika i podwozia. Zawieszenie jest regulowane pod wieloma względami, dostosowując się do stylu jazdy i podłoża, a nowy widelec przedni o średnicy 43 mm zapewnia niezależne zabezpieczenie przed wstrząsami bocznymi, zwiększając skuteczność amortyzacji i ułatwiając regulację zgodnie z preferencjami kierującego.

*Na górze po prawej: Aluminiowa rama Deltabox
Na środku po prawej: Dwustopniowo regulowane zawieszenie tylne
Na dole po prawej: Sześciotłoczkowe zaciski w lżejszym hamulcu przednim*



YZF-R1

*Prawdziwą sztuką
jest kąt złożenia*





YZF-R1

**Zelektryzuj swą
jazdę w klasie
Supersport**



Najnowocześniejsze rozwiązania elektroniczne zastosowane w modelu R1 współdziałają, tworząc unikatowe bogactwo osiągnięć, które w perfekcyjny sposób dopełniają możliwości silnika z krzyżowym wałem korbowym. Technologia YCC-I (Yamaha Chip-Controlled Intake) elektronicznie steruje długością czterech kolektorów dolotowych, zapewniając idealne dawkowanie mieszanki w całym zakresie obrotów. Technologia YCC-T (Yamaha Chip-Controlled Throttle) wykorzystuje 32-bitowy elektroniczny układ sterowania otwarciem zaworów przepustnicy, co zapewnia momentalną reakcję i równomiernie rozwijaną moc silnika.

Silnik jest ponadto wyposażony w podwójny wtrysk paliwa, tytanowe zawory dolotowe, kute tłoki aluminiowe, ceramiczne cylindry pokryte kompozytem, sprzęgło ślizgowe oraz rozwiązanie D-mode Map, które współdziała z technologią YCC-T.

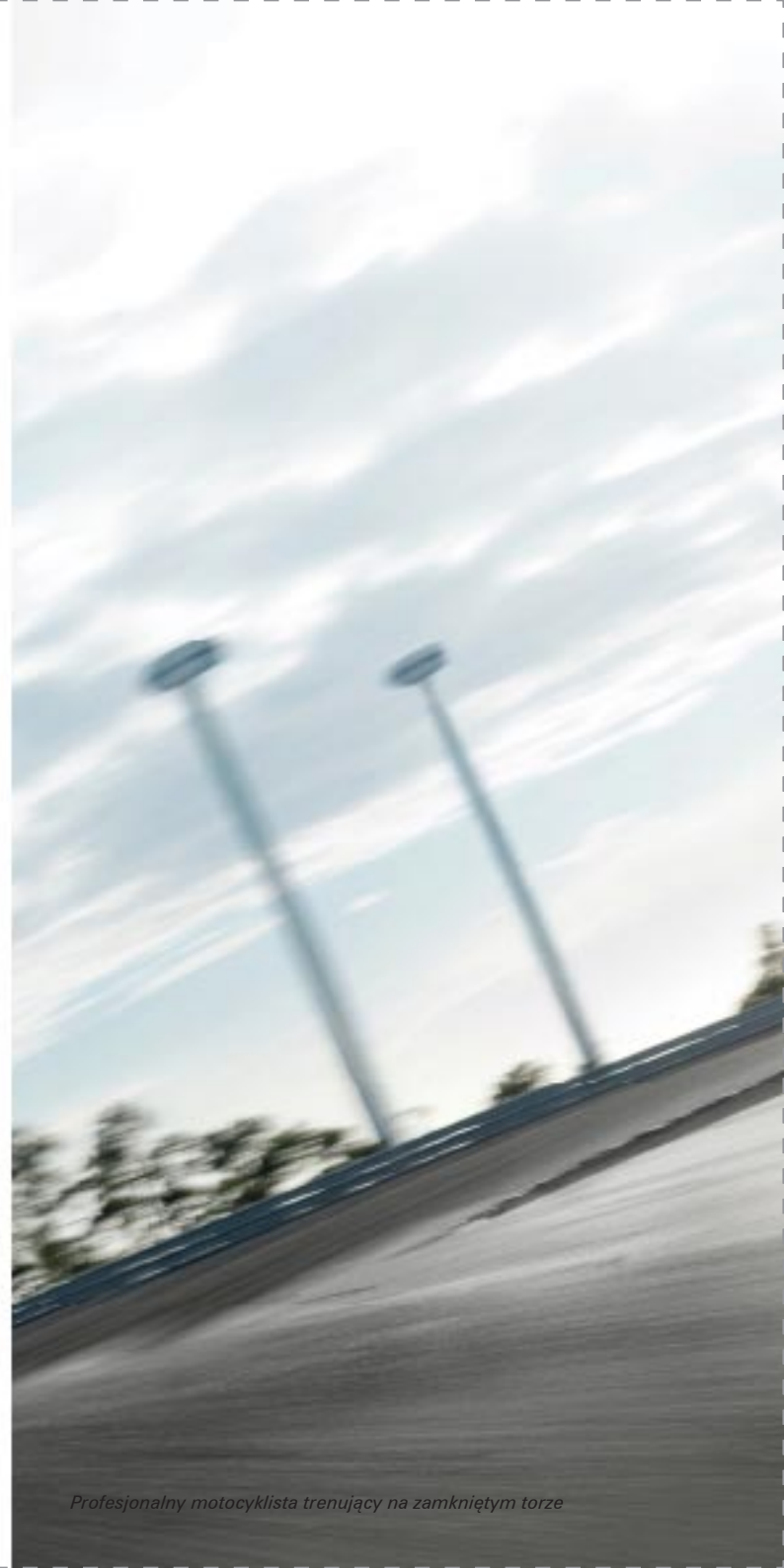
Rozwiązanie D-mode Map umożliwi wybór jednego z trzech trybów jazdy (standardowego, A i B), który najbardziej odpowiada warunkom drogowym. Tryb standardowy zapewnia optymalnie wszechstronne osiągi, w trybie A reakcje silnika na otwarcie przepustnicy stają się ostrzejsze, a w trybie B – łagodniejsze. Wystarczy nacisnąć przycisk na kierownicy.

Nowy motocykl YZF-R1:
uwierz w niego.

Na górze po lewej: YCC-I

Na środku po lewej: Korpus przepustnicy z technologią YCC-T

Na dole po lewej: Tablica przyrządów z wyświetlaczem D-Mode



Profesjonalny motocyklista trenujący na zamkniętym torze

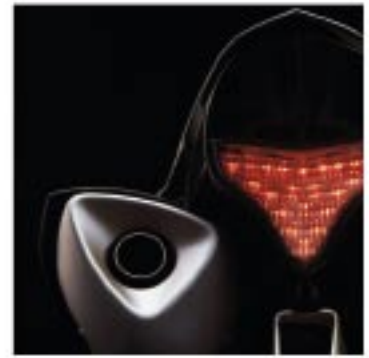






Na nowo wyrzeźbione nadwozie motocykla R1 jest odbiciem radykalnej stylistyki, w której dominuje skupienie masy w centralnym punkcie – jest to gęsto upakowany motocykl, który zapewnia osiągi w niezwykle skoncentrowanej formie. Od agresywnie wyglądających przednich świateł po krótkie, niewystające tłumiki i tylną oponę 190/55R model R1 jest uosobieniem maksymy projektanta: funkcja to piękno. To wysokie osiągi przekształcone w perfekcję wizualną. To sztuka inżynierii firmy Yamaha w ekstremalnym wydaniu.

Aerodynamiczna powłoka zewnętrzna owiewki i jej warstwowana powłoka wewnętrzna maksymalnie wykorzystują pęd powietrza, ułatwiając rozpraszanie ciepła silnika. Podwójne reflektory projektorowe z wysokością strumienia regulowaną za pomocą cewki cylindrycznej – zastosowane po raz pierwszy w motocyklu produkowanym na masową skalę – są bardziej kompaktowe i zapewniają lepsze rozproszenie oświetlenia. Nawet zbiornik paliwa został przekonstruowany w celu skupienia masy w centralnym punkcie i zachowania właściwości jezdnych nawet przy obniżeniu poziomu paliwa. Nowy motocykl R1: zaprojektowany, aby zwyciężać.



YZF-R1

Nowy odważny świat



*Na górze po prawej: Krótki niewystający tłumik
Na środku po prawej: Reflektor projektorowy
Na dole po prawej: Przekonstruowany zbiornik paliwa*





Motocykl YZF-R6 przenosi koncepcję klasy Supersport 600 na ekstremalnie wysoki poziom. Model ten powstał na torze wyścigowym, aby wzbudzać emocje bardziej niż jakakolwiek inna sześćsetka. Zastosowane w nim technologie pochodzące z wyścigów MotoGP zostały podrasowane, aby zapewniać niezwykle osiągi silnika i podwozia. Dlatego model R6 wygląda na pit lane, jakby był u siebie w domu.

Niezwykle wysokoobrotowy silnik modelu R6 o krótkim skoku tłoka uwalnia olśniewającą moc, wspomaganą przez nasze najnowocześniejsze elektroniczne systemy sterujące YCC-I (Yamaha Chip Controlled-Intake, elektronicznie sterowana długość kolektorów dolotowych) oraz YCC-T (Yamaha Chip Controlled-Throttle, elektrycznie sterowana przepustnica). Podwozie zapewnia niezwykle ostrość i czułość prowadzenia rozwiniętą w ramach naszych projektów wyścigowych podczas Mistrzostw Świata. Wszystko w motocyklu R6 jest ukierunkowane na ekstremalne emocje przy pokonywaniu zakrętów, na zjednoczenie człowieka i maszyny w działaniu, zapewniając morze adrenaliny przy każdej jeździe.



yzf-R6

Osiągnij ekstremum





YZF-R6

**Liczy się każda
milisekunda**



Swoje możliwości motocykl R6 zawdzięcza wyścigom.

Jesteś na czele wyścigu na najdłuższej prostej, zmiana biegów, skupiasz się na szybkim dotarciu do pierwszego zakrętu dzięki silnikowi, który bez oporów wkręca się na maksimum obrotów. Dajesz ostro po hamulcach, redukujesz o kilka przełożeń w dół, czujesz, jak sprzęgło ślizgowe stabilizuje tył, wyczuwasz też przód dzięki wszystkim informacjom zwrotnym, których potrzebujesz, aby pewnie wskoczyć w zakręt. Momentalnie znajdujesz się na krawędzi, perfekcyjnie utrzymując tor jazdy, w pełnej gotowości na wciśnięcie gazu...

Aluminiowa rama Deltabox i aluminiowy wahacz z bilansem sztywności inspirowanym wyścigami MotoGP zapewnia niezwykłą ostrość prowadzenia i zdumiewające wyczucie drogi. Monoblokowe zaciski przedniego hamulca tarczowego zapewniają rewelacyjne wyczucie hamowania. Czterostopniowo regulowane zawieszenie (obciążenie wstępne, sprężanie przy wysokich prędkościach, sprężanie przy niskich prędkościach i tłumienie wstrząsów) i regulowana wysokość podwozia zapewniają jego działanie dopasowane do indywidualnych potrzeb. Model R6: wie, jak wchodzić w zakręty.

Na górze po lewej: Aluminiowa rama Deltabox

Na środku po lewej: Zaciski przedniego hamulca tarczowego

Na dole po lewej: Regulowane zawieszenie tylne



Profesjonalny motocyklista trenujący na zamkniętym torze





Profesjonalny motocyklista trenujący na zamkniętym torze



Znajdujesz się w maksymalnym kącie złożenia, czując, jak przednie koło trzyma się drogi, zbliżasz się do wyjścia z zakrętu, otwierasz przepustnicę, sprawdzasz trakcję tyłu, cała naprzód przy krawędzi toru...

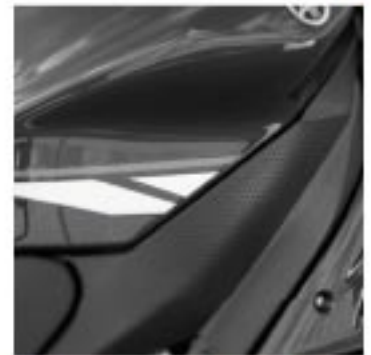
Właśnie przy takich manewrach system YCC-T sprawia różnicę, wykonując 1000 obliczeń na sekundę, aby zapewnić natychmiastowe przyspieszenie i optymalny tor jazdy. Włącza się tu również system elektronicznego sterowania kolektorów dolotowych YCC-I – elektronicznie zmieniane kolektory dolotowe zwiększają zakres mocy motocykla R6, zapewniając szybsze i gładzsze wychodzenie z zakrętów.

Po chwili prujesz w kolejną prostą, ultraaerodynamiczne nadwozie z owiewkami bocznymi i niezwykle wąskimi owiewkami tylnymi tnie powietrze, a tytanowy tłumik w stylu MotoGP wygrywa swą muzykę toru wyścigowego. Model R6: wie, jak zwyciężać.



YZF-R6

Osiągnij szczyt





R6

YAMAHA



Motocykl R6 został skonstruowany do jazdy ekstremalnej, dlatego jego wyposażenie pochodzi prosto z toru wyścigowego. Kompaktowy i lekki 16-zaworowy silnik modelu R6 zapewnia szczyt mocy dostępnej wśród sześćsetek na wolnych obrotach i 129 KM na obrotach maksymalnych! Ta charakterystyka mocy uzyskiwana jest dzięki zaawansowanym technologiom wyścigowym, takim jak specjalne elementy wewnętrzne silnika o obniżonym tarciu, ceramiczne cylindry pokryte kompozytem, zawory tytanowe, podwójny wtrysk paliwa, prosty układ doprowadzania powietrza, stopień sprężania 13,1:1, precyzyjna przekładnia sześciobiegowa i zwiększający moment obrotowy zawór EXUP w układzie wydechowym.

Większą część swych niewyobrażalnych osiągnięć motocykl R6 zawdzięcza podwoziu, które jest uosobieniem koncepcji sztuki inżynierii firmy Yamaha. Spójrz na wspaniałe, lekkie koła pięcioszprychowe, ultralekką tylną ramę wykonaną ze stopów magnezu, sprytnie zaprojektowaną cyfrową/analogową tablicę przyrządów ze stoperem czasu okrążenia, a przede wszystkim na agresywny kształt sylwetki z aerodynamicznie wysuniętym do przodu środkiem ciężkości, który świadczy o tym, że ta sześćsetka jest naprawdę jedyną w swoim rodzaju. Ale pamiętaj... jej prawdziwe piękno tkwi w jeździe.

Na górze po prawej: Sprzęgło antyhoppingowe

Na środku po prawej: Cyfrowa tablica przyrządów

Na dole po prawej: Kompaktowy, lekki silnik 16-zaworowy



YZF-R6

*Stworzony do jazdy
na krawędzi*







Gdy czyjąś obsesją staje się konstruowanie najlepszych motocykli klasy Supersport na tej planecie, jest tylko jedno miejsce, na którym można testować rozwiązania technologicznych do granic możliwości: tor wyścigowy. Motocykle Yamaha testowane są podczas wyścigów Mistrzostw Świata przez najlepszych kierowców wyścigowych świata. Tworzymy naszą reputację, zdobywając tytuły światowej klasy z największymi bohaterami wyścigów, takimi jak Giacomo Agostini, King Kenny Roberts, Wayne Rainey, czy Valentino Rossi.

Duch wyścigowy firmy Yamaha jest iskrą dla naszego programu rozwoju motocykli serii R w klasie Supersport. To, czego uczymy się w wyścigach MotoGP, World Superbike i World Supersport, pozwala naszym inżynierom na dostarczenie Ci najnowocześniejszej technologii rodem z toru wyścigowego. Jeśli chcesz uczynić swój motocykl R1 lub R6 w pełni przygotowanym pociskiem wyścigowym, gama części wyścigowych YEC produkcji firmy Yamaha Motor Engineering zawiera jedyne oficjalnie zatwierdzone części do zestawów wyścigowych serii R. Te stworzone przez firmę Yamaha mechanizmy, wykorzystywane przez zwycięskie zespoły w wyścigach World Superbike, World Supersport, Superstock i Endurance, są teraz dostępne dla kierowców niefabrycznych. Pełne informacje dostępne są pod adresem: www.yamaha-racingparts.com



Seria R

*Tor wyścigowy to
nasz dział rozwoju*







Seria R firmy Yamaha to nie tylko motocykle klasy Supersport o niezwykłych osiągnięciach, to styl życia o niezwykłych osiągnięciach. Dlatego nie zatrzymujemy swojej uwagi jedynie na motocyklach. Stworzyliśmy wspaniałą linię akcesoriów, osprzętu do jazdy i markowych ubrań, które pasują do ducha serii R.

Oryginalne akcesoria firmy Yamaha umożliwiają personalizację i dopasowanie motorów YZF-R1 i YZF-R6 do indywidualnych upodobań właścicieli. Możesz wybierać z całej gamy dodatków: opcjonalnych wyświetlaczy, pojedynczych siedzeń, osłon cylindrów oraz stopek przednich i tylnych. Są też sprytnie zaprojektowane ubrania: skóry jedno- lub dwuczęściowe, rękawiczki, kurtki garażowe, koszulki i wiele, wiele innych. Pełne informacje można uzyskać u najbliższego dealera firmy Yamaha lub na stronie: www.yamaha-motor.pl



Seria R

Nowy wyścig



Na górze po prawej: Podwójna owiewka wyścigowa do motocykla YZF-R6

Na środku po prawej: Osłona cylindra

Na dole po prawej: Pojedyncze siedzenie w modelu YZF-R1



YZF-R1 – Competition White (BWC)



YZF-R1 – Yamaha Blue (DPBMC)



YZF-R1 – Midnight Black (SMX)

SILNIK

Typ	Chłodzony cieczą, czteresuwow, pochylony do przodu, rzędowy Czterocylindrowy, czterozaworowy, DOHC
Pojemność skokowa	998 cm ³
Średnica x skok tłoka	78,0 x 52,2 mm
Stopień sprężania	12,7:1
Moc maksymalna	133,9 kW (182 KM) przy 12 500 obr./min
Maks. moment obrotowy	115,5 Nm (11,8 kg-m) przy 10 000 obr./min
Układ smarowania	Mokra miska olejowa
Układ zasilania	Wtrysk paliwa
Sprzęgło	Mokre, wielotarczowe, cewkowo-sprężynowe
Układ zapłonowy	TCI
Starter	Elektryczny
Układ przeniesienia napędu	Stałe zazębianie, 6 biegów
Przeniesienie napędu	Łańcuch

PODWOZIE

Rama	Aluminiowa typu Deltabox
Zawieszenie przód	Widelec teleskopowy, Ø 43 mm
Skok zawieszenia przód	120 mm
Zawieszenie tył	Wahacz
Skok zawieszenia tył	120 mm
Hamulec przód	Podwójna tarcza, Ø 310 mm
Hamulec tył	Pojedyncza tarcza, Ø 220 mm
Opona przód	120/70 ZR17M/C (58W)
Opona tył	190/55 ZR17M/C (75W)

WYMIARY

Długość	2070 mm
Szerokość	715 mm
Wysokość	1130 mm
Wysokość siedzenia	835 mm
Rozstaw osi	1415 mm
Min. prześwit	135 mm
Masa w stanie gotowym do jazdy (olej i pełny zbiornik paliwa)	206 kg
Pojemność zbiornika paliwa	18 l
Pojemność zbiornika oleju	3,73 l



YZF-R6 – Yamaha Blue (DPBMC)



YZF-R6 – Racing Red (VRC1)



YZF-R6 – Midnight Black (SMX)

SILNIK

Typ	Chłodzony cieczą, czterosurowy, pochylony do przodu, rzędowy Czterocylindrowy, szesnastozaworowy, DOHC
Pojemność skokowa	599 cm ³
Średnica x skok tłoka	67,0 x 42,5 mm
Stopień sprężania	13,1:1
Moc maksymalna	94,9 kW (129 KM) przy 14 500 obr./min
Maks. moment obrotowy	65,8 Nm (6,7 kg-m) przy 11 000 obr./min
Układ smarowania	Mokra miska olejowa
Układ zasilania	Wtrysk paliwa
Sprzęgło	Mokre, wielotarczowe, cewkowo-sprężynowe
Układ zapłonowy	TCI
Starter	Elektryczny
Układ przeniesienia napędu	Stałe zazębianie, 6 biegów
Przeniesienie napędu	Łańcuch

PODWOZIE

Rama	Aluminiowa odlewana typu Deltabox
Zawieszenie przód	Widelec teleskopowy, Ø 41 mm
Skok zawieszenia przód	115 mm
Zawieszenie tył	Wahacz (wleczony)
Skok zawieszenia tył	120 mm
Hamulec przód	Podwójna tarcza, Ø 310 mm
Hamulec tył	Pojedyncza tarcza, Ø 220 mm
Opona przód	120/70 ZR17M/C (58W)
Opona tył	180/55 ZR17M/C (73W)

WYMIARY

Długość	2040 mm
Szerokość	705 mm
Wysokość	1100 mm
Wysokość siedzenia	850 mm
Rozstaw osi	1380 mm
Min. prześwit	130 mm
Masa w stanie gotowym do jazdy (olej i pełny zbiornik paliwa)	185 kg
Pojemność zbiornika paliwa	17,3 l
Pojemność zbiornika oleju	3,4 l

2009

Supersport
www.yamaha-motor.pl



Zastrzeżenie

Jeżdżąc na motocyklu zawsze używaj kasku, ubrania ochronnego, zabezpieczaj oczy. Yamaha prosi o bezpieczną jazdę - respektuj przepisy i innych motocyklistów. Zdjęcia prezentowane w tym katalogu ukazują profesjonalnych kierowców w kontrolowanych warunkach jazdy. Podane dane techniczne mogą ulec zmianie - o szczegóły pytaj dealerów Yamaha.

Yamaha Motor Polska Sp. z o.o.
ul Połczyńska 120C
01-304 Warszawa
Tel. 022 33 19 799
www.yamaha-motor.pl



YAMALUBE



Yamaha zaleca używanie oryginalnych akcesoriów i ubrań Yamaha. O pełną ofertę pytaj dealerów Yamaha lub odwiedź stronę: www.yamaha-motor.pl

Dealer

Wyprodukowano na papierze bez dodatku chloru.
MC0-RBSSP-PL0009