

Najnoviji i daleko najpitomiji pripadnik poznate WR obitelji ne može i ne želi pobjeći od svojih gorštačkih gena, no istovremeno ima toliko uglađene manire da se sasvim dobro snalazi i u urbanim sredinama. Iako u kompletu predstavlja iznimno modernu i dorađenu cjelinu, kao glavna prednost WR-a 125 R nameće se njegov pogonski agregat, koji za tu klasu pruža toliko toga po pitanju elastičnosti i ubrzanja da mu je lako oprostiti to što pritom ne generira i nešto impresivniju maksimalnu brzinu



Pitomi gorštak

PIŠE: HRVOJE DOKOZA
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Kada krenemo s mesta s nekom četverotaktnom 125-icom, ne možemo ne primijetiti nedostatak volje za životom na niskim i srednjim okretajima. Iskustvo nas uči da je to tako i drugačije ne može biti i zato smo već odavno odlučili živjeti u uvjerenju kako je očekivanje živosti od takvih motocikla jednako uzašudno kao i očekivanje uspješnog rješavanja sustava nejednadžbi od profesionalne sponzurše. Pa ipak, ljudski je nadati se, a Yamaha WR 125 R samo je još jedan od dokaza da predrasude ne treba baš uvijek uzimati zdravo za gotovo.

Po lakoći s kojom odraduje početna ubrzanja, iznimno linearnom razvijanju snage, kao i elastičnosti koju pokazuje u prva četiri stupnja prijenosa taj je najnoviji Yamahin enduro motocikl sasvim atipična 125-ica modernog doba. Ne trebate biti natprosječno nadahnuti logičkim razmišljanjem da biste zaključili kako takvom dojmu u vožnji sigurno pridonosi i kratko proračunati omjer završnog prijenosa, no za potpunu je sliku takvog stanja stvari potrebno zagrepstti i malo ispod površine. Naime, kod WR-ovog je jednocilinidričnog pogonskog agregata pila okrenuta naopako, odnosno provrt je manji od hoda, što je - barem kada su motociklu u pitanju - pravilo svetogrđe.

Sputimo li stvari na najnižu teorijsku razinu, možemo slobodno konstatirati da povećanje vrijednosti prvrta cilindra puno više doprinosi izvlačenju dodatnih konjskih snaga nego što je to slučaj kod povećanja hoda klipa. Razumljivo je stoga da se kod razvoja većine motocikala žrtvuju vrijednosti hoda na ime što većeg prvrta, sve u cilju ostvarivanja maksimalnih performansi i uzbuđenja kojeg donosi vožnja na visokim okretajima. Zašto je onda Yamaha pri razvoju modernog četverotaktnog agregata za pokretanje konjskih snagama ionako uvijek deficitarnih 125-ica odlučila krenuti u suprotnom smjeru?

Stvar je zapravo vrlo jednostvana. Žele li da njihovi motocikl te zapremine udovoljavaju kriterijima početničke A1 kategorije, ne smiju ih pokretati agregati s više od 15 KS. A kada sposobnim inženjerima ograničite mogućnosti cijedenja dodatnih "konja", oni će svoje intelektualne kapacitete usmjeriti na poboljšanje razvijanja snage, odnosno izvlačenja maksimuma u pogledu okretnog momenta. Osnovni trik

Yamaha WR 125 je po skoro svim kriterijima najbolja četverotaktna 125-ica koju smo dosad imali na testu



koji im pritom stoji na raspolažanju je povećanje hoda klipa.

Dakle, dužina je ponekad ipak važna, a s obzirom na to da u ovom slučaju zapremina mora ostati manja od 125 ccm, svako je povećanje hoda za sobom povlačilo i adekvatno smanjenje promjera. Zato kod ovog prvog tekućinom hlađenog Yamahinog četverotaktnog agregata te zapremine provrt iznosi samo 52, a hod čak 58,6 mm. Ako vas to ne impresionira, uzmite u obzir da je to za točno 5 mm veći hod od onog kod modela WR 250 dvostruko veće zapremine.

Imajući to u vidu lako je razumjeti zašto je WR 125 R svojim odgovorom na okretanje ručice gasa doista najbolji od svih četverotaktnih 125-ica koje smo dosad imali na testu. Taj je četverovenilski agregat s jednom bregastom osovinom u glavi svoju premjeru doživio još prošle godine u modelu YZF-R 125, a njegove specifične unutarnje mjere u kombinaciji s naprednim elektronskim ubrizgavanjem goriva osiguravaju linearno razvijanje snage. Izuzmemli li one najniže okretaje, na kojima će malo kašljucati, WR 125 R kontinuirano i bez ikakve primjetne rupe ili nagle provale generira za tu klasu doista iznenadujući potisak, koji ne jenjava sve do 9.000 okr/min, na kojima razvija ranije spomenutih maksimalnih 15 KS.

Deklarirani maksimalni okretni moment od 12,2 Nm pri 8.000

Rep motocikla izveden je po uzoru na WR 250 R, dok je istovremeno dizajn prednjeg svjetla preuzet sa modela WR 450 F





▲ Moderna ploča s instrumentima nije posebno bogata, no ipak uz osnovne podatke sadrži i pokazivač količine goriva koji je sasvim precisan

▲ Pogonski agregat je iznenadjuće elastičan i pruža odlična ubrzanja za tu klasu, a uz to je i vrlo ugađen u svom radu

▲ Kočnice dobro obavljaju svoj posao. Poluga prednje kočnice je malo pretvrdna, no zato se stražnji disk lako dozira



WR 125 R može biti vrlo zabavan u terenskoj vožnji, posebno početnicima, kojima raspoloživih 15 KS predstavlja dobru mjeru

okr/min sugerira da agregat voli kada ga držite u visokim režimima vrtnje, no iako tada WR doista daje najbolje od sebe, za održavanje nekog normalnog tempa vožnje nije potrebno ručicu gasa držati maksimalno otvorenom, niti se morate bojati da ćete dobiti žuljeve od igranja s polugom mjenjača. Naime, čak i kada lijeno otežete s mijenjanjem brzina, WR 125 je prijetno elastičniji od svoje konkurenije, a to je posebno izraženo u prva četiri stupnja prijenosa, kada se određena živahnost može osjetiti čak i u vožnji u dvoje.

Moje desno stopalo

Realno gledajući, ukupne performanse i naročito agilna ubrzanja,

koja pomalo izlaze iz okvira ove klase, trebali bi zadovoljiti potrebe šesnaestogodišnjaka, kojima je ovaj motocikl namijenjen, no isto tako ne sumnjamo kako će neki od njih poželjeti veću maksimalnu brzinu. Naime, jedan dio te svoje živosti WR 125 ima zahvalit i tome što u odnosu na YZF-R 125, s kojim dijeli pogonski agregat i mjenjač, ima bitno kraće proračunat završni prijenos. Čak 5 zubaca više na stražnjem lančaniku dramatična je promjena, koja - iako donekle kompenzirana neznatno većim promjerom stražnjeg kotača - kao neželjeni nusprodot nužno donosi i smanjenje maksimalne brzine.

Iako se, dakle, tonekima od budućih vlasnika neće pretjerano svidje-

ti, roditelji će puno mirnije spavati znajući da njihov junior u normalnim okolnostima i blago nagnut nad upravljač ne može dostići puno više od okruglih 100 km/h, što je vrijednost koju premašuju i neki tehnički bitno manje napredni motocikli te zapremine. Doduše, uz dosta ustrajnosti i malu pomoć blage nizbrdice uspjeli smo prebaciti i oznaku od 110 km/h, no zato nam je kod vožnje protiv malo jačeg vjetra maksimalna brzina povremeno jedva prelazila 90 km/h.

Iako nije pretjerano impresivna, takva je maksimalna brzina taman dostatna kako za sigurnu vožnju otvorenom cestom, tako i za vožnju brzim gradskim avenijama, na kojima nećete bez borbe pasti u

kandže vozača automobila. Sjedalo postavljeno na popriličnih 930 mm moglo bi onima s kraćim ekstremitetima stvarati određene probleme kod stajanja na semaforu, no zato ovjes dugog hoda (240 mm sprjeda i 230 mm straga) čini WR izuzetno pogodnim za obračunavanje s grbavim gradskim prometnicama, dok istovremeno spretan položaj vozača i izuzetna okretnost pravokutne prolaške kroz raskršća čine dečjom igrom.

Nama se WR 125 R ipak ponajviše dopao na nešto sporijim izvangradskim dionicama s gusto načičkanim i vezanim oštrim zavojima, gdje je iz jednog u drugi nagib prebacivao lakoćom kakvu i očekujete od motocikla koji napunjen svim

WR 125 je bitno ekstremnijeg ustroja od XT-a 125 R i kao takav bi trebao biti zamjena za nekadašnji dvotaktni DT 125 R. Žato je i njegova cijena nešto veća



tekućinama broji 133 kg. Pritom je ovjes iznenadjuće tvrdo podešen, tako da i kod brže vožnje s dubokim nagibima nema nikakvog uvijanja ili uznemiravanja motocikla, jedino se na izlascima iz zavoja može primjetiti blago širenje putanje. Međutim, i ta je pojava bila bitno manje izražena nego što bi se to moglo očekivati od jednog enduro motocikla opremljenog tankom prednjom gumom i kotačem promjera čak 21 col.

Sve u svemu, za upravljačem WR-a 125 smo se na ime njegove opće agilnosti mogli zabavljati i na brdskoj cestici, s time da mu je tamo tamo zbog konfiguracije terena povremeno znalo ponestajati zraka, što je onda od nas tražilo da se nešto češće igramo s polugom mjenjača. Iako nije nešto posebno mekan, mješić je pritom bio dovoljno brz i precizan, a izvjesnu grubost u njegovu radu možete osjetiti tek kada pokušavate mijenjati stupnjeve prijenosa bez korištenja poluge spojke.

Osim tog detalja, WR 125 R ostavlja dojam vrlo ugladenog i doradjenog motocikla kojem je zapravo teško pronaći karakternu manu. Iako bi viši vozači mogli poželjeti da je inače dovoljno širok upravljač nešto više izbačen prema naprijed, ergonomija je dobro pogodena, a to posebno vrijedi za dobro postavljene oslonce za noge izvedene u nazubljenoj hard-enduro izvedbi.

Pritom se na desnom stopalu mogu jasno osjetiti visokofrekventne, ali ne i preterano izražene

vibracije, no jedini istinski izvor neuobičajenosti na ovom motociklu je njegovo sjedalo. Ono svojom dugačkom i uskom izvedbom bitno olakšava premještanje tijela, no istovremeno je i vrlo tvrdo postavljeno, što znači da na otvorenoj cesti već nakon dva desetak kilometara počinje lagano živcirati stražnjicu.

Uz sjedalo, određeni dojam pretjerane tvrdoće ostavlja i poluga prednje kočnice, koja traži doista muški stisak želite li da nazubljeni prednji disk promjera 240 mm dade sve od sebe. Čak i kod snažnijih kočenja prednja vilica ne propada iznenada, već postupno, a svakako treba pohvaliti i također nazubljeni stražnji disk koji se lako dozira i pritom ne služi samo kao ukras, već doista skraćuje zaustavni put. S obzirom na krajnje performanse i pripadnost enduro obitelji, na ukupnu silu kočenja ne možemo imati neke zamjerke, iako opće ne sumnjamo da bi nešto agresivniji vozači više zadovoljstva mogli pronaći za upravljačem 2 tisuće kuna skuplje supermoto verzije.

Praktičan u gradu, zabavan na terenu

Naime, kako je to kod Yamahe posljednjih godina postalo uobičajeno, uz testiranu enduro verziju s oznakom R postoji i supermoto izvedba nazvana WR 125 X. Ta su dva brata blizanca najnoviji izdanci poznate Yamahine terenske obitelji koja svu svoju svjetsku slavu duguje ekstremnim hard-enduro motoci-



Uz malo nagovaranja WR 125 R postaje spreman i na izvođenje akrobaciju



Maleni ispušni ionac ispušta vrlo kultiviran zvuk, što je sasvim u skladu s dojmom kojeg ostavlja cijeli motocikl

klima WR 250 F i 450 F. Prošle su godine na tržište stigli WR 250 R i X kao nešto umjerenije i kultivirane izvedenice modela WR 250 F, a sada je tim istim putem krenula i serija WR 125. Osim po jasno vidljivom logotipu, ovaj moderno i agresivno obikovan motocikl svoju pripadnost WR obitelji naglašava i dizajnom, odnosno kombiniranjem prednjeg svjetla preuzetog s modela F s izuzetno tankim repom i složenim oblikom stražnjeg svjetla kojeg susrećemo kod modela 250 R i X.

Međutim, da bi i u praksi opravdao ono što se očekuje od motocikla tako slavnog imena, WR 125 R mora biti sposoban pružiti određena zadovoljstva i u terenskoj vožnji. Doduše, s montiranim se [puno više cestovnim nego terenskim]

gumama nije preporučljivo upustiti u savladavanje težeg terena, no za neki je umjereniji enduro ovaj motocikl sasvim primjeran. Pritom treba napomenuti kako elastični agregat omoguće nešto lakše savladavanje strmih uspona nego što je to slučaj kod nekih drugih četverotaktnih 125-ica, dok istovremeno solidno izведен ovjes dugog hoda bitno olakšava jurnjavu grbavim terenom, pa čak i izvođenje manje ambicioznih skokova bez ikakvih udaraca.

Sveusvemu, WR 125 R moždanje "hard", ali definitivno nije ni "soft" enduro, što znači da će početniku pružiti i više nego ugodne trenutke u off-road vožnji, ali i da isto tako ima potencijala pružiti kvalitetnu zabavu i nešto iskusnijim vozačima, jasno, pod uvjetom da uzmu

obzir se ovdje radi o motociklu s 15 KS. Ipak, prije svakog ozbiljnijeg silaska s asfalta preporučamo skidanje retrovizora, budući su oni prenisko postavljeni i stoga će neminovno udarati u ruke vozača prilikom vožnje u stopećem položaju. Pritom, kada se dobro namjeste, pružaju dobar pregled situacije i do njih ne dolaze vibracije koje bi mutile sliku, no vjerujemo da bi jednakom kvalitetno obavljali svoj posao i da su postavljeni barem nekoliko centimetara više.

No, takvi su retrovizori samo jedan detalj koji potvrđuje da je ovaj motocikl, iako papreniji od većine svojih konkurenata, ipak najpitomiji, ili ako hoćete, najmanje divlji WR dosada. O takvom manje ekstremnom pristupu konstruiranju ovog motocikla svjedoči i mokra težina

od 133 kg, koja na prvi pogled uopće nije pretjerana, no istovremeno je samo 1 kg manja od modela 250 R, odnosno nepunih 10 kg veća od 450 F. Kad mu već brojimo krvna zrnca, spomenimo i to da se ne proizvodi u Japanu kao svi ostali pripadnici WR obitelji, već u Francuskoj, zajedno sa serijom XT.

Europska je putovnica omogućila formiranje bitno konkurenčne cijene nego što



Vrlo moderan dizajn čini WR 125 R jednim od atraktivnijih enduro motocikala te zapremine



Izmjerena prosječna potrošnja ovog motocikla iznosila je okruglih 3 litara na 100 km, što znači da se s punim spremnikom goriva može prevlati više od 250 km

je to slučaj kod njegove snažnije braće, no dopuštamo pritom da se nepunih 31 tisuću kuna baš i ne može smatrati senzacionalnom ponudom za motocikl te zapremine. S druge strane, činjenica da se WR 125 R svojom cijenom našao na otprilike pola puta između voznim osobinama manje uzbudljivog Yamahinog modela XT-a 125 R i dvotaktne Aprilije RX 125 ukazuje na to da je novčana protuvrijednost za užitek koja pruža vožnja ovog motocikla dovoljno pošteno odmjereni. Konačno, na našem tržištu postoji čitav niz jeftinijih enduro 125-ica, no ako tražite četverotaktni model kojeg uz najmodernejši dizajn i isto takvu korištenu tehnologiju krasi i odličan pogonski agregat, kvalitetna mogućnost korištenja na svim podlogama, sveopća ugađenost i dobra završna obrada, onda ste u nedostatku izravne konkurenциje jednostavno osuđeni na kupnju WR-a 125 R. E, kada bi vam barem svi odabiri u životu bili tako jednostavnii. ■



Ovjes je nešto tvrde postavljen i ima dugi hod, tako da bez problema upija manje ekstremne terenske skokove. Stražnjem je amortizeru moguće podešavati predopterećenje



Svaki detalj
je pažljivo
promišljen



TEHNIČKI PODACI

Motor: jedan cilindar, četverotaktni
Promjer x hod: 52 x 58,6 mm
Obujam: 124,7 ccm
Odnos kompresije: 11,2:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjac: 6 brzina
Okvir: čelični
Ovjes: naprijed klasična vilica promjera 41 mm, hod 240 mm, straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, podesivo predopterećenje, hod 230 mm
Gume: prednja 80/90-21, stražnja 110/80-18
Kočnice: naprijed disk promjera 240 mm i kočiona klješta s 2 klipi, straga disk promjera 220 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.180, širina 835, visina 1.220 mm, osovinski razmak 1.430, predtrag 107 mm, visina sjedala 930, minimalna udaljenost od tla 265, težina sa svim tekućinama 133 kg
Deklarirano: snaga - 15 KS (11 kW) pri 9.000 okr/min, max. okr. moment - 1,24 kgm (12 Nm) pri 8.000 okr/min, maksimalna brzina 100 km/h

Spremnik goriva: 8,5 l

pogonski agregat, okretnost i lakoća upravljanja, stabilnost, potrošnja i autonomija, ugađenost, dizajn
maksimalna brzina, tvrdvo sjedalo, smještaj retrovizora

POGLED NA KONKURENCIJU	Tip agregata / hlađenje	Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS - okr/min)	Maks. okr. mom. (Nm - okr/min)	Težina (kg)	Hod ovjesa (sprijeda / straga u mm)	Kočnice (sprijeda / straga u mm)	Visina sjedala (mm)	Spremnik gor. (l.)	Cijena (kn)
Aprilia RX 125	1 cil., 2T, / tek.	124,8	15	16 - 9.750	116*	260 / 270	260 / 220	925	10	34.870
Derbi Senda 125R	1 cil., 4T, DOHC 4V / tek.	124,2	15 - 9.250	n.d.	120*	245 / 230	260 / 220	910	8	-
Yamaha WR 125	1 cil., 4T, SOHC 4V / tek.	124,7	15 - 9.000	12,2 - 8.000	133**	240 / 230	240 / 220	930	8,5	30.950
Yamaha XT 125 R	1 cil., 4T, SOHC 2V / zr.	123,7	10 - 8.250	10 - 5.500	120**	170 / 190	245 / 220	860	9	27.500

*Suha težina ** Težina sa svim tekućinama