



Yamaha WR 250 F Street

Najmanji hard enduro u Yamahinoj ponudi pravi je WR. U stanju je prijeći i najteže prepreke na terenu, uzoran je na skokovima, a briljira lakoćom uporabe. Njegova neuobičajeno mala snaga otkriva da je namijenjen onima koji prvi put silaze s asfalta. Ali, kada mu uklonimo "Street" opremu i "otvorimo" mu snagu, sposoban je za najzahtjevnija natjecanja te otkriva svoje YZ porijeklo. Cijena mu je najveća mana, poglavito za jedan motocikl od 250 ccm

I u nebo s njim,

PIŠE: ŽELJKO PUŠČENIK

Danas su mali četverotaktni motori postali i te kako konkurentni onim dvotaktnima na širokom području raznih natjecanja i to ne samo zato što će ubrzo propisi o kontroli zagađenja ometati homologaciju dvotaktnih motora. U nekim su segmentima natjecanja četverotaktni motori obujma 250 ccm u prednosti nad dvotaktnim 125, a to je prije svega sve popularniji enduro. Ako se krosisti još nećkaju, en-

duraši su definitivno odlučili. Pravilna krivulja razvijanja snage i širok raspon upotrebljivog područja broja okretaja motora ključ su uspjeha u šumi. Osim toga, radijus kretanja bez nadolijevanja goriva neusporedivo je veći.

Yamaha sa svojim remek-djelom WR250F opremljenim elektropokretačem nakon samo četiri sezone nastupanja na tržištu već prisiljava konkurenciju na hvatanje zaostatka. Iako nemaju alu-okvir kao novi dvotaktni cross modeli YZ 125/250, modeli

WR predstavljaju top ponude od kako su se pojavili.

Ovaj enduro motocikl potpuno će odgovarati kako početnicima, tako i onima koji se na takve motocikle vraćaju. S obzirom da je namijenjen početnicima, moramo spomenuti nekoliko detalja o kojima nismo govorili prilikom dosadašnjih testova modela od 450 ccm. Razlika modela hard enduro prema običnim enduro modelima vidljiva je u svakom detalju. WR je u prvom redu jednosjed, tj. suvozač je ovdje, grubo rečeno, vi-



>>>

i u pakao...

CIJENA
66.275 kn

šak, bez obzira na to što mu je sjedalo vrlo dugačko i što bi teoretski netko i stao ovdje. Sjedalo je namijenjeno isključivo uzdužnom pomicanju vozača prilikom savladavanja teških terena. Radi toga niti jedan hard enduro nema oslonce za noge suvozača. Osim toga, karakteristični čepovi na gumama uništavaju se vrlo brzo vožnjom po tvrdom asfaltu. Nadalje, stražnji amortizer je premečan, pa bi propao gotovo do kraja prilikom prekomjernog preopterećenja, a cijeli bi prednji kraj "plivao po asfaltu" i leluja.

Ono što će vas sigurno začuditi jest spoznaja da nema kontaktnog ključa. To je još jedna karakteristika po kojoj vidimo da je WR proizašao iz natjecateljskih kros motocikala. Za kontakt je zadužena jedna tipka koja je dostupna svakom lopovu da bez trenutka oklijevanja otuđi vaše vozilo. Yamaha u opremi Street nudi jednu dodatnu slabšnu bravicu za zaključavanje upravljača (nema direktne veze s kontaktom), a mi vam preporučamo nabavku pravog lokota za disk. Instrumenti su također oskudni, ana-

logni, vrlo zastarijelog oblika: tek jedan brzinomjer (samo u verziji Street) s ukupnim brojačem kilometara i par kontrolnih sijalica. S digitalnim izborom satova kakve ugrađuje konkurencija uštedjelo bi se na težini, a dobilo na količini informacija vozaču. No, sve to zaboravite kada sjednete na njega, jer ovo je ipak natjecateljsko vozilo.

Cijela konstrukcija motocikla je iznimno vitka, pa će nenaviklim vozačima ona djelovati neudobno, bez obzira na izuzetno mekano podešen ovjes. Sukladno tradiciji, okvir je



izveden od okruglih cijevi u obliku dvostruke košare, a ima i ulogu spremnika ulja, što često zanemaruju oni konstruktori koji i tu žele uštedjeti koji kilogram. Nasuprot tome, konstrukcija koja nosi sjedalo izvedena je od aluminijskih cijevi četvrtastog promjera. Dimenzije ciklistike točno su na pola vrijednosti između cross modela YZ250F i većeg hard endura WR450F. Visina sjedala od tla niža je za 5 mm od cross verzije, a zanimljivo je da mu je isto toliko i kraći međuosovinski razmak. Ostalo je gotovo identično.

Motor je uzor čitave kategorije, a potpuno je dotjeran u dijelu sustava podmaziva-

nja. Fina obrada detalja vidljiva je u svakom i najsitnijem detalju: minijaturni čep za dolijevanje ulja, minimalna poluga na upravljaču za lakše pokretanje vrućeg motora, električna instalacija s vrlo čisto izvedenim vodovima, lula svjećice ima integriranu bobinu. I drugi detalji, na prvi pogled potpuno beznačajni, kao štitnik lanca i crijevo spojke, izvrsno su izrađeni. Vrlo je precizno izvedena i pumpa stražnje kočnice s integriranim spremnikom, a na prednjem kotaču nova lakša pumpa poslužuje čeljust s klipovima od slitine koja je sada mnogo lakša od one na prethodnoj verziji iz 2002. godine.



SITNE IZMJENE ZA MODEL 2005.

Najzad aluminijski upravljač i top

● Najvažnije i izvana najupečatljivije izmjene modela za 2005. su svakako zamjena čeličnog upravljača aluminijskim s pojačanjem tvrtke Renthal, te čeličnog i teškog ispušnog topa aluminijskim s konusnim završetkom. Od manje značajnih spomenimo neznatno redizajniran cilindar i klip, novu komoru izgaranja, novi priključak rasplinjača, reprogramiranu elektronsku centralu, sitne modifikacije na okviru, smanjenu ukupnu težinu, visinu sjedala od tla povišenu za 20 mm, uže spremnika rashladne tekućine kao na modelima YZ, novu prednju vilicu većeg promjera (48mm), stražnju vilicu lakšu za 500 g, novu podešenost stražnjeg amortizera, nove poluge na komandama spojke, uži pogonski lanac, te lakše zupčanike s novim zubima. No, te sve brojne izmjene dolaze nam gotovo svake godine u ovom ili onom obliku i ne mijenjaju pravu narav WR-a. Istini za volju, većinu ovih izmjena normalni korisnik ne može osjetiti u vožnji. Stalno uočavamo da Japanci jedne godine malo smanje neki dio, druge povećaju, treće opet smanje, no u suštini on ostaje vjeran svom prvotnom projektu. Tako je i s modelom WR koji unatoč brojnim izmjenama nije osjetno odstupao od svog službenog predstavljanja prije 5 godina.



Sve je ovo gore nabrojeno vrlo slično ili identično kros verziji YZ250F. No, podešavanje ovjesa i regulacija motora nemaju ništa zajedničko s njom. Naprotiv, WR pretvara u neki sasvim drugi motocikl. Motocikl je mekan i podatan za najširi krug korisnika. Tek oni koji se značajki i velikom brzinom probijaju magarećim stazama i grbama možda će trebati tvrdi ovjes a i motor će trebati preraditi tako da postane nešto eksplozivniji. Neke će detalje trebati ukloniti: na primjer, tešku ispušnu cijev od inox čelika, a da i ne govorimo o željeznom upravljaču koji bi trebalo odmah promijeniti.

Sam agregat je najmodernije konstrukcije: jednocilindrični, tekućinom hlađeni, s čak 5 titanskih ventila i dvije lancem pokretane bregaste osovine u glavi. Svake godine Yamaha dotjera neki detalj, no u suštini to je onaj izvorni agregat koji se nalazi na tržištu 4 godine. Uzak je i vrlo lagan, kako bi konkurirao dvotaktnim agregatima. Za razliku od kros verzije, značajno mu je zatvorena snaga: na svega 38,7 KS pri 10.500 okr/min. No, srećom, puštanje konja nije zahtjevno: brza zamjena ispušnog topa i djela na rasplinjaču. Osim toga, za razliku od modela YZ posjeduje i poželjni elektro-

starter. To će cijiniti oni manje iskusni kada se zaglave u blatu ili padnu na velikoj uzbrdici. Dakle, nedostajala mu je samo tipka, a sada ima sve.

U vožnji

U vožnji je vrlo lagan je za upravljanje, intuitivan i tih. Netko tko voli voziti u uspravnom položaju možda će prigovoriti kako je upravljač nisko i preblizu postavljen. Oni višeg rasta trebaju ga opremiti s ponekim elementom dodatne opreme kako bi se postao upotrebljiv za svakoga. No, i bez obzira na to položaj za upravljačem je odličan, a bokovi vozila su uski. Pokretljivost vozača je izvrsna, kako u zavoju, tako i na skokovima.

U vožnji se motociklom lako upravlja, a na kratkim zavojevima i tijesnim prolazima vrlo se okretno provlači. Brzina kojom se WR spušta u nagib besprijekorna je, a preciznost s kojom ulazi u "špure", odnosno zaorane tragove kotača i kanale, te kasnije izlazi iz njih, upravo je uzorna. Ovjes nema vidljivih mana. Motocikl sigurno ulazi u zavoje, a na ravnim dijelovima ulijeva sigurnost. Zasluge za takvo ponašanje treba pripisati i preradenoj vilici koja ulijeva pov-



Retrovizori i elektro prekidači dolaze samo u "Street" paketu



Mala "lula" na kojoj piše e3 naknadno je ugrađena u servisu radi zakona o homologaciji za Street verziju



4T zahtjeva brižno i učestalo održavanje

● Četverotaktni motori za terenske motocikle nisu od jučer i neke stvari morali bi znati baš svi. Ipak, često slušamo o lomovima, problemima nastalim uslijed lošeg održavanja ili zbog potpunog neiskustva. Četverotaktni motor ima mnogo više "organa" od dvotaktnog i zato je osjetljiviji. Slabije podnosi učestalo i dulje prekoračenje do-

puštenog broja okretaja, a zahvaljujući punijem razvijanju snage ne treba dugo prelaziti dopuštene okretaje, već je bolje ranije promijeniti stupanj prijenosa. Kad se motor pokreće na hladno treba imati strpljenja i dopustiti da se uspostavi normalni optočni sustav podmazivanja. Dakle, prije forsiranja potrebno je pričekati da se motor

dobro zagrije. Da biste motor pravilno zagrijali, trebete održavati konstantan režim rada s gasom nešto većim od minimuma. Tako će se povećati doprinos uljne pumpe, a samim time će i podmazivanje biti bolje. Najbolje je izbjegavati nagla kratka dodavanja gasa kao kod dvotaktnih motora, jer kod četverotaktnih motora nema čišćenja svjećice

od eventualnih naslaga ulja ili premasnog izgaranja. I, zapamtite, kod ovih motora koji se vrte velikim brojem okretaja ulje treba često mijenjati, već nakon svakih prijeđenih 1.000 km. To i nije neki preveliki udarac na vaš džep kao što se čini u prvi mah, jer u spremnik stane svega jedna litra. Uz nju obvezatna je i promjena filtra ulja.

Pogled sa Sjemenena na Zagreb, mjesto na koji će vas odvesti samo jedan hard enduro. Elektro starter, bočna nogara i rasvjeta od velike su pomoći spram običnom cross motociklu



U vožnji je vrlo lagan je za upravljanje, intuitivan i tih. Pokretljivost vozača u sjedalu je izvrsna, kako u zavoju, tako i na skokovima. Nasuprot, a jačim usponima i pri skokovima agregatu fali malo agresivnosti.



jerenje vozaču i on se ne mora bojati da bi prednji kraj eventualno mogao prokliziti. Osim toga, prednja vilica osigurava udobnost vožnje kakva je konkurentima nepoznata.

S druge strane, možda je baš ta univerzalna podešenost malo premekana za ekstremno brze vozače, ako ne na dionicama, onda sigurno na brzinskim ispitima. No, upravo zato WR ima široko polje regulacije, kako na hidraulici, tako i na predopterećenju opruge.

Agregat je dvojakog karaktera: koliko je dobar početnicima, toliko je manjkav iskusnijima i obrnuto. Naime, modeli WR 250 F isporučuju se u vrlo zatvorenim varijantama s obzirom na snagu i moment. Ako ste početnik, on vam štedi snagu, ne rastrga vas tako da se morate grčevito držati za upravljač pri svakom i najmanjem okretu ručice gasa. Ako nemate iskustava s off road vožnjama, mnogo brži ćete biti s ovim 250 modelom nego, primjerice, s WR450F, a osim toga ćete i duže uživati bez umora. Vjerujte nam na riječ, iako to zvuči malo pretenciozno, mnogi čak i ovu malu snagu često neće moći iskoristiti do kraja. Tu leži i odgovor na pitanje ima li smisla kupiti motocikl od 250 ccm kada model od 450 stoji identičnu svotu novaca? Da! Za početnike i rekreativce to je svakako razumniji izbor.

S druge strane, da bi iskusniji vozač na ovom motociklu bio učinkovit, režim rada treba držati visoko u okretajima. Krivulja razvijanja snage penje se blago i "prijateljski". Snage će sasvim sigurno nedostajati pri dugim i ravnim usponima. Spomenimo da su modeli YZ ovdje mnogo konkretniji u isporuci snage na stražnji kotač.

Mjenjač je pravi dragulj, mekan je i precizan, a njegov odnos za enduro je odličan.

U vožnji se motociklom lako upravlja, a na kratkim zavojima i tijesnim prolazima vrlo se okretno provlači

Spojka hvata tek s malim zakašnjenjem ako je pod punim opterećenjem: kad neprestano stišćemo polugu spojke ne postiže se trenutačna reakcija. To i nije neka mana, već se na to valja priviknuti.

Pokretanje elektrostarterom je uvijek zamčeno, a akumulator se nikada ne iscrpljuje, čak ni kada ga koristimo vrlo, vrlo često. U svakom slučaju, na vozača prenosi osjećaj pouzdanosti, a treba spomenuti i odličnu učinkovitost prednjeg svjetla u verziji Street, koja je jača od standardne verzije.

Kočnice su OK, iako stražnja malo pretjerano teži blokadi. I završna obrada svih plastika zaista je uzorna.

Jedina prava mana ostaje nabavna cijena koja je izrazito visoka prema nekim apsolutnim mjerilima. Hoćete primjer? Cijenom od 62.711 kn poravnat je s cijenom FZ6 Fazer, četverocilindričnog sport-tourera od 600 ccm. Osim toga, Yamahu nije nimalo stid po toj cijeni ugrađivati u modele WR upravljač i ispušnu cijev od najobičnijeg čelika. Ali i to će se popraviti već na modelima za 2005. Za ovu godinu novi modeli WR dolaze s aluminijskim ispušnim topovima i aluminijskim upravljačem Renthal kakve traži izbirljivo tržište. Ako spominjemo konkurenciju, moramo reći da je WR jedini japanski predstavnik klase enduro 250 4T dostupan na hrvat-

skom tržištu. Domaći uvoznik Honde ne uvozi novi CRF 250 X, a Kawasaki i Suzuki još nemaju enduro izvedenice svojih najnovijih kros modela. Dakle, moguća konkurencija jedino mu je austrijski KTM EXC 4T od 62.034 kn i talijanski TM EN 250 od 66.275 kn. Bilo kako bilo, za te novce još uvijek kupujete samo 250 ccm. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 77 x 53,6 mm
Obujam: 249 ccm
Odnos kompresije: 12,5 :1
Razvod: dvije bregaste osovine i 5 ventila
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: sprijeda upside-down vilica, hoda 300 mm; straža oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 315 mm
Gume: prednja 80/100-21, stražnja 100/90-19
Kočnice: naprijed jednostruki disk promjera 224 mm i čeljust sa 2 klipića, straža disk od 219,8 mm i 1klipić
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.165, širina 827, visina sjedala 995, osoviniski razmak 1.475, težina 93,5 kg
Deklarirano: snaga - 38,7 ks (28,45 kW) pri 10.500 okr./min., max. okr. moment - 2,65 kgm (29 Nm) pri 9.000 okr./min.
Spremnik goriva: 10 l

+ završna obrada, tihi mehanički rad agregata, ispušnog i usisnog sustava, bespriječni elektropokretač, okretnost, pogodan za manje iskusne vozače, položaj tijela

- performanse agregata, cijena, upravljač od običnog čelika, teški ispušni sustav, nedostatak zaštite od krađe, instrument ploča

Namijenjen za najteže terene. Blato se vrlo lako čisti, a sitne ogrebotine na plastikama su svakodnevice. No, komplet plastika ovdje je izuzetno jeftin i spada u potrošnu robu

