

[Yamaha WR 250 R]

Yamaha sa svojim novim modelom WR250R ulazi na tržište dual sport motocikala i nudi model koji se podjednako dobro snalazi na asfaltiranim prometnicama i na off-road terenima. Iako je nastao na temelju WR-a 250F, Yamahinog hard enduro modela, WR250R je motocikl puno umjerenije naravi i namijenjen je prije svega početnicima



CIJENA
49.535 KN

Borac na dva bojišta

PIŠE: KREŠIMIR PRAŠNIČKI
FOTO: MARKO GUZINA

WR250R predstavlja Yamahin ulazak na tržište višenamjenskih motocikala male zapremine i iako je izgledom vrlo sličan hard enduro modelu WR250F, koji je ujedno poslužio kao svojevrsna baza za ovaj model, zapravo se radi o posve novom motociklu, koji dolazi s drugim ovjesom, okvirom, agregatom i manje-više svim ostalim komponentama motocikla. Ukoliko u WR-u 250R tražite vrhunski sportski enduro motocikl, bojimo se da biste se mogli razočarati. No, ukoliko želite motocikl koji nudi sasvim pristojne performanse na manje zahtjevnim terenima i praktičnost upotrebe u svakodnevnoj vožnji asfaltiranim cestama, a uz to još i posjeduje vrlo živahni agregat koji se odlikuje malom potrošnjom goriva - što je odlika kojoj u današnje vrijeme pridajemo sve više pozornosti - onda bi upravo nova Yamaha WR250R mogla biti motocikl kakav tražite.

Ovim modelom se ujedno i popunjava svojevrsna rupa na tržištu višenamjenskih motocikala, jer

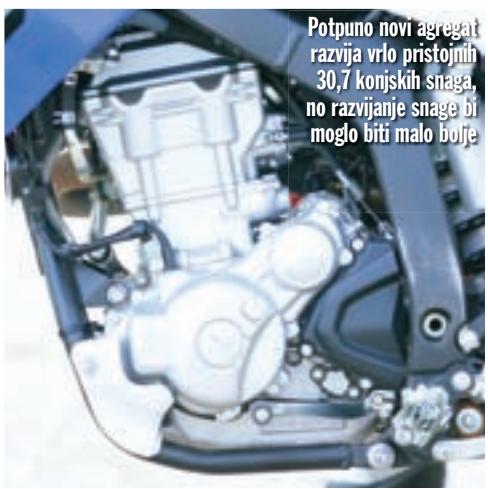
dosad je ovaj segment tržišta uglavnom bio rezerviran za motocikle veće zapremine, koji su svojim vlasnicima puno više užitaka pružali na asfaltiranim prometnicama, nego na pravim zemljanim terenima. No, mala težina Yamahe WR250R i naglasak na off-road koncepciju kao rezultat daju agilni motocikl, koji se na terenu snalazi puno bolje od većine svojih konkurenata, a na cestama ne zaoštaje previše za njima.

Doduše, za one koji svoje užitke žele potražiti isključivo na asfaltu, Yamaha u ponudi ima i model WR250X. U osnovi se radi o istom modelu, koji se od našeg testiranog primjerka razlikuje samo u ponešto izmijenjenim postavkama ovjesa, snažnijim kočnicama, malo dužem finalnom prijenosu, kao i gumama cestovne orientacije i kotačima promjera 17". No, kako s tim modelom već pomalo zalazimo u svijet motocikala uske primjene, poglavito u klasu supermoto, ovaj put smo našu pozornost odlučili pokloniti višenamjenskom modelu WR250R.



Yamaha WR 250 R
izgledom ostavlja
dojam pravog hard
enduro motocikla





Instrument ploča je vrlo spartanske izvedbe i nudi samo najnužnije informacije. Komande na ručicama upravljača su gotovo identične kao i na većini ostalih Yamahinih motocikala

Valoviti diskovi doprinose sportskom ugodaju, no i njihove performanse su na vrlo visokoj razini



Rep motocikla je riješen vrlo minimalistički, no dizajnerski odjel je ipak u sve uspio unijeti dozu atraktivnosti. Nosač registrarske ploče preuzet je s modela R6

Pogledi mogu zavarati

Malo pažljiviji promatrači mogli bi se prevariti pri prvom susretu s Yamahom WR250R i zaključiti da se radi o posve legitimnom i beskompromisnom enduro motociklu. Na prvi pogled tek pokazivači smjera i retrovizori daju nam do znanja da je ovo ujedno i vozilo kojim svako jutro možemo bezbrižno krenuti na posao ili na kavu. Ako pak malo više pozornosti usmjerimo na detalje, uočit ćemo i malo deblje postavljeno sjedalo, koje ujedno može primiti i suvozača, što se može zaključiti po dodatnom paru oslonaca za noge. Još jedan zgodni cestovni detalj je i nosač registrarske ploče napravljen po uzoru na Yamahin supersportski model R6. No, ostatak motocikla, zajedno s vrlo visoko postavljenim prednjim blatobranom, minijaturnim četverokutnim svjetlom i maskom, kao i grafikama na oplatama u stilu Yamahinih sportskih modела, lako će zavarati manje podozrivog prolaznika.

Oskudne opplate više otkrivaju nego što skrivaju novi agregat ove Yamahe. Radi se o tekućinom hlađenom jednocilindričnom četverotaktnom agregatu sa 77 mm provrta i 53,6 mm hoda, koji daju točno 250 kubičnih centimetara radne zapremine. Vrijednosti provrta i hoda su možda iste kao i na enduru WR250F ili krosu YZ250F, no ovdje se ipak radi o posve novom agregatu, dok je njegova sportska inačica poslužila samo kao osnova. Za razliku od enduro ili motokros agregata - koji se

WR-u 250R skokovi nisu nepoznanica, no ipak ne treba pretjerivat



Čep spremnika za gorivo mogao je biti i bolje riješen



Toplinska zaštita na ispušnom sustavu još je jedna komponenta po kojoj se može vidjeti nešto umjerenija, cestovna priroda WR-a 250R

Visina sjedala je vrlo visokih 930 mm od poda, što bi onima nižeg rasta moglo predstavljati problem pri korištenju ovog motocikla u svakodnevici



mogu pohvaliti s pet ventila - agregat na WR-u 250R koristi klasično rješenje od četiri ventila, s tim da su usisni ventili od titana i promjera su 30 mm, dok su ispušni ventili promjera 24,5 mm.

Velika novost na novom Yamahinom agregatu je i elektronsko ubrizgavanje goriva, za razliku od rasplinjača koje koriste tvrdokorni sportski modeli. Prema tvrdnjama Yamahinih inženjera, elektronsko ubrizgavanje nudi uglađeniji odaziv na ručicu gasa, a donosi i poboljšanje u potrošnji goriva, pospješujući ujedno i smanjenje emisije štetnih plinova.

Za učinkovitost aggregata i njegove dobre performanse u visokim okretajima zaslužan je lagani kovani klip, otporan na visoke temperature, a aluminijski cilindar zaslužan je za brzo odvođenje topline. Uz to je WR250R opremljen i vrlo učinkovitim ventilatorom, koji uz veliki hladnjak održava aggregat na uvijek optimalnoj temperaturi, omogućavajući tako konstantne performanse i smanjenu potrošnju ulja.

Rezultat svega je aggregat koji razvija respektabilnu maksimalnu snagu od 30,7 KS pri visokih 10.000 okretaja u minuti, uz maksimalni okretni moment od 23,7 Nm pri 8.000 okretaja i omjer kompresije od 11,8:1. Ta snaga nikako nije na razini već više puta spomenutih enduro ili kros modela, no treba imati na umu i činjenicu da je WR250R namijenjen svakodnevnoj uporabi i da od svojih vlasnika zahtijeva znatno manju brigu te ima puno duže servisne intervale. Tome u prilog govori i činjenica da je na ovom motociklu uklonjen nožni pokretač, što je inače vrlo poželjna stavka na pravim sportskim off-road motociklima, a ovdje je izostavljen uz objašnjenje da su se tako mogle postići manje dimenzije i težina aggregata, te tako pospješiti vozne osobine motocikla. Stoga je WR250R opremljen elektropokretačem s funkcijom auto-dekomprezije, koja omogućava lako pokretanje aggregata jednostavnim pritiskom na tipku.

Nova je i mjenjačka kutija, koja na ovom motociklu ima šest stupnjeva prijenosa, za razliku od

mjenjača s pet stupnjeva prijenosa, koliko ih imaju enduro i motokros modeli. Jedan stupanj prijenosa više potreban je i stoga što ovaj model nije tako snažan, pa je u vožnji potrebno češće posezati za polugom mjenjača kako bi okretaji uvijek bili u svojim optimalnim vrijednostima.

Ispušni sustav sastoji se od trostaznog ekspanzivnog prigušivača, a za bolje performanse u niskim okretajima brine se na Yamahinim motociklima

Yamaha ima i više nego dovoljno snage za ovakve egzibicije, osobito u visokim okretajima

sve češće prisutni EXUP ventil. Naravno, ne treba posebno ni naglašavati da ispušni sustav u potpunosti zadovoljava stroge Euro3 norme o ispušnim plinovima.

Okvir i ovjes po uzoru na sportaše

Baš kao i aggregat, i okvir i elementi ovjesa konstruirani su po uzoru na sportske modele, ali i u ovom slučaju se radi o posve različitim komponen-



Za pravu terensku vožnju
poželjeli bismo kvalitetnije
komponente ovjesa



Vrlo atraktivan dizajn
oplata doprinosi
sportskom ugodaju koji
jednostavno zrači iz svake
pore ovog motocikla



tama koje su samo naizgled slične. Okvir je izrađen uglavnom od lijevanog aluminija, no neki njegovi dijelovi su od kovanog aluminija. Stražnji dio okvira izrađen je od tankih čeličnih cijevi i u kombinaciji s glavnim aluminijskim okvirom nudi balans između snage, čvrstoće i male težine. Stražnja vilica također je od aluminija i njezina mala težina pospešuje rad stražnjeg ovjesa. Na stražnju vilicu se veže potpuno podesivi amortizer hoda 270 mm, čije specifikacije, doduše, nisu na razini natjecateljskih, ali vozaču nude dovoljno mogućnosti podešavanja za vožnju cestom i off-road terenima, naglašavajući pritom udobnost vožnje. To znači da će se oni željni doista oštре sportske vožnje vjerovatno osjećati zakinuto, no s obzirom na dvostruku namjenu motocikla, izbor stražnjeg ovjesa uopće nije nerazuman.

Zato će sportski orientirani tipovi vjerovatno doći na svoje s prednjim ovjesom, koji se sastoji od ipak nešto čvršćih i kvalitetnijih, također potpuno podesivih upside-down vilica promjera 46 mm, hoda 270 mm.

Za zaustavljanje WR-a 250R brine se kočioni sustav koji sprijeda čini valoviti disk promjera 250 mm, dok se straga nalazi disk promjera 230 mm. Dizajn prednjega diska i njegov promjer također vuku korijene od natjecateljskih modela, no stražnji je disk ipak nešto manjeg promjera.

Rezultat svega je motocikl koji teži 126 kilograma bez tekućina, što i nije tako mnogo ako uzmemu u obzir njegovu svenamjensku prirodu. Istina, njegov uzor, natjecateljski WR250F teži punih 20 kilograma manje, no u tom sluča-

ju ipak govorimo o ozbiljnog natjecateljskom motociklu za koji je potrebno izdvojiti kudikamo više hrvatskih novčanica.

Gradski terenac

Vjerojatno ste primijetili da u cijelom tekstu ne prestajemo uspoređivati ovaj motocikl s njegovim natjecateljskim pandanima, no to je isključivo zato što nas izgledom neodoljivo podsjeća na njih. Ipak, kako se ovdje ne radi o tvrdokornom sportašu, najprije smo ovu Yamahu isprobali na gradskim ulicama, gdje se pokazala kao iznenadujuće iskoristiv motocikl, s vrlo dobrim voznim osobinama, koje vozaču ulijevaju i više povjerenja nego što bi se to na prvi pogled dalo zaključiti. No, moramo priznati da nas je u gradskoj vožnji malo smetala jedna poveznica koju ova Yamaha dijeli sa svojim sportskim pandanima: velika visina sjedala. U ovom je slučaju sjedalo udaljeno od tla čak 930 mm, što je dobro za terensku vožnju, no kako se ovdje ipak radi o jednom višenamjenskom motociklu, ne bi bilo loše da se tu ipak učinio nekakav kompromis. Ukoliko je vozač prosječne visine, vjerojatno će se brzo naviknuti na to, no oni malo nižeg rasta mogli bi imati problema, osobito u gradskim gužvama i čestim zaustavljanjima na semaforima. S druge pak strane moramo pohvaliti mehani rad spojke i njezino vrlo precizno doziranje, što je dobrodošla osobina na tim istim maloprije spomenutim semaforima. Sam pogonski agregat radi prilično uglađeno i prava je milina igrati se s njim i dozirati ga, no i na njegov bismo rad mogli uputiti malu kritiku. Naime, WR250R pati od jednog nedostatka koji je itekako poznat vozačima Yamahinih cestovnih sportskih motocikala, a to je nejaki pogonski agregat u niskim okretajima. Kada se motor jednom 'razvrti', njegove su performanse zapravo jako dobre s obzirom na snagu i radnu zapremINU, ali u niskim okretajima je jednostavno preslab. Drugi problem je što, dok se dobro ne naviknete na rad aggregata, nikada niste sigurni na kojem se broju okretaja nalazite. Yamahin agregat se samo vrti i vrti i vrti... Pomislili biste da bi već odavno trebao doći do blokade, ali on još uvijek ima veliku rezervu snage. Tu bi nam dobro došao kakav-takav mjeđuč broja okretaja, no Yamahina instrument ploča je po uzoru na WR250F vrlo oskudna i nudi samo najvažnije informacije kao što su trenutačna brzina ili ukupna ili parcijalna kilometraža. No, isto tako se parcijalna kilometraža poništava i kreće od nule čim se upali lampica rezerve goriva, što je vrlo korištan podatak ako uzmemu u obzir da u spremnik za gorivo stane samo 7,6 litara.

Ako već agregat ima nedostatak snage u niskim okretajima, u Yamahu su tom problemu doskočili ugradnjom mjenjača sa šest stupnjeva prijenosa, koji su ustro relativno kratki i vrlo dobro odmjeđeni, pa vas ovaj motocikl jednostavno mami na oštriju vožnju i česta igranja ručicom mjenjača. Za kočnice ne možemo reći lošu riječ, budući da su besprijeckorno obavljale svoj zadatok, zajedno s ovjesom, koji je vrlo dobro funkcionirao na asfaltiranim prometnicama. Dugi hod prednje vilice i stražnjeg amortizera ne mora nužno značiti da je motocikl namijenjen isključivo terenskoj vožnji, a ova Yamaha je pravi dokaz za to. Zapravo su jedino Bridgestoneove gume terenske orijentacije ograničavajući čimbenik koji Yamahi onemogućava oštriju cestovnu vožnju, no to je kompromis koji je morao biti napravljen s obzirom na dvostruku namjenu ovog motocikla.

Nakon vožnje gradskim i prigradskim prometnicama došlo je vrijeme i da se poigramo ovim moto-

>>>



Najveća Yamahina prednost je što ju je moguće voziti u svim uvjetima, bilo da se radi o cesti ili o manje zahtjevnim zemljanim terenima

Iako u dubokom blatu ili na pijesku neće doći baš na svoje, na makadamu WR250R pruža pregršt užitaka. Ipak, treba malo pripaziti sa serijskim gumama



PRAZNA STRANICA

ciklom na zemljanim terenima, što bi mu prema koncepciji i trebala biti glavna namjena, ali tu nas je WR250R pomalo razočarao. Za to smo, doduše, sami krivi, jer smo od ovog motocikla očekivali više nego što je on u stanju ponuditi, a to smo učinili ponajviše zbog njegove izrazito natjecateljske pojave. I ovdje je glavni Yamahin nedostatak iskazivanje snage u niskim i srednjim okretajima, a ovdje je to i puno primjetnije nego na asfaltiranim cestama. To dodatno naglašava i raspored stupnjeva prijenosa u mjenjaču: iako su nam se činili vrlo dobro pogoděni za cestu, oni su za terensku vožnju ipak malo predugački. To znači da bi malo manje iskusni vozači - kojima je ovaj motocikl prije svega i namjenjen - mogli imati problema ukoliko se upute na zahtjevniye terene na kojima se od motocikla traže što kraći prijenosni odnosi u mjenjaču i što veći zakretni moment. Ni ovjes u terenskoj vožnji nije dostatan za prevelike potvrate koje bi pred njega mogli staviti iskusniji vozači, pa se tako WR250R počinje neugodno uvijati pri svakom odlučnijem otvaranju gasa na teškom terenu, a na ozbiljnijim skokovima jasno se vidi da je ovjes pod prevelikim opterećenjem.

Ipak, ukoliko pred ovu Yamahu ne postavite preteške zadatke i ne uputite se na kozje staze, vjeruje mo da nećeće biti razočarani onime što vam može ponuditi. U umjerenoj vožnji po lakšim terenima WR250R će bez problema zadovoljiti sve vozačeve potrebe, sve dok on ima na umu koje su krajnje mogućnosti ovog motocikla. A krajnje mogućnosti donekle ograničavaju i gume, koje su opet, kao i na cesti, jedan od ograničavajućih faktora koji doprinosi slabijem dojmu ovog motocikla. Da su na WR bile montirane prave terenske gume s većim

"čepovima", vjerojatno bi i naši dojmovi bili puno bolji, no s druge strane bi to uvelike umanjilo performanse na asfaltu. Tako je to kad se žele postići kompromisi, a jedan dvonamjenski motocikl je po svojoj koncepciji jedan veliki kompromis.

Ni na nebu ni na zemlji

Na kraju možemo zaključiti da Yamaha WR250R koketira s dva potpuno oprečna svijeta i pritom se s manje ili više uspjeha nosi s oba, omogućavajući svojim korisnicima relativno visoku dozu adrenalina, ma gdje se nalazili. Doduše, može joj se zamjeriti što nam se pokazala puno uvjerljivom na asfaltu nego na zemljanim i makadamskim terenima, no onima željnim ozbiljnije off-road vožnje ovaj motocikl ionako vjerojatno neće biti prvi izbor. Imajući to u vidu, još jednu bismo kritiku mogli uputiti na njezinu cijenu od 49.535 kuna, koja nam se za jedan takav model ipak čini malo pretjeranom, osobito ukoliko ste kupac koji će ovaj motocikl koristiti prvenstveno na cesti. Naime, za malo nižu cijenu od 48.435 kuna možete postati ponosnim vlasnikom Yamahe XT 660 R, koja - ako ni zbog čega drugoga, onda zbog zapremine - na cesti nudi puno više. No, ukoliko ste ipak jedan od onih koji poželete tu i tamo sići s asfaltiranoga na makadamski put, možete prestatiti tražiti. Ovaj motocikl je pravi izbor za vas. ■



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocijadični, četverotaktni
Promjer x hod: 77 x 53,6 mm
Obujam: 250 ccm
Odnos kompresije: 11,8:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupki
Mjenjač: 6 brzina
Završni prijenos: lanac
Okvir: aluminijski
Ovjes: naprijed upside-down vilica promjera 46 mm, hod 270 mm, straga monoamortizer hoda 270 mm
Gume: prednja 80/100-21, stražnja 120/80-18
Kočnice: naprijed disk promjera 250 mm, straga disk promjera 230 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.180, visina 1.230, visina sjedala 930, osovinski razmak 1.420, težina 126 kg
Deklarirano: snaga - 30,7 KS (22,6 kW) pri 10.000 okr/min, max okr.moment - 23,7 Nm pri 8.000 okr/min
Spremnik goriva: 7,6 l
+ Iakoča upravljanja na cesti, maksimalna snaga, svestranost
- ovjes na terenskoj vožnji, dugački odnosi u mjenjaču, snaga u niskim okretajima