

YAMAHA WR 125X



NOSZTALGIKUS HANGULATBAN VETTEM ÁT A YAMAHA LEGKISEBB SUPERMOTOJÁT, A WR 125 X-ET, AMELYRE TÖBB MINT EGYHETES PRÓBA VÁRT A 4X4 MAGAZIN SZERKESZTŐSÉGÉBEN. AZÉRT VOLT NOSZTALGIKUS ÉRZÉSEM, MERT AZ ELSŐ KOMOLYABB MOTOROM EGY 1986-OS ÉVJÁRATÚ YAMAHA DT 80 LC II. MOTOR VOLT, AMI KISSÉ ELTÚLOZVA IS, DE A WR 125 EGYENES ÁGI NAGYAPJÁNAK TEKINTHETŐ.

Lejegyezte: Katona Csaba

Lefotózta: Spisák Attila www.spisak.hu

SUPERMOTO

Nagyon sok motoros csak legyint erre a négyütemű, negyedliteres kategóriára [ahogyan én is tettem eddig...], amíg ki nem próbálják a WR 125 X-et. Ez a próba ne arról szóljon, hogy megyünk egy kilométert egyenesen, aztán vissza, hanem valós körülmények között menjünk a géppel.

Ne tételd elszőre!

A rövid teszt alatt ugyanis csak két dolgot tapasztalhatunk meg: hogyan gyorsul, és hogyan lassul. Az utóbbival természetesen nem lehet gond, hiszen a 300 mm-es tárcsafékre harapó 4 dugattyús fékmunkahengerek kompromisszumok nélkül lassítják a 137 kg tömegű járgányt, viszont lássuk be, a gyorsuláskor azért nem szakad le a kezünk. Azért itt álljunk

meg egy pillanatra. 125 köbcéntiről beszélünk négy munkaütemmel kombinálva. Természetesen nem is kell sokat várni a 15 lóerőtől, de ezzel a motorral nem is az a cél, hogy egy keréken küldjük végig a Hungárián, hanem hogy kezdő motorosok legelső motorja lehessen, ami rendkívül olcsón fenntartható, és jól is néz ki. **Hát igen, a motor kinézete a mai fiatalok szavaival élve „ultracool”.** Ha letakarnánk a márkajelzéseket és az első lámpát, biztos, hogy valamelyik olasz márka tinimágnésére tippelnék, annyira szabadjára engedték a japánok a dizájnereiket. Örülünk neki!

Nyeregben

Visszatérve a menetteljesítmé-

nyekhez, ez a motor körülbelül úgy gyorsul, mint a fentebb emlegetett DT 80. Az érem másik oldalán viszont ott vannak a legújabb EU-s környezetvédelmi előírások, amelyeket vígan teljesít a motor, ellentétben a DT-vel, ami már szerintem a mínusz 3-as uniós normákat is a csak nagy kenőpénzekkel érné el, ha vizsgára kerülne a sor. Sajnos már nem emlékszem, hogy a régi motoromnak mennyi benzint volt szüksége száz kilométerenként, de a másik nagy előnye a WR-nek a fogyasztás, ugyanis egy autópályás, főtűt, szerpentines, sőt homokbányás útvonalon hihetetlen, 2,58 literes átlagfogyasztást mértem. Ez a rendkívül jó érték az injektoroknak köszönhető, ami egyébként nagyon gyors hidegindítást, és a gázkar elmozdítására azonnal reagáló motort eredményez. **A kis Yamaha egyébként vígan felveszi a tempót a forgalommal, és gyorsul egészen 100 km/órás sebességig. Mindezt nagyon kulturáltan és rezzenéstelenül teszi.** A 10 000 főtengelyfordulatig hajszolható motorblokk egy nagyon jól eltalált kiegyensúlyozó tengelyt kapott,

aminek hála, az összes fordulat-úgy gyorsul, mint a fentebb emlegetett DT 80. Az érem másik oldalán viszont ott vannak a legújabb EU-s környezetvédelmi előírások, amelyeket vígan teljesít a motor, ellentétben a DT-vel, ami már szerintem a mínusz 3-as uniós normákat is a csak nagy kenőpénzekkel érné el, ha vizsgára kerülne a sor. Sajnos már nem emlékszem, hogy a régi motoromnak mennyi benzint volt szüksége száz kilométerenként, de a másik nagy előnye a WR-nek a fogyasztás, ugyanis egy autópályás, főtűt, szerpentines, sőt homokbányás útvonalon hihetetlen, 2,58 literes átlagfogyasztást mértem. Ez a rendkívül jó érték az injektoroknak köszönhető, ami egyébként nagyon gyors hidegindítást, és a gázkar elmozdítására azonnal reagáló motort eredményez.

Ha egy egyhengeres kevés rezonanciát ad át a pilóta felé, akkor már kényelemlől beszélhetünk, ugyanis a folyamatos rezgések fárasztják leginkább az embert egy túra alatt. Ezzel nem is volt gond, viszont az ülés a 120 kilométeres túra fele után már annyira a kedvencem. Ültem előrébb, leghá-

tul, minden helyzetben, az utolsó szakaszt viszont már nagyon nehezen viseltem. De hát ez egy vá-

MŰSZAKI ADATOK	YAMAHA WR 125 X
MOTOR	
Motor	Egyhengeres SOHC, folyadékűtéses, négyütemű 4 szelep
Hengerűrtartalom	124,7 cm ³
Furat x löket	52 x 58,6 mm
Max. teljesítmény	15 LE (11 kW) 9000 ford./percnél
Forgatónyomaték	12,2 Nm 8000 ford./percnél
Keverékképzés	üzemanyag befecskendezés
Váltó	6 fokozatú
Indítás	önindító
VÁZ, FELÜGGESZTÉS, MÉRTEK:	
Váz típusa	kettős acél bölcsőváz
Első futómű	normál villák, 240 mm rugóút
Hátsó futómű	központi lengéscsillapító, 230 mm rugóút
Első fék	szimpla 298 mm-es tárcsa, 4 dugattyús úszó féknyereg
Hátsó fék	szimpla 220 mm-es tárcsa, 1 dugattyús féknyereg
Gumik elől/hátul	110/70-M17 140/70-M17
Tengelytáv	1430 mm
Ülésmagasság	875 mm
Menetkész súly	137 kg
Tanktérifogat	8,5 l

rosi huligánmotor, amivel maximum 40-50 „kilcsit” teszünk meg naponta, úgyhogy ne is panaszkodjunk az ülésre, hanem irány a város. Idevaló! **Remekül meg lehet enni az izzadt tulajdonosok által vezetett hosszú kocsisorokat, a motor könnyedsége miatt pedig rendkívül egyszerűen manőverezhető mindenhol.** Az egyetlen negatívum, amiért fekete pontot kap a Yamaha, az pedig a tükör. Olyan érzésem volt, mintha utó-

lag vágta volna bele a foncsorozott üveget, ugyanis alig volt domború, ráadásul a szélén úgy torzított, hogy jobbnak éreztem hátraneézni, mert abszolút nem bíztam meg abban, amit a visszapillantóban látok. Ettől az egyetlen hibától eltekintve egyszerűen időt töltöttünk édes

kettesben, és tapasztalt motoros létemre sem unatkoztam a nyeregben a kis löktérfogat nyújtotta teljesítmény ellenére sem. Szóval nagyon ajánlom első vasnak minden kezdő motorosnak, mivel biztosan hosszú évekig örömeiket lelik a Yamaha legkisebb „rosszcson” motorjában.

szoldsa!



Az fán lépessön fel!

No problem

Index

A ledes, karbon mintázatú irányjelző extra tartozék

Kéne!
Hát nem? Hát del!