

SECOND HAND | Yamaha WR250R/X

Zpracování je
pastva pro oči

Pohled do ceníku
taková pastva není

Malá motorka,
velký charakter

Sekáč pro dorost

Teoreticky je to jedna z nejzábavnějších motorek pro začínající. Vtipná, hbitá, veselá funky motorka. Jenže za její cenu máte dvě jiné...



WR250X



Jakub Nič
jakub@cmn.cz

foto: DMB, Yamaha

Trošku blbě je, že když jдете do krámu s motorkami, měla by podle selského rozumu větší motorka stát víc než motorka menší. Jenže jaké je překvapení, když MT-03 s motorem 660 cm³ stojí dokonce podstatně méně než WR250R. A druhá teorie velkého třesku – nový motárd WR250X za 135 000 Kč je rapidně levnější než endurko WR250R, které stojí 170 000 Kč. Že by malá kola byla levnější? Většinou je to naopak.

Problémy s cenou

WR jsou pěkné sladěné a fungující motorky, ale za ty peníze jim toho dost chybí. Brzdy Brembo ani ráfky Excel vysokou cenu kvalitou nedorovnají. Kdyby tahle motorka stála kolem 120 nová, asi by neměla konkurenci. Jenže takhle, i když je dobrá, ji cena sráží do kategorie motorek „líbí se mi, ale nemám na ni“. A především uvědomíme-li si, pro koho je stroj primárně určen – pro dorostence, kteří potřebují sbírat zkušenosti s ovládáním stroje, většinou studenty nebo čerstvě pracující bez velkých kont a naspořených zásob. Ale dost o penězích!

Kdo jiný, jen Yamaha

Kdo hledá víceúčelovou motoriku, se kterou může jezdit jen

tak do práce, odpoledne převleče hadry a vyrazí někam do lesa nebo za řádky, už hledat nemusí. WR250 ho nadchne v obou verzích.

Yamaha byla před dvanácti lety průkopníkem lehkého čtyřdobého a pořádně nadpovaného terénního stroje. Tehdejší motokrosová YZ400F skočila na trh mezi těžkotonážní a neohrabané konkurenty jako první, následovaná endurem WR400F.

Malé WR250R/X mají odtuněný a dost přepracovaný motor z ostré WR250F, která má mimo

otáčky. Má shodné vrtání a zdvih jako soutěžní WR a YZ, ventily mají největší možné průměry, sací jsou titanové a kompresní poměr se vyšplhal na vysokých 11,8:1. Poprvé na terénní dvěstěpadesátce Yamahy je zde použito vstřikování, stejně jako zapalovací cívka ve fajfce, naopak výfuková přívěra EXUP k téhle značce patří odpadávna. Překvapením u endura je použití mokré skříně – prý je to lehčí a jednodušší. U odpružení se Yamaha plácla přes kapsu – plně stavitelný předek i zadek.

Jednoduše zábavná

Ve městě vynikla úžasná lehkost a snadnost ovládání, jízda vás vyloženě baví a pokud nepotřebujete nebo dokonce nevyhledáváte extrémní výkony, motoru si ihned zamilujete. Podvozek se chová excelentně. Nastavení patří k perfektním už v základu, jezdec s normální hmotností pobírá podvozek s přehledem. Velmi mne překvapila stabilita při rychlé jízdě, kolem 120 km/h se motorka nikterak nekrouť, přední kolo vede znamenitě, přestože jednadvacetipalcáče rády zlobí a mívají tendence rozkřívát stroj v podélné ose. Na silnici tedy výtečné. Lehčí motokrosové tratě nejsou absolutně problém, pokud budete chtít skákat dvacetimetrové lavice, koupíte si beztak krosku.

Jízdní pozice je dosti vysoká, povrch sedla je nesmekavý, zato řídítka jsou obyčejná ocelová hrazdová v komaxitu. Nešetřilo se na přepínačích displeje

a na zrcátkách: přepínače nemají chybu a v zrcátkách klasického kulatého obrysu je vidět úplně všechno.

Jenže co konkurence?

Nejlepší na wé erce je asi její celková sladěnost. Nic nevyčuhuje, celá motorka funguje jako celek pospolitě.

Yamaha WR250R je jedním z prvních počínů o resuscitování kdysi velmi žádané třídy,

bezpečného mezistupně k velké motorce, kategorie dvěstěpadesátek. Však vzpomeňte na endurka Kawu KMX 200, Hondu Dominator 250, Yamahu TDR 250 (1988-1993; řadový dvouválec 2T, 50 k@10 000) a mnohá další. WR250R/X jsou výtečné stroje, ale za hubičku rozhodně nejsou. Musíte tak polemizovat, jestli hi-tech dvěapůli, nebo třeba konkurenční čtyřkila.

Absolutní hodnocení ČMN: ★ ★ ★ ☆ ☆

Výroba: 2008 - současnost

Cena: od 100 000 Kč; nová WR250R 169 990 Kč
nová WR250X 134 990 Kč

► HODNOCENÍ

Motor	★★★★☆
Jízda, ovladatelnost	★★★★☆
Výbava	★★★☆☆
Kvalita, zpracování	★★★★☆
Výkon/Cena	★★★☆☆

► POHLED TECHNIKA

Milan Štumpa
vedoucí servisu Mari Moto



U takto malého motoru je hlavní bedlivě kontrolovat stav oleje. Celá ná-

plň je 1,5 litru, takže stačí relativně malý úbytek a motor se může poničit úplně zbytečně. Konstrukčně se jedná o zdařilý agregát, zatím po skoro třech letech výroby řešíme jenom pravidelný servis. Olej 5000 km, ventily po 40 000 km.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha WR250R/X	
Objem	250 cm ³
Výkon	22,6 kW/30 k@10 000
Toč. moment	23,7 Nm@8000
Hmotnost	128 kg (bez paliva)
Výška sedla	930 mm/895 mm
Nádrž	7,6 l
Spotřeba	3,5 - 5 l/100 km



jiného pěkných pár titulů v soutěžích enduro. WR250R/X byly zcela nové motorky, dostaly nový hliníkový rám a v něm nový čtyřventilový motor (WR-F mají ventilů od začátku pět). Agregát je dost podčtvercový, čímž se výkon nahonil na hodně vysoké

► TECHNICKÁ PORADNA

Díra v kapotě

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

připravil: **Jakub „Hawk“ Dražan**
hawk@cmn.cz

Mám v klínu kapoty díru od kacírku a rád bych ji něčím zadělal, aby mi do klínu nelítal bordel a další kamínky od kola. Kamarád radil zadělat jej laminátem. Je i další způsob, jak se díry jednoduše zbavit?

Alex

Zdravím Alexi, záleží na velikosti otvoru, který se bude snažit zadělat. Každopádně v 90 % případů je laminát oprav-

du nejlepším řešením. Samozřejmě, můžeš si vytvarovat nějaký ABS plast a přivařit jej, ale je to velice pracná záležitost, a pokud nejsi profík, nebude výsledek žádoucí. Proto doporučuji laminát, a to i z toho důvodu, že se pravděpodobně jedná o laminátové kapoty. Postup je jednoduchý, levný a hravý. Zajdi do nejbližšího kutilského obchodu, kup si laminátovací sadu a přečti návod. Ve tvém případě máš výhodu, že nebudeš potřebovat separátory, protože chceš, aby laminát přilnul přímo na díl. Poté stačí položit postupně jednu až dvě vrstvy skelné tkaniny potáhnu-

té polyesterovou pryskyřicí s tužidlem, namíchaným dle poměru v návodu. Když to s tužidlem přetáhneš, laminát sice rychleji zatvrdne, ale bude mnohem křehčí. Pokud je díra větší, natáhni přes ni kousek fólie nebo lepenky, aby ti tkaninu prosáklou pryskyřicí držela v rovině a nepropadala se. A ještě jedna rada: raději než štětcem nanášej pryskyřici pružnou stěrkou (jako se používá na tmelení), pokud to tvar kapoty dovolí. Docílíš tak mnohem rovnoměrnější vrstvy pryskyřice, ta navíc nebude na tkanině při tvrdnutí vytvářet boule. Díru máš na poměrně málo viditelném místě, což je výhoda, která snižuje nároky na vizuální kvalitu práce. Pak tě čeká kitování, broušení a lakování... Hodně štěstí.

SERVISNÍ ZÓNA

„ Jste v dobré kondici?
Váš akumulátor zajistě bude“
OPTIMATE 4 již od 1369 CZK



Objednejte si nový katalog u vašeho nejbližšího dealera, telefonicky na +421 335 936 244 nebo si jej prostě stáhněte na www.custom-chrome-europe.com

250,- CZK



Custom Chrome Europe
Planiger Strasse 154
55543 Bad Kreuznach, Germany
Phone: 00 421 33 5936244
Fax: 00 421 33 5936245
marcel_masaryk@customchrome.de

POZOR! Seznam prodejců a další info na:

WWW.CHOPPERWEB.CZ