

€ 12.590

YAMAHA YZF-R 1

Die Überarbeitung 2002 hat aus der R 1 ein noch besseres Motorrad gemacht, das nicht nur für Spezialisten taugt.

Die R 1 läutete nach Hondas CBR 900 RR Ende 1997 eine neue Ära im Supersportler-Leichtbau ein. Für 2002 wurde die Supersportlerin abermals stark überarbeitet und in einigen Punkten sinnvoll verbessert. Das Scheinwerfergesicht ist zwar altvertraut, doch selbst optisch hat sich einiges geändert. Tank, Sitzbank, Heckteil sowie das Rücklicht sind seitdem neu.

Dem Vierzylinder-Reihenmotor hat man viel Detailarbeit zukommen lassen. Auch hier kommt nun eine Einspritzanlage zum Einsatz, die neben den Drosselklappen mit zusätzlichen unterdruckgesteuerten Schiebern ausgestattet ist. Das von Yamaha bekannte EXUP-Auslasssteuerungssystem im Sammler arbeitet mit zwei Walzen, die Drehmoment und Durchzug noch einmal deutlich verbessern. Leider hat Yamaha sich bei all dem Aufwand nicht zur logischen Konsequenz, dem G-Kat, durchringen können. Ein U-Kat muss reichen. Die Hornissenäugige bereitet viel Spaß auf Rennstrecke und Landstraße. Hier gibt es Leistung satt und fett wie vom Gyrogrill. Und das alles gut per Gashand kontrollierbar.



Die R 1-Kombination aus bärenstarkem Motor und leichtem Fahrwerk funktioniert hervorragend.

Nach wie vor verzichtet der Motor auf jegliche Staudruckaufbereitung der Ansaugluft, besitzt also kein Ram-Air. Fünf Ventile pro Zylinder regeln den Gasaustausch.

152 PS Spitzenleistung bei 10.500/min und 105 Nm maximales Drehmoment bei 8500/min sind das eindrucksvolle Ergebnis des technischen Aufwands.

Die R 1 ist bedienerfreundlicher geworden und zeigt modernste Technik bis ins Detail.

273 km/h Spitze und drei Sekunden von null auf 100 km/h verdeutlichen eindrucksvoll das hohe Niveau des 1000er-Renners. Das Getriebe der aktuellen Version lässt sich deutlich besser schalten als bei den bisherigen Modellen.

Das Fahrwerk wurde 2002 mit einem um 30 Prozent steiferen Rahmen, einer Upside-down-Gabel mit 43 Millimetern Gleitrohrdurchmesser und einer asymmetrischen Schwinge aufgefrischt. Die meisten Fahrwerksteile wie Rahmen, Schwinge und Räder sind ganz in Schwarz lackiert. Der Kastenprofil-Brückenrahmen aus Leichtmetall bietet hohe Stabilität bei vergleichsweise geringem Gewicht. Die Upside-down-Gabel vorn und das über Umlenkhebel angelegte Zentralfederbein hinten deuten klar in Richtung Sport und sind rundum einstellbar. Große Vorteile kann die R 1 aufgrund des geringen Gewichts von 200 Kilogramm und des knappen Radstands von 1395 Millimetern herausfahren. Mit dieser feinen Komposition aus Metall und Kunststoff fühlt

man sich im Kurvengeschlängel als König der Landstraße. Das Fahrwerk geht seit 2002 wesentlich ausgewogener zu Werke und bietet exzellente Rückmeldung. Dazu passt die gut verzögernde Bremsanlage mit den für Yamaha typischen einteilig gegossenen Vierkolbensätteln vorn.

Auch bei der Ausstattung geht Yamaha den sportlichen Weg. Ein Tankrucksack ist dennoch möglich. Soziussitzpolster und hintere Fußrastenausleger lassen Spielraum für Gepäckrolle oder Backpack. Das Cockpit ist für einen Sportler mit großem Drehzahlmesser und Digitalinstrument für Tempo, Gesamt- und Tageskilometer, Kühlmitteltemperatur und Schaltblitz schön leicht und doch üppig ausgestattet. Im Duobetrieb muss man aber mit Soziusstreiks rechnen. □

Hubraum	998 cm ³	
Leistung/Drehzahl	152 PS (112 kW)/10.500/min	
Maximales Drehm./Drehzahl Motor	105 Nm/8500/min	
Kraftübertragung	4-Zylinder, Reihenmotor, flüssigkeitsgekühlt, dohc, 4 Ventile pro Zylinder, Einspritzanlage	
Abgasreinigung	6 Gänge, Kette	
Höchstgeschwindigkeit	U-Kat	
Tankinhalt	273 km/h	
Gewicht/Zuladung	17 l	
Rahmen	200/195 kg	
Federweg vorn/hinten	Leichtmetall-Kastenprofil-Brückenrahmen	
Sitzhöhe	120/130 mm	
Leistungsvariante	810 mm	
Farben	keine	
	Rot/Schwarz/Silber, Blau/Schwarz, Silber/Schwarz	



Tank, Sitzbank, Heckteil sowie das Rücklicht sind seit 2002 neu. Der Vierzylindermotor arbeitet seitdem mit Einspritzanlage und U-Kat.

Motor	Fahrwerk	Handling	Bremsen	Sozius	Langstrecke
●●●●●	●●●●●	●●●●○	●●●●●	●○○○○	●●●○○