

# Yamaha WR 250 X

Ako je ovaj vižljasti supermoto motocikl u prvom redu namijenjen početnicima, onda bismo poželjeli da su svi počeci takvi. Umjerena težina i ugladeni agregat čine probijanje kroz gužvu dječjom igrom, moderna tehnologija i opći ustroj daju jasan sportski doživljaj, dok atraktivan dizajn predstavlja 'točku na i'. Istočni grijeh WR-a 250 X je njegova cijena, koja je teško prisposobiva motociklu takve zapremine

Motocikl je u dubokom nagibu stabilan i predvidljiv, tako da ćete se na stazi nerijetko iznenaditi zbog lakoće kojom ste asfalt zagrebli osloncima za noge



# Dragocijena igračka

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ  
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK



Ako ga se uznemiri agresivnim kočenjem ili nekom grubom reakcijom, WR će u brzim zavojima rado lelujati i tako pokazati da je ovaj ipak premekano podešen



CIJENA  
50.690 KN

Sigurno imate nekog poznanika koji se prilikom kupnje motocikla nije zamarao visokom cijenom ili pak omjerom dobivenog i uloženog. Ako je pritom bio sklon dodatno olakšati džep nabavkom dodatne opreme, te nedostatke svog dragocjenog motocikla pravdati neopipljivim kategorijama poput šarma ili karizme, onda je velika vjerojatnost da se radi o ponosnom vlasniku Harley Davidsona, Ducatija, Bimote... No, mi znamo i neke vlasnike supermota koji se nalaze na marginama te kategorije

Doduše, ako uzmemo u obzir da je vrhunski supermoto dostupan već za nekih 70-ak tisuća kuna, onda priča o posjedovanju skupocjenog motocikla pada u vodu, no samo tako dugo tok ne uvidimo da za taj novac možemo razmišljati i o nabavci sasvim konkretnog višecilindričnog motocikla koji pruža više performansi i udobnosti, a manje vibracija. Osim toga, ako je takav dvokotač ukrašen sportskim oklopima po najnovijoj modi, uopće nije sporno da ćete njime neusporedivo lakše impresionirati svjetinu nego enduro modelom obučenim u cestovne gume. U stvari, supermoto motocikli su, barem što se tiče vizualnog dojma, često toliko pogrešno shvaćeni od opće populacije, da ih se sasvim nepravedno etiketira kozama.

Ljubitelji supermoto kategorije će takvo korištenje imenica životnjskog porijekla popratiti s iskrenom sprdnjom. Rado će vas pritom educirati kako današnji modeli nemjerljivo manje vibriraju od svojih prethodnika, da se svaki dan bilježi napredak u pogledu udobnosti, te da je minimalistički dizajn u stvari maksimalno efektan. I na kraju, ali i najviše važno, da su ti motocikli pojmu zabave na dva kotača dali jedan sasvim novi smisao, a to nema svoje cijene. I tu uopće nije sporno da se slažemo s njima, pitanje je samo zašto vas gnjavimo ovim uvodom.

Pokušavamo pronaći neko koliko-toliko smisleno objašnjenje zašto jedna 250-tica mora koštati više od 50 tisuća kuna. To je dvije tisuće kuna po svakom kubičnom centimetru, a kubični centimetar je stvarno mala mjera. Stane ih čak trideset u jutarnju «nultri» dozu gorkog pelinkovca. WR 250 X je, dakle, definitivno skupa igračka, a pritom ga ništa povoljnijim ne čini niti činjenica da je nemalih 25 tisuća kuna jeftiniji od modela WR 250 F, na čijim je genetskim osnovama nastao. Posebno stoga što je cjenovno gotovo poravnat s jednim XT-om 660 X.

S obzirom na to da je geneza nastanka ovog modela objašnjena u posebnoj okviru, u ovom vas dijelu teksta nećemo više zamarati generalijama, nego ćemo se odmah baciti na ispitivanje dinamičkih svojstava ovog motocikla. Krenut ćemo od gradske





Prekidači su kao i sve komande na ovom motociklu vrlo ugodni za uporabu

U oštrijim se zavojima WR vrlo dobro snalazi iako smo očekivali da će biti još rekativniji



Nosač prtljage nije serijska oprema

vožnje, koja možda jest najmanje zanimljiv segment uporabe svakog motocikla, no za pretpostaviti je da će prosječan WR 250 X ionako najveći dio svog životnog vijeka odraditi upravo u takvom okruženju. Osim toga, ova se Yamaha najbolje snalazi baš unutar gradskih zidina, što nije nikakvo čudo ako uzmemo u obzir poslovičnu okretnost takve vrste vozila. Široki upravljač i spretan položaj vozača samo su neki od elemenata koji stvaraju dobre pretpostavke za zabavno vrludanje, dok prijateljski nastrojen agregat te ugodne i precizne komande čine takvu vožnju ugodnom čak i potpunim početnicima.

### Sportski galantan

Jasno, taj vižljasti karakter ne bi bio toliko izražen da kazaljka vage

nije zaustavljena na umjerenih 128 kg suhe mase, što WR 250 X gotovo čini usporedivim s ekonomičnim četverotaktnim 125-ticama. A od njih ima više soka. Puno više soka. Za to je najzaslužniji moderan i tekućinom hlađen jednocilindrični agregat sa četiri ventila po cilindru, koji možda i nije nešto posebno nadahnut elastičnošću, no zato pri agresivnim ubrzanjima kao da izgara od želje da namuči i neke kapacitetnije motocikle, poput, primjerice, već spomenutog XT-a 660 X. No, želite li na vlastitoj koži osjetiti takvo energično kretanje s mjesta koje je nadmašilo naša očekivanja, morat ćete ručicu gasa držati maksimalno otvorenom, a promjenu stupnjeva prijenosa ostaviti za posljednji tren.

Tu će vam od pomoći biti i vrlo mekana i precizna mjenjačka kutija,

koja ne gubi bitno na mekoći ni onda kad kroz stupnjeve prijenosa prolazite bez uporabe inače vrlo podatne spojke. No, pretpostavimo sad na trenutak da spadate u red umjerenih korisnika kojima nije važna svaka izgubljena stotinka nakon što se upali zeleno svjetlo, niti im je posebno privlačno zaustavljanje pred pješačkom zebrom sa stražnjim kotačem visoko u zraku. Što vi možete očekivati? Već smo spomenuli da je WR vrlo ugodan u vožnji, te da osim neočekivanih performansi pogonski agregat može pokazati i zavidnu galantnost. Cijeli motocikl pritom osvaja lakomćom kojom se probija kroz promet, tek bi prilikom stajanja i manevriranja na mjestu visoko postavljeno sjedalo moglo predstavljati problem nižim vozačima.

S obzirom na to da je ovaj motocikl u prvom redu namijenjen nešto mlađoj, a samim time i manje iskusnoj populaciji, treba napomenuti da bez obzira na svoj sportski ustroj jednako dobro podnosi sasvim laganu kao i umjereno brzu vožnju. Pritom se jedina anomalija koju smo uočili u smirenijoj vožnji na niskim okretajima odnosi na povremeno previše agresivno reagiranje kod odlučnog dodavanja gasa, no ta je pojava toliko rijetka da nam je gotovo žao što smo je uopće spomenuli. Osim toga, snaga se oslobađa toliko linearno, da je to teško prispodobivo jednom agregatu čije osnove potječu sa hardenduro motocikla. Određena se 'stepenica' može osjetiti tek pri prelasku sa srednjih na visoke okretaje, no ni u jednom trenutku se ne osjeća nika-



Vitki stražnji kraj ukrašen je zanimljivim stražnjim svjetlom i nosačem tablice po uzoru na onaj s R6





S obzirom na neveliku zapreminu, po pitanju potrošnje WR 250 X nije rastrošan. Vjerujemo da može potrošiti i osjetno manje od izmjerenih 4,1 l/100 km, s time da je ukupna autonomija ograničena malim spremnikom goriva



Malena ploča s instrumentima ne pruža previše informacija. Svakako bismo rado vidjeli brojač okretaja

kva nervoza, a da o naglim provalama snage i ne govorimo.

Usporedimo li pritom ovaj motocikl s Aprilijinim dvotaktnim modelom SX 125 kojeg smo nedavno testirali, možemo slobodno konstatirati kako četverotaktni WR nije samo snažniji, već nudi i primjetno konkretnije razvijanje snage u čitavom rasponu

svog rada, a posebno na nižim okretajima. Doduše, to što je elastičniji od svojih dvotaktnih konkurenata ne znači da ne posjeduje naznake lijenosti. Konačno, od skromnih se 24 Nm koja su raspoloživa na visokih 8.000 okr/min ipak ne mogu očekivati čuda, a taj je nedostatak voljnog momenta najvidljiviji na otvorenim dionicama,

odnosno prilikom vožnje u petom ili šestom stupnju prijenosa.

### Do beskonačnosti i natrag

Dakle, kako zavoji postaju brži, a ravnice duže, tako i WR polako počinje gubiti na dahu. Ukoliko tempo poprima obrise turističke vožnje, onda tvrdoglavlo inzistiranje na testi-

ranju međuubrzanja u završnom stupnju prijenosa nije sasvim besmisleno, no u slučaju bilo kakvog pretjecanja puno je pametnije dva-tri puta nagaziti na mekanu polugu mjenjača, muški odvrnuti ručicu gasa i nakon kraćeg čekanja ponovo dohvatiti 10.000 okr/min, pri kojima se za jednocilindrični agregat takve zapremine oslobađa

## TEHNIKA

# Kako je F postao X

WR 250 X je - jednako kao i njegov brat blizanac s oznakom R - nastao na osnovama hard-enduro modela WR 250 F. Pritom vezu između ta dva motocikla ne treba shvaćati doslovno, budući F-ovo naslijeđe u X-u nije toliko vidljivo u hardveru, koliko u softveru, odnosno znanju koje je Yamaha stekla na enduro i cross motociklima te ga primijenila u razvoju ovih civilnih modela. Jedan od rijetkih materijalnih dokaza koji izravno povezuje dosadašnje WR modele i prošle jeseni predstavljenu varijantu X odnosi se na osnovne parametre pogonskog agregata.

Ipak, kako bi takav gotovo natjecateljski agregat bio prilagođen cestovnoj uporabi i drugačijoj klijenteli, podvrgnut je znatnijim doradama, pa je tako potpuno nova glava udomila 4 umjesto 5 ventila. U tom procesu smanjena je i kompresija sa 12,5:1 na 11,8:1, dok je Keihinove rasplinjače zamijenila elektronskim putem upravljana brizgaljka s 12 rupica.



**Iako je nastao na osnovama agregata iz hard-enduro modela WR 250 F, tekućinom hlađen jednocilindraš sada ima 4 umjesto 5 ventila, elektronsko ubrizgavanje goriva i mokri karter**

Promjene su vidljive i s donje strane agregata, pa tako WR 250 X umjesto suhog posjeduje konstrukcijski jednostavniji mokri karter. Iako primjena takvog rješenja automatski uzrokuje veću visinu samog agregata, a samim time i podizanje težišta, konstruktori se kunu da su taj nedostatak dobrim dijelom uspjeli prevladati tako da su sam karter nagurali između cijevi dvogrednog donjeg dijela okvira, kojim ćemo se pozabaviti nešto kasnije.

U svrhu kontrole težine, koja je u odnosu na original ipak narasla za 22 kg, WR 250 X se u potpunosti odrekao kick-startera i tako postao ovisan samo o elektropokretaču i ugrađenom sustavu dekompresije. Izostanak nožnog pokretača omogućio je da se smanji razmak između koljenastog vratila te primarne i sekundarne osovine u mjenjaču, čime su dobivene nešto kompaktnije dimenzije cijelog sklopa, s time da sâm mjenjač posjeduje 6 umjesto 5 stupnjeva prijenosa, kako bi se lakše iskoristili potencijali takvog oslabljenog agregata.

Na temelju dosadašnjih iskustava iz off-road programa, Yamaha je za WR 250 F i R iskonstruirala naročiti okvir sastavljen od tri zasebna dijela. Tako su nosač stražnjeg kraja i dvogredni donji dio okvira koji se provlači ispod agregata izvedeni od čelika, dok je središnji dio okvira izrađen od lijevanog aluminija. Od istog je materijala izvedena i stražnja vilica, s tim da su njezini krakovi od vučenog aluminija, dok je asimetrični poprečni dio izrađen od lijevanog aluminija.

Sve dosad navedeno vrijedi podjednako i za supermoto model X i za enduro model R. Popis minimalnih razlika između ta dva motocikla ne ide puno dalje od toga da je testirani X opremljen cestovnim gumama promjera 17 cola i snažnijom prednjom kočnicom. Ovjes je u osnovi isti, tek je malo otvrdnut, a skraćeni je stražnji amortizer kako bi se visina sjedala sa 930 mm spustila na 895 mm. S obzirom na to da ima stražnji kotač manjeg promjera, X ima i nešto duži završni prijenos, odnosno stražnji lančanik mu broji jedan zub manje.



Najveći problem ovog motocikla je njegova cijena. Sa 50 tisuća kuna u džepu možete razmišljati i o nabavci zapreminom osjetno konkretnijeg modela



WR 250 X je dizajnerski vrlo uspio motocikl, a jedini nemaštoviti detalj je četvrtasto prednje svjetlo

U odnosu na model R, supermoto varijanta ima na zadnjem lančaniku jedan zub manje, kako bi se kompenzirao manji promjer stražnjeg kotača



impresivnih 30,7 KS. Motocikl tada primjetno živne te ostavlja dojam kako bi ga mogli 'razvrtati' do beskonačnosti i natrag, no maksimalna brzina od nekih 140 km/h sugerira kako se nakon «stotke» ne treba previše oslanjati na to da će vas rezerva snage lako izvući iz nezgodne situacije. Sa prosječnim ćete se vozačem automobila još i lako obračunati, no nemojte očekivati da ćete samo tako preskočiti tegljač ili autobus.

Ipak, u međugradskoj nam vožnji glavni problem nisu predstavljale krajnje performanse - koje su ipak uvjetovanom skromnom zapreminom motocikla - već ciklistika. Naime, WR 250 X sa svojim enduro blizancem oznake R dijeli gotovo cjelokupnu mehaniku, a to znači i veći dio komponenti ovjesa. Tako je prednja upside-down vilica promjera 46 mm udmila tek nešto tvrde opruge i drugačije postavke povrata, a iste je promjene

proživio i stražnji amortizer, koji je uz to ponešto skraćen kako bi se smanjila udaljenost sjedala od tla. Navedene promjene nisu dovoljno očvrstnule motocikl, tako da WR 250 X za jedan supermoto motocikl posjeduje previše mekani ovjes, barem ako je suditi prema naših 80-tak kg žive vage.

Pritom ta sveopća mekoća nije toliko primjetna u oštrim zavojima (koje WR rješava s lakoćom), koliko pri krivudanju kod većih brzina, kada cijeli motocikl postaje pretjerano sklon leljanju. Iako postoje i neke mogućnosti podešavanja ovjesa, motocikl je i dalje premekan, a to znači da pri većim brzinama treba voziti nešto fluidnije, bez naglih i neartikuliranih pokreta, jer će oni sigurno uznemiriti WR-ovu ciklistiku i utjerati vam strah u kosti.

Udobnost je zato za jedan motocikl iz ove kategorije sasvim solidna. Bez obzira na to što je usko i relativno tvrdo postavljeno, sjedalo je zapravo udobnije od očekivanja i počinje stvarati prve ozbiljnije probleme tek nakon 50-tak kilometara odvoženih u komadu.

Cijela ergonomija je dobro proračunata, vitki spremnik goriva omogućuje da ga čvrsto obuhvatite koljenima, dok je uski centralni dio motocikla omogućio da oslonci za noge budu postavljeni relativno nisko.

Na njima se mogu osjetiti i relativno blage vibracije, koje se s približavanjem višim režimima vrtnje u tek nešto intenzivnijem obliku sele na ručke široko postavljenog upravljača. Takve kakve jesu, vibracije nam nisu smetale u vožnji, ali nas je zato pomalo iritirao čudan zvuk koji je dolazio iz agregata negdje na pola puta između srednjih i visokih okretaja. U nemogućnosti da vam tako neobični zvuk prikažemo u notnom zapisu, reći ćemo tek da nas je podsjećao na buku koju emitiraju loše naštimane gusle ili nepodmazana transportna traka. Onaj tko je to čuo znao je to čemu pričamo.



Oslonci za noge su hard-enduro izvedbe i smješteni su relativno nisko



Želite li uživati u sportskoj vožnji, brojeve okretaja morate držati visoko, s time da je razvijanje snage vrlo linearno i bez većih stepenica

### U potrazi za konkurencijom

S obzirom na to da WR 250 X nekako više naginje hard nego soft poimanju supermota, nismo mogli odoljeti porivu da ga iskušamo i na



Prednji disk promjera 298 mm dobro obavlja svoju funkciju, a i stražnji disk je sasvim upotrebljiv. Jedini problem kod kočenja je pretjerano poniranje prednjeg kraja







POGLED NA KONKURENCIJU	Tip agregata / Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS / okr/min)	Maks. okr. moment (Nm - okr/min)	Suha težina (kg)	Omjer snage i težine (KS/kg)	Osovinski razmak (mm)	Hod ovjesa u mm (sprijeda /straga)	Visina sjedala od tla (mm)	Spremnik goriva	Cijena u kn
Aprilia SX 125	2T / 124,8	22	16-9.750	115	0,19	1.480	260/270	870	10	33.400
Suzuki DR-Z 400 SM	4T / 398	40-7.600	39-6.600	133	0,30	1.460	260/276	890	10	53.900
<b>Yamaha WR 250 X</b>	<b>4T / 250</b>	<b>31-10.000</b>	<b>24-8.000</b>	<b>128</b>	<b>0,24</b>	<b>1.425</b>	<b>270/265</b>	<b>895</b>	<b>7,6</b>	<b>50.690</b>
Yamaha XT 660 X	4T / 660	48-6.000	60-5.250	177	0,27	1.490	200/200	875	15	52.950

karting stazi. Jasno, premekani ovjes je i ovdje došao do izražaja, ali ne toliko pri prolasku kroz zavoje, koliko pri kočenju. Za to je krivac prednji disk promjera 298 mm, koji uz pomoć dvoklipnih kliješta nudi precizno doziranje i primjerenu odlučnost u svom radu. U stvari, manje iskusnima će se takva prednja kočnica učiniti možda i presnažnom, prije svega stoga što je svako njezino agresivnije korištenje popraćeno naglim poniranjem prednjeg dijela motocikla.

Odlučite li polugu kočnice pritisnuti svom snagom, imat ćete osjećaj kao da će prednji ovjes u djeliću sekunde progutati svojih 270 mm hoda, a pokušavate li pritom sportski mijenjati brzine na niže i kočiti motorom, lako je moguće da ćete osjetiti lagano poskakivanje rasterećenog stražnjeg kotača. Spomenimo i to da valoviti stražnji disk nema samo estetsku, nego i praktičnu funkciju, te da će iskusno stopalo lako osjetiti trenutak u kojem će doći do blokiranja. Jedna od čari vožnje ovakvog motocikla natjecateljskom stazom je mogućnost kočenja duboko u zavoj, a taj je ispit ova Yamaha prošla bez primjedbi. Tendencija izravnavanja motocikla gotovo da i ne postoji, a osim toga, ni u jednom trenutku nismo imali osjećaj da je prednja guma došla u krizu. Zapravo, uspijete li se suzdržati od

pretjerane agresivnosti, u sporim ćete zavojima (kakvi uglavnom i čine jednu karting stazu) dugo tražiti područje u kojem bi ovaj motocikl počeo pokazivati prve naznake nestabilnosti. U nagibu je motocikl stabilan i sasvim predvidljiv, tako da će vam tek diskretno struganje oslonaca za noge javiti da ste prešli preko ruba gume. Želimo li pak tražiti dlaku u jasetu, konstatirat ćemo samo to da smo očekivali nešto bržu promjenu smjeru i lakše bacanje u nagib.

Ne, ne radi se tu o tome da ćete prilikom hrvanja s WR-om potrošiti brdo kalorija, no vozili smo i reaktivnije supermoto motocikle - primjerice, dvotaktnu Apriliju RX 125, koja bi po logici stvari trebala biti nekako najbliži konkurent ovoj četverotaktnoj Yamahi. No, ako kažemo da je za 18 tisuća kuna jeftiniji RX 125 manje živahan, vidljivo slabije opremljen i osjetno manje udoban, onda ispada da konkurente WR-u 250 X treba tražiti negdje drugdje.

A budući na tržištu ne postoji supermoto motocikl koji bi svojom koncepcijom i zapreminom izravno konkurirao WR-u, u potrazi za dodatnim kriterijem za uspoređivanje u igru uvodimo i cijenu. Uostalom, sa istaknutih je 50.690 kuna Yamaha ušla u područje supermoto modela veće zapremine, odnosno opasno se pribli-

žila jednom Suzukiju DR-Z 400 SM, koji je s obzirom na svoju veću zapreminu nešto konkretniji motocikl, ali istovremeno nije toliko atraktivan, te je tehnički manje napredan.

Ipak, tijekom cijelog ovog testa nekako nam se najviše nametala usporedba s modelom XT 660 X. Da, znamo da se radi o praktički neusporedivim motociklima, ako već ne zbog ogromne razlike u zapremini, onda barem zato što je XT teži za 50 kg, te osjetno više orijentiran na turizam nego na sport. No, kada neodlučan Ivica uđe u Yamahin salon i uvidi da u cjenovnom rasponu od svega 2 tisuće kuna može birati između udobnijeg, snažnijeg i masivnijeg XT-a, te vižljastijeg i tehnički naprednijeg WR-a prošetog s više sportskog duha, jamčimo vam da će se barem na trenutak preopteretiti procesor za donošenje odluka. No, odabir je u stvari vrlo lak:

Ukoliko tražite «ziheraški» motocikl s kojim ćete barem jednom u životu otići na more ili ste skloni vikende provoditi u vožnji u dvoje, onda kažiprst slobodno usmjerite ka XT-u. Ako pak većinu vremena provodite u gradskoj vožnji, a uz to ste i dovoljno nemirnog duha da barem jedan dan uživete na natjecateljskoj stazi, onda... Hm, mi bismo odabrali WR, pa kud puklo da puklo. ■

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jedan cilindar, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 77 x 53,6 mm
<b>Obujam:</b> 250 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 11,8:1
<b>Razvod:</b> 2 bregaste osovine i 4 ventila
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Pokretanje:</b> elektrostarterom
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje
<b>Spojka:</b> višestruki diskovi u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> aluminijski
<b>Ovjes:</b> naprijed upside-down vilica promjera 46 mm, hod 270 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 265 mm
<b>Gume:</b> prednja 110/70-17, stražnja 140/70-17
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 298 mm i kočiona čeljust s dva klipića, straga disk od 230 mm i kočiona čeljust s jednim klipićem
<b>Dimenzije (u mm) i suha težina:</b> duljina 2.115, širina 810, visina sjedala 895, osovinski razmak 1.425, težina 128 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 22,6 KW (30,7 KS) pri 10.000 okr/min; max. okr. moment 24 Nm pri 8.000 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 7,6 l

**+** okretnost, položaj vozača, dizajn, maksimalna snaga

**-** cijena, mekan ovjes