

śm

MOTOCYKL UŻYWANY

YAMAHA WR 450F

WIELE

Tekst JAKUB ADAM BIGORA Zdjęcia EWELINA KOŚLAK

Podstawowe wskaźniki
i kierunkowskazy
były dostępne
w zestawie dodatkowym

YAMAHA WR 450F



RADOŚCI

NIE PAMIĘTAM JUŻ, CO „NIEBIESCY” MIELI NA MYŚLI, NAZYWAJĄC SERIĘ SWOICH MOTOCYKLI ENDURO SKRÓTEM WR, ALE PAMIĘTAM GENIALNĄ REKLAMĘ TELEWIZYJNĄ, W KTÓREJ TA MASZYNA UWALNIA SZAREGO PRACOWNIKA KORPORACJI Z PĘT MONOTONNEJ PRACY.

XR, CR, EXC, SXC, KX, KLX, KLR, YZ i w końcu WR. Utało się, że motocykle terenowe nazywane są dwu- i trzyliterowymi symbolami. Niektórzy producenci rozszyfrowują je, inni pozostawiają to nabywcom. Cokolwiek znaczy WR, w reklamie budzi pragnienie odkrywania świata i kusi wolnością wyboru drogi. A to esencja enduro. Czy ugrzeczniona siostra YZ może sprawić wielką radość doświadczonemu motocykliście, który wprawdzie nie jeździ wyczynowo, lecz chce uciec od szarości, czy to tylko niespełnione pragnienie konstruktorów z Hamamatsu?

Większe koło z tyłu

W 2003 roku Yamaha zaprezentowała światu dwa modele – YZ 450F i WR 450F. Poprzednie, stricte wyczynowe modele pomogły „niebieskim” dwa razy z rzędu sięgnąć po motocrossowe mistrzostwo świata, ale niestety za zwycięstwami w spor-

cie nie szedł sukces rynkowy. Yamaha wpadła na genialny pomysł: równocześnie z wyczynową, wściekłą YZ, z całkowicie nowym silnikiem, wypuściła także wersję cywilną. YZ i WR, poza tym, że ta druga miała oświetlenie, różniły się wieloma trudniej zauważalnymi cechami. Oba modele stoją na kołach z doskonałymi felgami Excel Takasago, ale wprawne oko dostrzeże, że tylne koło YZ ma o cal większą średnicę. Dziwne, bo dziewiętnastocalowe tylne koło wcale nie dowodzi, że YZ jest przeznaczona na tor motocrossowy, bo tam od wysokiej prędkości przelotowej bardziej liczy się przyśpieszenie i wybiecie „do lotu”. Tymczasem to WR ma pokonywać dłuższe, szutrowe czy też asfaltowe odcinki, a więc to jej tylne koło powinno mieć większą średnicę. Jednak moc (WR to 40 KM, YZ - 60 KM) i zastosowane fabrycznie zestawy zębatek (WR – 50 zębów na zębatce tylnej/14 na przedniej, YZ – odpowiednio 49/13) sprawiają, że YZ wygrywa, a większe tylne koło, choć słabiej przenosi moment obrotowy, zapewnia lepszą przyczepność i stabilność.

Niezbędne uzupełnienia

WR z 2003 roku były niezwykle zużożone. Miały tylko światła drogowe oraz tylne światło pozycyjne. Do rejestracji w naszym kraju należało zaopatrzyć je w przełącznik świateł drogowych/mijania, przynajmniej jeden włącznik światła stopu, prędkościomierz oraz sygnał

dźwiękowy. Cichy tłumik spełniał restrykcyjne normy. Kanapę i zbiornik paliwa w WR wykonano z myślą o spokojniejszym użytkowaniu na dłuższych dystansach. W rocznikach 2003-2007 zbiornik paliwa jest o 3 litry większy niż w YZ i mieści 10 litrów benzyny. Jednak większa pojemność to także szersze wyprofilowanie, a tym samym gorsza kontrola maszyny nogami. Miłośnicy ekstremalnej jazdy zakładają większe zbiorniki i mniejsze chłodnice od YZ.

Kierowcy starszych WR muszą zadowolić się zaledwie kilkoma przyciskami, czerwoną diodą i drogomierzem. Niektórzy uzupełniają braki licznikami rowerowymi lub samym tylko licznikiem motogodzin. Wszelkie udogodnienia, jak prędkościomierz, podstawowe kontrolki oraz kierunkowskazy Yamaha oferowała w zestawie dodatkowym. Sytuacja poprawiła się dopiero w roku 2006, gdy WR wyposażono w wielofunkcyjny wyświetlacz.

Wprawdzie zawieszenie ma duże skoki (przód 300 mm, tył 315 mm), lecz zostało zestrojone miękko i bez wymian sprężyn wysokie loty na torze motocrossowym powinniśmy zostawić zadziornej siostrze.

Kłopotliwe udogodnienie

Największą nowością Yamahy był silnik oraz przycisk po prawej stronie kierownicy. Elektryczny rozrusznik miał przekonać do jazdy ludzi, których tradycyjny kopniak zniechę-

CYWILNA WERSJA WYCZYNOWEJ YZ



sm UŻYWANY YAMAHA WR 450F

cał do nabycia motocykla o wyczynowych korzeniach, lecz stało się inaczej.

Układ przenoszący napęd z rozrusznika na koło zamachowe stał się przyczyną wielu problemów. Model z płaskim dekiem przy rozruszniku miał problem ze ścinaniem półksiężycowego klina przy kole zamachowym. Yamaha bardzo szybko zaproponowała rozwiązanie: lepsze spasowanie koła zamachowego z wałem, zabezpieczenie nakrętki koła preparatem Loctite i dokręcenie jej wyższym momentem obrotowym. Natychmiast pojawił się nowy problem – blokowanie małego koła zębatego pośredniczącego między kołem zamachowym i rozrusznikiem. Podczas „odbicia” zdarzały się pęknięcia koła, a nawet obudowy. W ostatnich egzemplarzach stosowano wytrzymałsze elementy, ale tak naprawdę problem został rozwiązany w 2004 r., kiedy koło zastąpiono elementem z mechanizmem pozwalającym na obrót w przeciwnym kierunku. Można go założyć w egzemplarzach z rocznika 2003, ale choć pracy jest przy tym niewiele, odstrasza koszt (ok. 1000 zł). Ponadto zastosowany w WR450 rozrusznik ma niedużą moc i aby wydłużyć jego żywot-

CENY UŻYWANYCH w tys. zł

2003	7-12 tys. zł
2004	9-13 tys. zł
2005	10-13 tys. zł
2006	11-14 tys. zł
2007	14-15 tys. zł
2008	14-16 tys. zł
2009	16-22 tys. zł
2010	19-24 tys. zł



WR SAMA UTRZYMUJE KIERUNEK JAZDY, ALE SILNIK JEST NAROWISTY NIEMAL JAK W WYCZYNOWEJ WERSJI YZ



Z przytłumionego silnika WR można wydobyć pełną moc wymieniając wydech, przecinając szary kabelek wychodzący z modułu zapłonowego (co zmienia jego mapy) i modyfikując dół powietrza



ność, należy korzystać z niego tylko przy ciepłym silniku.

Moc na uwięzi

Silnik o pojemności 449 ccm to chłodzony cieczą, jednocylindrowy czterocylindrowy z dwoma wałkami rozrządu

i pięcioma tytanowymi zaworami (trzy ssące, dwa wydechowe). W używanych WR oryginalne zawory są często zastępowane tańszymi, stalowymi, które nadają się do jazdy amatorskiej, lecz nie wyczynowej. Poza układem rozruchowym, z zewnątrz trudno dostrzec

różnice między napędami YZ i WR, jeśli pominąć montowany od 2006 roku układ dopalania spalin AIS. Silnik WR ma w porównaniu z YZ ograniczoną moc. Inżynierowie Yamahy osiągnęli to przez modyfikacje podłączenia zapłonu, dołotu, filtra powietrza, wydechu, rozrządu

i ograniczenie ruchu przepustnicy a także dodanie systemu AIS (od 2006 r.). Aby wydobyć z WR pełną moc, należy wymienić wydech, przeciąć szary kabelek wychodzący z modułu (zmiana map zapłonu), wymienić śrubę ograniczającą ruch przepustnicy, wyciąć dziury w bocz-



Nieobecny w wyczynowej wersji YZ reflektor, w cywilnej WR chroni przed ewentualnymi uszkodziami po wyjeździe w teren dodatkowa kratka

DANE TECHNICZNE

YAMAHA WR450F (ROCZNIK 2003)

SILNIK

Typ: czterosuwowy, chłodzony cieczą
 Układ: jednocyldrowy
 Rozrząd: DOHC, pięć zaworów na cylinder
 Pojemność skokowa: 449 ccm
 Średnica x skok tłoka: 95.0 x 63.4 mm
 Stopień sprężania: 12.5:1 (12.3:1)
 Moc maksymalna: z homologacją 41 KM (30kW) przy 8500 obr/min bez homologacji 53KM (38,6kW) przy 9000 obr/min
 Moment obrotowy: wersja z homologacją 36Nm przy 6500 obr/min bez homologacji 49Nm przy 7500 obr/min
 Zasilanie: gaźnik Keihin FCR MX39 - płaska przepustnica, system TPS
 Smarowanie: sucha miska olejowa
 Rozruch: nożny i elektryczny
 Alternator: 120 W
 Akumulator: 12V/6Ah
 Zapłon: CDI

PRZENIESIENIE NAPĘDU

Silnik-sprzęgło: koła zębate
 Sprzęgło: wielotarczowe, mokre
 Skrzynia biegów: pięciostopniowa
 Przełożenia: pierwotne: 62/22 (2.818) wtórne: 50/14 (3.571)
 Napęd tylnego koła: łańcuch O-ring #520

PODWOZIE

Rama: podwójna, kołyskowa z rur chromowo-molibdenowych, odkręcany aluminiowy tylny stelaż
 Zawieszenie przednie: teleskopowe upside-down Kayaba, Ø 46 mm, skok 300 mm, pełna regulacja

Zawieszenie tylne: wahacz aluminiowy monocross, skok 315 mm, pełna regulacja
 Hamulec przedni: pojedynczy tarczowy 250mm

Hamulec tylny: tarczowy 245 mm
 Opony przód/ tył: 90/90-21 130/90/18

WYMIARY I MASY

Wysokość siedzenia: 998mm
 Rozstaw osi: 1,485mm
 Minimalny prześwit: 371mm
 Kąt pochylecia główki ramy: 27,2°
 Masa pojazdu gotowego do jazdy z pełnym bakiem: 122 kg
 Dopuszczalna masa całkowita: 230 kg
 Zbiornik paliwa: 10 l w tym 1,2 l rezerwy
 Pojemność zbiornika oleju: 1,2 l

Osiągi

Prędkość maksymalna: 130 km/h
 Zużycie paliwa: 8l/100 km (dane autora)

Dane obsługowe i eksploatacyjne

Przeгляд techniczny: kontrola/regulacja zaworów co 1000 km
 Wymiana oleju silnikowego: co 1000 km
 Luz zaworowy przy zimnym silniku zawory ssące 0,10 ~ 0,15mm zawory wydechowe 0,20 ~ 0,25mm
 Akumulator: Yuasa YZ7S 12V/6Ah
 Świece zapłonowe: NGK CR8E
 Odstęp elektrod świec: 0,7 ~ 0,8mm
 Ciśnienie w ogumieniu: 1.0 bar

nej obudowie filtra powietrza, przestawić rozrząd, a z pomocą zaślepek pozbyć się systemu AIS. Pozostaną różnice w dynamice, bowiem WR ma pięć biegów, a YZ – cztery.

Zabawa po pracy

W ciągu 7 lat Yamahę WR 450f poddano kilku modyfikacjom. Przy okazji rozwiązania problemu z elektrycznym starterem, z którym Yamaha uporała się w 2004 r. (dla tego rocznik 2003 jest najmniej pożądany), motocykl obniżono o 2,5 cm do 96,5 cm. W 2005 zmniejszono stopień kompresji z 12,5:1 do 12,3:1, z przodu zastosowano zawieszenie Kayaba o średnicy

48 mm (poprzednio 46 mm) oraz mniejszy zbiornik paliwa (nie dziecięco-, lecz ośmiolitrowy). W 2006 r. Yamaha wprowadziła wyświetlacz elektroniczny oraz ograniczający emisję spalin (i moc) system AIS. Najpoważniejsza modyfikacja przyszła w 2007 roku, kiedy świat enduro ujrzał WR 450F z aluminiową ramą. Do 2011 w WR zmieniało się niewiele.

Yamaha WR nie jest podróznym enduro. Pozycja za kierownicą i komfort jazdy – choć wyższy niż w terenowych modelach KTM – nie zachęcają do pokonywania dłuższych dystansów. Silnik (szczególnie przy zastosowaniu nieseryjnego wydechu i po zdjęciu blokady prze-

pustnicy) przy każdym odkręceniu manetki reaguje wręcz przesadnie. WR da się pojechać na przetaj przez las, do czego zachęcają relatywnie miękkie (w stosunku do KTM serii EXC) zawieszenia i całkowicie inna geometria ramy. WR sama utrzymuje kierunek jazdy z tym, że narrowistość silnika jest jak z innej bajki. Ze względu na silnik, WR nie może stać się towarzyszką długiej wyprawy, jakiej fragmenty pokazano w spocie reklamowym. Wymaga wymiany oleju i regulacji zaworów co 1000 km. Jednocześnie ze względu na osiągi daje wielką frajdę podczas wypadów po pracy. Seryjna WR jest motocyklem z ogromnym potencjałem, którego

osiągi możemy dopasowywać do umiejętności. Z czasem, po zdjęciu kolejnych blokad, zmianie wydechu, podwyższeniu kierownicy WR wprowadza jeźdźca w świat hard-enduro. Może służyć do podnoszenia umiejętności tym, którym w sprzętach takich jak DR 350 czy XR 400 brakowało mocy i wyczynowego pazura, a którzy za sezon lub dwa widzą się w roli zawodników cross-country lub nawet na torze moto-crossowym. Może być maszyną dla doświadczonych jeźdźców, którzy nie potrzebują całkowicie bezkompromisowego motocykla, albo dla hobbystów, którzy potrafią okiełznać zapędy WR. Czy WR oznacza Wielką Radość z jazdy? Oczywiście! ■