

TEST Yamaha YZ250F model 2011

Před jízdou
utáhnout kalhoty!

Neuvěřitelná
ovladatelnost

Motor potřebuje
dýchat

Zatáčkořil

Pokud jste v motokrosu borci, je pro vás nová YZ250F ideálním náhradím. Pokud v motokrosu začínáte, cítíte se ještě nejistí, je pro vás nová YZ250F ideálním instruktorem. Nejen že vás jezdit naučí, ještě z vás udělá úplného zatáčkořila.



Petr Záruba
petr.zaruba@cmn.cz
foto: Karel Táborský,
Yamaha



Yamaha má ze všech „japonců“ asi nejostřejší design

gasmem. Kam motorce poručíte, tam jede. A hluboké koleje? Ty se jezdí úplně samy, jen se nebát motorce trochu povolit a ona si kolejí prosviští skoro sama. Bonbónkem jsou pak rychlé dlouhé zatáčky, ve kterých je přední kolo krásně čitelné a dobře drží stopu. Svůj podíl na tom samozřejmě mají gumy Pirelli Scorpion, kterým chlístovská trať mimořádně svědčila.

Ve špičce ztrácí

Abych ale ýzetefu úplně nepřechválil – jestli něco není na nové dvěpade 100%, ale jen 98%, tak je to motor. Na jednu stranu je úžasný tím, že z něho nelezou skoro žádné vibrace díky vylepšenému vyvažováku, a na druhou stranu je motor v sérii poměrně utluštěný. Pro účely normálního víkendového pilota výkon postačí, ale pro pilota, který chce závodit a vyhrávat, tam výkonová špička schází. Od nízkých až po střední otáčky je síly dost, ale ve špičce prostě pár kobyl chybí. Tohle připisují jednak syrovosti úplně nového stroje, jednak dost ztlumenému výfuku. Chce to buď laďák, anebo využít jiné zbraně, kterou vám nová Yamaha nabízí, a tou je špičková ovladatelnost v technických pasážích, kde je ýzetefa prostě megarychlá.

Velké plus dávám spojce. Takhle krásně měkký chod jsem už dlouho nezažil. Chvilí jsem si dokonce myslel, že je hydraulická, tak jemně jde zmáčkout. A přitom je to „obyčejné lanko“.

Rozjezdít a naklikat

Na pérování bylo ještě znát, že není pořádně zjeté. Bylo přímo tvrdé, ve vidlicích bych potřeboval kapku míň oleje a zadní tlumič trochu povolit, ale mých 60 kilo, uznávám, je poněkud atypických. Podle Jirky Čepeláka, který na nových kroskách Yamahy v Chlístově převáděl úžasně po-

lety, tyhle sériové Kayaby nejsou vůbec špatné a dají se naklikat na útlumu a odskoku úplně bez problémů tak, aby fungovaly.

V brzdách Yamaha opět vsadila na osvědčené partnery, na YZ-F najdeme vpředu starý osvědčený dvoupístek Nissin a vzadu jednopístek téže značky. Hezky propracované je také přední kotouč s dnes tak moderním vykousáním.

Shrnuto kolem a kolem: nová YZ250F je fantastická motorka jak pro pokročilého ridera, tak i pro rookieho, co se teprve učí, a to i přes absenci střikačky, kterou už má v podstatě celá konkurence. U mě v garáži má přesto rezervované místo.

Motocykl do testu zapůjčila firma Motoshop Kabourek z Písku.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha YZ250F 2011

Objem	250 cm³
Výkon	25,4 kW/34 k@12 000
Točivý moment	34 Nm@8600
Hmotnost	102,8 kg (provozní)
Cena	189 990 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, DOHC/5, vrtání × zdvih 77 × 53,6 mm, kompresní poměr 13,5:1, karburátor Keihin FCR-MX 37 mm, pětistupňová převodovka, vícemelová spojka v olejové lázni, nožní startér

Podvozek: hliníkový kolébkový rám, vpředu USD vidlice Kayaba, zdvih 300 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s centrálním tlumičem Kayaba s přepákováním, zdvih 310 mm, obojí plně nastavitelné, brzdy Nissin vpředu kotouč Ø 250 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 245 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 80/100-21, vzadu 100/90-19

Rozměry: délka 2168 mm, výška 1304 mm, šířka 825 mm, rozvor 1473 mm, úhel řízení 27,16°, stopa 117,4 mm, sedlo 991 mm, světlá výška 377 mm, nádrž 6,4 l, olejová náplň 1,2 l

Na testování čtvrté generace YZ250F jsem se těšil, už proto, že její starší variantu mám doma. Zahraniční média ji vychvalovala a v Americe patří k nejprodávanějším dvěstěpadesátkám roku 2010.

Podmínky ne přímo ideální

Začnu tím, že vás seznámím s podmínkami testování, a to z toho důvodu, abyste si udělali co nejrealističtější obrázek. Motorka měla najetou pouhou jednu motohodinu, to znamená, že byla ještě syrová a spousta komponent nebyla ještě úplně zajetých. Za další byla na karburátor celkem zima. Z fabriky je karbec nastavený na 15-25 stupňů a v den testování bylo v Chlístově kolem deseti. Příprava směsi tudíž nebyla úplně optimální, což se projevovalo za studena občasným prásknutím do výfuku a nepatrným úbytkem výkonu, to i kvůli té syrovosti. Tak teď už asi víte vše, tak jdeme testovat.

Zapnout kalhoty!

Když jsem před časem testoval YZ450F, neutáhl jsem si před jízdou pořádné kalhoty a potah sedla ze žraločí kůže mi je okamžitě stáhl. Nechtěl jsem tedy opět ris-

kovat holou zadnici, a tak jsem si je tentokrát před jízdou pořádně utáhl. Bohužel i to bylo evidentně málo a po půlce prvního kola jsem kalhoty opět vytahoval nahoru, jako nějaký úchyl. To sedlo má fakt neuvěřitelný grip! Tak bacha na to, ať se vám nestane stejný trapas.

Vyhoupávám se do sedla a startuji. Není to zas tak jednoduché, se svými 176 cm to mám na zem pěkně daleko. Ale co, co měl říkat třeba takový prcek jako Ricky Carmichael se svými 167 centimetry, že jo. Nová dvěpade má sedlo o 6 mm výš než její předchozí generace (model 2009), takže hned po nasednutí mi připadá jako obr a budu ve mně respekt.

Dokonalá ergonomie

Motor chytne na první našlápnutí a já vyrážím. Tak hurá na to! Po prvních metrech ze mě spadá všechna respekt, protože zjišťuji, že tahle YZ-F je ve skutečnosti velmi přátelská motorka, která se snaží spolupracovat a co nejlépe porozumět tomu, co od ní chce.

Sedlo, řídítka a stupačky jsou ukázkou dokonalé ergonomie.

Dobře vymyšlené jsou třeba i laple, které jsou vykrojené tak, aby se vám za ně nemohl zachytit horní okraj motokrosové boty. Bezhradová řídítka ProTaper mají revolučně novou možnost nastavit je v horních brýlích dopředu a dozadu, drží se nádherně příjemně a jejich tvar vás automaticky nutí držet lokty nahoru.



Základem boží ovladatelnosti je letos upravený rám

Dostaly mne ovšem stupačky. Pro někoho možná detail, pro mě velice významný detail. Tyhle 5,5 cm široké titanové stupačky dávají pocit stability a omezují sklouzávání boty, navíc se do nich zachytává jen minimum bláta, a věřte, tohle hodně oceňíte. Z praktického hlediska také oceňuji airbox, který má na sobě povrchovou úpravu odolnou vůči poškrábání.

Bohyně ovladatelnosti

Nová generace YZ250F pro letošek dostala zcela nový hliníkový rám, který má oproti předchozímu modelu 2009 krk posunutý o 7 mm dozadu a o 12 mm níž. Záměr tohoto počínání byl jasný: dostat co nejkompaktnější podvozek a posadit jezdce více dopředu, čímž se docílí rychlejšího zatáčení. Bohužel inženýři už nedokázali uhlídat váhu rámu, který je asi o 100 g těžší. Dramatický nárůst hmotnosti...

A jak YZ250F model 2011 funguje? Neskutěčně! Dle mého názoru Yamaha postavila asi nejovladatelnější a nejobratnější dvěpade. Zatáčkovité pasáže se vám stanou prostě or-

inzerce

MOTOG RIP[®].cz

✓ První homologovaný nosič registrační značky v ČR

23,90
bez DPH

ZIMNÍ AKCE!

■ pátý rok na trhu, grafické návrhy stále zdarma - nyní i vzorek zdarma* a gripy v chromu!

■ www.motogrip.cz, tel. 777 838 889, 774 838 889

* černý grip pro nové prodejce



Žádné vibrace a měkká spojka jsou super, pro vážné mínění závodění ale bude potřeba aspoň „odšpuntovaný“ výfuk