

SECOND HAND | Yamaha YZ250 1997

TECHNICKÁ PORADNA

Stará škola; zn.: levně



Ostrá dvoudobá dvěpade ze staré školy. Kdo chce za málo peněz spolehlivou krosku na hobíkovské svezení, může o ýzetu rozhodně uvažovat.



Jakub Ječný
redakce@cmn.cz
foto: archiv autora

Dvoudobá Yamaha YZ250 má dlouholetou tradici, její kořeny sahají až k počátku 70. let. V roce 1975 byla nasazena v závodech a vzhledem k úspěchům, které následovaly, se výrobce snažil udržet YZ250 na špičce a udržet si nadvládu na motokrosových tratích. Později se objevil revoluční čtyřtakt YZ400F a 450F. Ten sice už není tak divoký, dvěapůli ale poráží průběhem výkonu a větším kroutákem. Ten se stává výhodou zejména v pružném zrychlení, a to se při závodech cení. Dnes už nejsou dvoudobé dvěpade moc v kurzu, spousta lidí přestupuje na těžší čtyřdobé čtyřistapadesátky. Naštěstí pro milovníky dvoutaktů se YZ250 2T stále vyrábí a i modelový rok 2011 má co nabídnout.

Klasika

YZ250 modelového roku 1997 ještě používá jednoduchý trubkový rám. Ten byl nahrazen hliníkovým, Yamahou nazvaným Deltabox, až v roce 2005. K pohonu

slouží vodou chlazený dvoudobý jednoválec o objemu 250 cm³ a výkonu 50 koní, jehož nástup nemá na trati s nezkušeným začátečníkem slitování. Jeho průběh je syrový a motorka se k jízdě po zadním kole nenechá dvakrát přemlouvat. Je velmi ostrá, ale když ji ovládnete, je s ní neskutečná zábava a jen tak vás neomrzí. Rozhodně ale není vhodná pro začátečníky, jediné pro ty odvažnější. Už jen proto, že našlápnutí motoru vyžaduje kvůli velké kompresi silný švih, ze začátku je potřeba to natrénovat.

Ke kročení zdivočelého stroje jsou k dispozici slušné brzdy Nissin, jejichž účinnost by mohla být o něco lepší. YZ250 je lehká, váží jen 99 kg, a tak je dobře ovladatelná. Stáří je znát na podvozku, nové stroje jsou někde jinde. Vinou stáří může utahaný podvozek na motokrosových tratích přenášet do řídítek silné rázy, vidlice i centrální jednotku na zadku je potřeba mít v dobrém stavu, opotřebovaný podvozek stroj jinak zcela degraduje. Dost řeší výkon, díky kterému není problém mít pod plynem předek lehce přizvednutý.

Slušná kvalita

Motorka je kvalitně zpracovaná. Lak rámu je ale bohužel v oblas-

ti stupaček vystaven oděru od motokrosových bot, motorka totiž z výroby nemá plastové krytky rámu.

YZ250 je odolný a jednoduchý stroj a nemá se na něm moc co pokazit. Důležité je (stejně jako u každého jiného ostrého dvoutaktu) hlídat intervaly výměny pístu. Při hobby ježdění píst bez problémů vydrží jednu sezonu, přeci jen ne každý využije potenciál motoru naplno. To ale záleží hlavně na majiteli, jak motorku využíval a jak moc dostávala za vyučenou.

Nakupujeme

Na co si dát pozor při koupi motocyklu? Někteří hobby jezdci si myslí, že YZ250 je vzhledem ke svému většímu objemu bezúdržbový stroj, to je ale samozřejmě nesmysl. Občas se tak podceňuje interval výměny pístu, což vede v horších případech k jeho rozlomení ve válci a následně drahé GO celého motoru. Krom motoru dochází i k opotřebení převodovky, ta je totiž vystavována vysokému výkonu a opotřebení a ne každý majitel si to uvědomuje – u krosky se radí často bez spojky jen ubráním plynu, nebo naopak pod plným plynem a rychlým přímáčkutím spojky. Výkon se samozřejmě projeví i na opotřebení řetězové sady. Také je třeba zkontrolovat těsnost tlumičů a správnou funkci celého podvozku.

U starších modelů se objevují velké vůle nakopávací páky. Dále je třeba počítat se spotřebními věcmi, jako jsou brzdové destičky a hlavně drapáky, silný motor si na tom zadním rád smlsne. Před

koupí je proto potřeba motorku si pořádně prohlédnout a samozřejmě vyzkoušet. Záleží tedy na tom, jak se kdo k motorce choval a jak se o ni staral. Nezřídka kdy se YZ250 používají na hobby závodech, kde dostávají pořádně zabrat. Rozhodně se vyplatí připlatit si za udržovaný kus, než koupit levný stroj a vrazit do něj někdy i stejnou částku, jakou jste dali za pořízení motorky.

Údržba

Důležité je často prát a mazat vzduchový filtr, aby motor nenasál nečistoty. Doporučené servisní intervaly jsou píst každých 50 motohodin a výměna oleje v převodovce po deseti motohodinách. Náhradní díly jsou k dispozici pořád.

TECHNICKÉ ÚDAJE

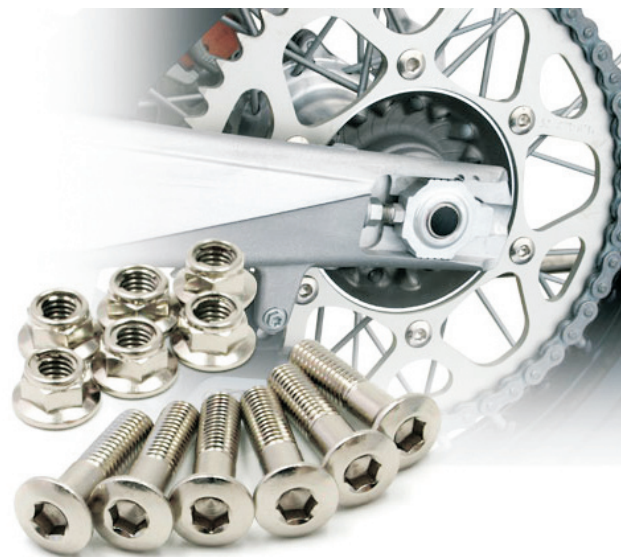
Yamaha YZ250 1997	
Objem	248 cm ³
Výkon	50,5 k@8500
Točivý moment	41,5 Nm@7500
Výška sedla	99 cm
Hmotnost (bez náplní)	99 kg
Nádrž	8 l

Motor: dvoudobý, kapalinou chlazený jednoválec, vrtání × zdvih 68 × 68,8 mm, karburátor, nožní startér, pětistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: trubkový rám, teleskopická USD vidlice, zdvih 300 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s centrálním tlumičem, zdvih 315 mm, brzdy vpředu kotouč Ø 245 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 80/100-21, vzadu 110/90-19

Rozměry: délka 2179 mm, šířka 827 mm, sedlo 989 mm, rozvor 1482 mm

Když se povolují šrouby na rozetě



Svoje dotazy do technické poradny zasílejte na poradna@cmn.cz

Připravil Jakub „Hawk“ Dražan
foto: archiv

Ahoj Hawku, mnil jsem na své KTM LC8 řetězovou sadu, ale nevím, na kolik by se měly dotahovat šrouby na rozetě. Asi po tisíci kilometrech se mi dva šrouby povolily, což mě docela vyděsilo. Vyřeší dlouhodobě problém závitové lepidlo?

Antonín B.

Zdravím, Antoníne, při výměně řetězové sady je potřeba být obezřetný, vzhledem k otáčkám, kterých dosahuje kolo unášené rozetou, a otáčkám hřídele, která sekundární převod pohání. Při nedostatečném zajištění matic můžeš přijít v lepším případě o kus motoru, v tom horším o nohu nebo si jen pořádně rozbiješ „čůnu“. Šroubů na rozetě bývá zpravidla šest, tudíž pokud jeden špatně dotáhneš, ještě se nic neděje, avšak je potřeba problém řešit.

Vše má svůj moment

V servisní dokumentaci nalezneš utahovací momenty, na jejichž hodnoty se jednotlivé šrouby dotahují. Obvyklý utahovací moment pro šrouby rozety je 50 Nm. Pokud v utahovacích momentech

nejsi příliš zblhlý a nedisponuješ momentovým klíčem, lze šrouby dotáhnout i odhadem, pokud máš cit v ruce. Šrouby (matice) rozety se užívají samojistné. Vždy se ale pojišťují, jak jsi správně zmínil, středně pevnostním závitovým lepidlem (např. Loctite 243). Utahovací moment šroubů rozety pro tvoji motorku je zmíněných 50 Nm. Moment se samozřejmě liší pro různé motocykly v závislosti na velikosti a pevnosti šroubů. Ani při správném dotažení a zajištění lepidlem však není stoprocentní, že se šrouby nemohou povolit. Zvláště pokud při minulém provozu s povolenou rozetou a jejím trháním při přidání a ubrání plynu vznikly v uložení nějaké vůle či omačkaniny (100 koní umí své), může se povolování opakovat.

Jak často kontrolovat?

Na zadní kolo se přenáší velké množství rázu a vibrací, kterým je rozeta vystavena. Je proto dobré při zběžné kontrole motocyklu neopomenout ani uchycení rozety, zda je stále v odpovídajícím stavu. Za jízdy totiž nemusíš poznat ani to, že rozetu máš uchycenou na posledních dvou šroubech. Pokud by se i poslední šrouby za jízdy uvolnily, v lepším případě bys pouze nedošel domů, ale mohlo by to mít i katastrofální následky.

Kdo nemá momentový klíč, ale standardní golu, musí utahovat silou i citem



inzerce



Začátečníkům dokáže YZ 250 připravit výživné okamžiky

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: 1971 - současnost

Cena: od 30 000 Kč (modelový rok 97+)

► HODNOCENÍ

Motor
Jízda, ovladatelnost
Vybava
Kvalita, zpracování
Výkon/Cena

★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★

TRYONIC

Fell 3.7

- Schopnost pohltit náraz o síle 3.7 kN
- Jeden z nejlepších páteřových chráničů
- Level 2 - nejvyšší úroveň bezpečnosti

Akční cena 3390,- Kč



dále nabízíme: Největší motobazar v Brně, servis + pneuservis, prodej oblečení a doplňků

www.tryonic.net www.mtt-brno.cz