

Yamaha World Racing (WR) 250 X-motyó



Speciális ajánlatunk: adunk egy versenygépet, ráakasztunk egy rendszámot is, úgyhogy viheted utcára, és a „néhány-üzemórás” szerviz-intervallumonkénti teljes szét- és összeszerelés helyett a mexokott „10.000 km-es” általános szervizelésre (mint olajcsere) van csupán szükség. Cserébe beáldozunk pár lóerőt és 30 kg-ot. **Hogy hangzik?** Igen! Ez a WR250X (2009), mint az WR(F) versenygépek utcásított változata.

A WR250X egy teljesen új fejlesztés és már 2007-ben bevezették a japán belpiacra... De a „világ” szeme elé csak 2009-ben... illetve inkább csak idén került, mert tavaly sehol sem volt, csak az R-es (az meg engem speciel nem izgatott). Most végre már hallható, látható, elérhető, tesztelhető, tessék, itt van, nesztek! ;-)



XT660-ról átülve először kis villanymotoros játéknak tűnt...

Már-már kezdtem volna panaszkodni rá, hogy a jobb lábna melege van (jobb oldalon van a hűtőrács és a kiömlő), a bal meg nem számít... amikor is meghúztam a bajsztát, majd 5-6.000 ford/perc fölött (ahol az XT660 eléri a nyomatékcsúcsot) meglódult a ménes és meg sem állt 11.000-ig! Mexámoltam, a ménest 30 db arabs telivér alkotta. Negyedliteres egyhengerestől ez a fordszám és teljesítmény nem semmi!

Ez jóval több, mint amit elvártam. Akko' ez most megy, vagy csinál valamit?

Szépen összerakott gép, első ránézésre magával ragadott a WR-F-es kinézet, mint például a méretes fordított teló.

Állítható rugóstagok, bár állítással nem sz@roztunk, a hátsó rugózás/csillapítás határozottan puha volt.



A tankra jól előre lehet csüccseni, hajrá becsúsztatásra hívogató kanya-roc...!



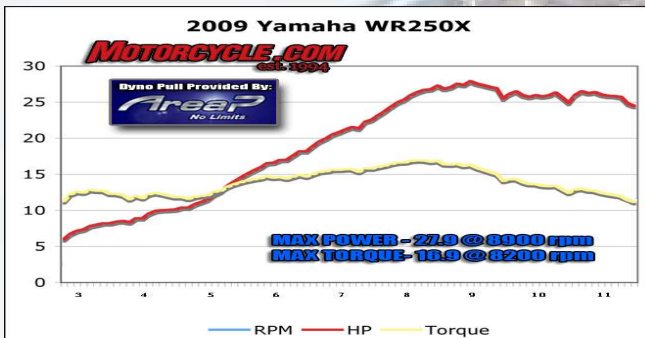
Nézzük mit kapott a technikától:

- ⇒ vízűtés
- ⇒ félig dupla alu bölcsőváz, a hátsó vázrész nagy szakítószilárdságú kerek acélsőből készült (könnyen szétszerelhető)
- ⇒ hátul alu lengővilla, elöl 46mm-es állítható fordított Kayaba teleszkópvilla, húzó-nyomó fokozat állítással
- ⇒ kétdugattyús Nissin féknyereg, a fékcső nem fém, de így is nagyon jól fog, és kiváló a nyomáspontja. Nem is gondoltam volna a gumicsövek láttán! Úgy látszik ehhez a tömeghez ez elég.
- ⇒ 11,8-as kompresszió
- ⇒ pörgethető motor
- ⇒ 4 db szelep – a szívók titánból, meredek szelep szögek, nagy teljesítményű vezérműtengelyek
- ⇒ magnézium hengerfej, kerámia kompozit henger, ami jó hőelvezetésű, így javítva a teljesítmény-hatásfokot, csökkentve az olajvesztést és a kopást. Ha nem gyilkoljuk, a kompresszió 100.000 km múlva se csökken.
- ⇒ új rendszerű befecskendezés (12 lyukas, kettős szóráskép)
- ⇒ léptetőmotor vezérelt Exup –szelep a kipufiban
- ⇒ könnyű kipufogó rendszer
- ⇒ nagy teherbírású kuplung
- ⇒ rövid, jól működő váltókar
- ⇒ jó minőségű acél lábtartók
- ⇒ végseb: 150 km/h körül

Ha ezeket nem tudtuk volna, akkor a WR-t „csak” egy átlagos 350-es kategóriába aposztrofáltuk volna, pedig ez annál sokkal több!

...és lássuk amit az utcai igényekből kapott:

- ⇒ Euro3
 - ⇒ katalizátor
 - ⇒ indításhoz automatikus dekompressziós rendszer
 - ⇒ csodaszép homogén teljesítménygörbe (az 5.000 ford/perc feletti megugrás ellenére!). Hamar meg lehet szokni, olyannyira, hogy mikor visszaültem az XT-mre, mire kezdtem volna húzni, már le is tiltott. ☺
 - ⇒ rendszámtábla és egy gyönyörű hátsó
 - ⇒ egyszerű műszerfal
 - ⇒ +30kg
 - ⇒ Városi fogyasztása 3,6 l/100km, országúti 2,7 l/100km (R-es tapasztalati értékek) – hatótáv 200 km / 1 tank felett.
 - ⇒ Tartós gép, nagyon megbízható. Ismert hazai konkrét példa (R-es) szerint 100.000 km-en (és utána se) semmilyen jelentősebb meghibásodása nem volt, nem kellett szelephézagot állítani, nem kellett vezérmű-lánchoz nyúlni, se a kuplungtárcsákhoz, olajfogyasztása gyakorlatilag ezek után is nulla ...
- A csúcstechnikás blokk miatt viszont különös figyelmet kell szentelni a bejáratásnak és minden indításnál a bemelegítésnek (még melegben is).



Mellesleg az R-es változat is megállja a helyét, sőt azt komolyabb terepre is határozottan ajánlják, de ott elhangzott egy-két panasz az első fék gyengeségére, ami egyébként az X-esnél több mint sirály!



A gép kellően magas, és ehhez képest alacsonyan van a súlypontja, illetve kicsi a tömege, valamint a kormány mintha csak szervo lenne, olyan könnyű. Emiatt nagyon élvezzi a döntögetést, határt csak a tapadás szab.

100km/h alatti kanyarokban és gyorsulásban nem marad alul.

Város, Kakucs, KartFarm... jöhet minden!

Zozó, 2010



Köszönet a tesztmotorért a Yamaha Hungáriának, a pályáért pedig a Kart Farm-nak!



WR250X – műszaki adatok

Motor

DOHC vezérlés	
Folyadékűtésű, 4 ütemű, 4 szelepes, 1 hengeres szekunder levegőrendszer	
Hengerűrtartalom:	250 cm ³
Furat x löket:	77,0 x 53,6 mm
Sűrítési arány:	11,8:1
Max. teljesítmény:	30,7 LE (22 KW) 10.000/min-nál
Max. forgatónyomaték:	23,7 Nm Nm 8000 /min-nál
Üzemanyag-ellátás:	üzemanyagbefecskendezés 38mm-es torokátmérővel
Olajozás:	nedves karteres

Erőátvitel

Váltó:	6 fokozatú
Kuplung:	mechanikusan működtetett, olajfürdős, többtárcsás láncsal
Primer hajtás:	O-gyűrűs lánc
Szekunder hajtás:	O-gyűrűs lánc

Váz, felfüggesztés

Váz:	alumínium dupla bölcsováz
Futómű elől:	fordított teleszkópvilla, 46mm mm-es belsejű-átmérővel
Futómű hátul:	alumínium lengővilla, központi rugóstag
Rugóút elől / hátul:	270mm/265mm
Villaszög / utánfutás:	25,2 fok ^o 76 mm
Tengelytáv:	1425 mm

Fékek

Fék elől:	298mm mm-es szimpla tárcsafék, 2 dugattyús féknyereg
Fék hátul:	230 mm mm-es tárcsafék, 1 dugattyús féknyereg

Kerék és gumik

Gumi elől:	110/70R17
Gumi hátul:	140/70R17

Méretetek és tömeg

Hossz:	2115 mm
Szélesség:	810 mm
Magasság:	1190 mm
Ülésmagasság:	920 mm
Tanktérfogat:	7,6 l (Tartalék: 1,5 l)
Száraz tömeg:	120 kg
Menetkész tömeg:	137 kg

Egyéb adatok

Akkumulátor:	12V
Generátor:	350mA
Indítás:	önindító

Kapcsolódó linkek:

<http://shox.hu/content/yamaha-wr250x-%E2%80%93-v%C3%ADzen-%C3%A1r>

<http://shox.hu/content/yamaha-wr250x-teszt>

<http://www.yamaha-motor.hu/products/motorcycles/competition/wr250f.jsp>

<http://www.yamaha-motor.hu/products/motorcycles/street/wr250x.jsp?view=explorer>

http://www.motorrevu.hu/motorteszt/yamaha_wr_250_x_teszt

<http://www.tesztmotor.hu/teszt/motorok-uj-yamaha-wr-250.html>

http://www.motorinfo.hu/bemutato/2007/05/15/yamaha_wr_250_r_es_x/

<http://www.automotor.hu/index.php?apps=cikk&cikk=4410>

<http://www.totalmotorcycle.com/photos/2008models/2008models-Yamaha-WR250X.htm>