

Yamaha WR 250 F

**PREGI** ● Posizione di guida e erogazione motore

**DIFETTI** ● Assenza di paramani

**Prezzo** 8.690 €

PROVA OFFROAD

# ROVESCIAIA VA MEGLIO

La storica WR ritorna completamente rinnovata. Piattaforma tecnologica comune con la sorella cross - cilindro rovesciato compreso - e tante ore di sviluppo e personalizzazione, rendono la nuova 250 un mezzo facile, divertente e soprattutto affidabile. Taratura morbida per la forcella  
**di Aimone Dal Pozzo**

Foto Matthis Van Roon, Peter Van Dijk, Tristan Soerodimedjo





**E'** Leon Oosterhof, Product Manager Off Road ad aprire le danze alla presentazione della nuova Yamaha WR250F e, per parlare del futuro, parte dalle radici della WR, ovvero la storia da dove il progetto ha preso forma la prima volta.

### Da dove nasce la WR, la storia

«La storia della WR - ci spiega Leon - parte da molto indietro e precisamente nel 1955 quando nasce Yamaha Motor Company». Trial e Scrambler erano molto famose in quel periodo in Giappone in quanto c'erano gare nazionali in cui venivano messi a confronto fino a 30 marchi di produttori differenti. La neonata Yamaha, al fine di dimostrare la validità del proprio prodotto ed

in particolare la loro affidabilità, decide in breve tempo di partecipare attivamente a queste gare. Nel 1958, dopo una serie importante di successi nazionali, sbarca anche in America con il chiaro intento di perseguire i medesimi successi ottenuti in campo nazionale. A seguire, il marchio dei tre diapason, produce una serie di modelli molto innovativi come la DT del 1968, consacrata come la prima vera dual propose e nascono in questo periodo le prime moto da cross specifiche. Nel 1979 Yamaha intraprende la grande avventura della Dakar al fine di confermare ancora una volta l'affidabilità delle proprie moto. Gli anni 80 sono stati in seguito segnati dall'era 2 tempi con le IT prima e le TT poi. Da queste esperienze competitive di stampo internazionale e dalla grande esperienza acquisita dalla casa, nasce nel 1991 la prima versione delle WR a due tempi e, a seguire

nel 1998 nasce la prima 4T che ha fatto la storia, confermandosi un mezzo super performante, altrettanto leggero ed efficace. Una serie di cambiamenti ed aggiornamenti tecnici ci portano negli anni 2000 al telaio in alluminio, per arrivare ad oggi con l'ultima rivoluzione del motore rovesciato. Masato Yokoi, Project leader dal 2006 dei modelli WR 250 e 450 ci spiega: «L'obiettivo di Yamaha per questo progetto, è quello di realizzare una moto da enduro altamente performante, ma allo stesso tempo accessibile per tutti». La base di realizzazione è la versione cross, dettagliatamente aggiustata e modificata per l'utilizzo specifico. Il motore è quindi il 250 rovesciato della YZ ed il telaio è in alluminio con telaietto posteriore autoportante. I punti di forza sono senza dubbio la centralizzazione delle masse, l'ottimizzazione dell'aspirazione che, avendo il punto di

presa nella parte alta della moto, respira molto meglio, lo sviluppo della marmitta che, facendo il giro del cilindro, può avere un grande sviluppo e offre un'ottima coppia. Rispetto al modello cross vengono completamente rivoluzionate le mapature, l'erogazione è quindi studiata per i terreni off-road e, anche in questo caso, con il power tuner acquistabile a parte, è possibile modificare le impostazioni a piacimento. La spaziatura delle sei marce è stata totalmente ridisegnata, cambia anche la frizione che monta dischi e molle più cariche. Aumenta la capacità dell'olio che viene portata a 1,1 litri e viene implementata anche una ventola di raffreddamento sul radiatore destro. Quanto al telaio, anch'esso viene preso dal cross, ma cambiano i punti di attacco al fine di ottenere una rigidità differente per l'uso enduristico. La guidabilità risulta migliorata soprattutto nello



stretto. Come sospensioni troviamo una forcella Kayaba da 48 mm, mentre al posteriore viene installato un mono sempre Kayaba ma studiato appositamente per l'utilizzo specifico. Il lavoro più impegnativo sul quale si sono concentrati i tecnici, è stato quello di renderle il più possibile prevedibili in tutte le più disparate situazioni che si trovano nell'enduro moderno. Erik Eggens, storico tester e uomo immagine del marchio giapponese ci ha raccontato che nel 2015 Yamaha rientra in maniera importante nel mondiale Enduro, classe E1 con un grande pilota: Cristobal Guerrero sarà la prima guida della prestigiosa squadra Team Miglio.

Lo Spagnolo verrà affiancato da Gianluca Martini, che per la prima volta affronterà tutta la stagione mondiale enduro.

### La prova della WR250F 2015

Dal punto di vista ergonomico, la nuova 250 vanta uno spazio di azione senza precedenti. L'assenza del tappo del serbatoio (nascosto sotto a un sportello) e lo slancio della sella, permettono al pilota di muoversi liberamente con uno spazio di manovra veramente ampio. La seduta è un filo larga, ma la senti bene quando la stringi tra le gambe ed ha il grosso pregio di abbinarsi bene alle linee del telaio e delle sovrastrutture che offrono a loro volta una superficie di contatto con il pilota molto liscia e lineare. Solo in fase di arretramento per staccate o discese impegnative, il fianchetto destro, opportunamente modulato per proteggere l'impianto di scarico, tende a sporgere un po' troppo, intralciando il movimento della gamba nella zona del polpaccio.

La posizione dei comandi è di ottima geometria e la distanza tra i principali punti di appoggio come sella, pedane e manubrio è disegnata secondo le geometrie più efficaci. Non solo, ma in caso di necessità per stature fuori misura o personalizzazioni particolari, il manubrio Protaper è collocabile in 4 posizioni differenti in quanto la piastra permette di reinserire i silent-block in 2 sedi, girati sia in avanti che indietro. La nuova WR la accendi con il pulsante al manubrio e parte senza esitazione. Il rombo del propulsore al minimo è decisamente poco invadente, ma se provi a dare un colpo alla manopola, già da ferma questa Yamaha ti fa capire che è "presente". Tanto è immediata la velocità di reazione, quanto è armonico il suono. Butti la prima ed ecco che si parte per l'anello di enduro, realizzato nella

magnifica Sardegna, nei pressi di San Teodoro. Da subito percepisci quanto questa 250 è divertente da guidare perché ti senti subito in sintonia, sia con l'erogazione, sia con il bilanciamento dei pesi. Avere il motore "tra i piedi" trasmette un ottimo feeling oltre a rendere la moto veramente stabile sul veloce. Sugli sterrati con brecciolino delle colline sarde questa WR "spazzola" che è un piacere, senza mai impuntarsi o prendere sotto, tanto è bilanciata. Altra sensazione invece è quanto trasmette nei tratti in discesa, dove una forcella eccessivamente cedevole, tende a caricare troppo l'avantreno e ciò porta ad un sottosterzo poco piacevole. Il mono, appositamente studiato per l'utilizzo off-road, copia le asperità con grande precisione e soprattutto trasmette una sensazione di stabilità e controllo che ti



porta ad affrontare le alte velocità con grande tranquillità. Il propulsore, nella sua versione interamente originale è già pronto e reattivo alla prima richiesta di spinta e sale con una schiena corposa e costante. La versione munita di scarico Akrapovic è ancora più reattiva, tanto da rendere l'avantreno ancora più leggero e maneggevole grazie allo spunto iniziale che la marmitta racing è in grado di sviluppare. Con lo scarico in titanio infatti, la WR perde quella sensazione di sovraccarico all'anteriore in quanto la coppia del motore permette al pilota di sbilanciare la guida maggiormente sul posteriore. La caratteristica che meglio contraddistingue la nuova 250 di casa Yamaha è certamente la versatilità. Tanto risulta stabile nel veloce, quanto è maneggevole nei single track e veloce nei cambi di direzione improvvisi. La grande differenza di progetto, rispetto alla gamma delle enduro attualmente sul

mercato, porta con sé la necessità di un guida un poco differente. Ciò non significa che guidare la WR sia più impegnativo, ma serve uno sbilanciamento del busto maggiore nei cambi di direzione, rispetto alle moto di struttura tradizionale. In parole povere non basta agire con i pesi sulle pedane, ma devi, in certe occasioni, aiutarla a entrare in curva anche con la parte alta del corpo. Una volta capito questo meccanismo tutto diventa naturale ed invece che litigare con il manubrio, diventa una danza a due molto efficace. Grande attenzione è stata rivolta ai freni che si confermano sempre di alta categoria, ovvero i Nissin con dischi a margherita. La particolarità di questi sistemi è quella di essere veramente modulabili e progressivi, ma allo stesso tempo molto potenti nel caso ve ne fosse bisogno. Tali caratteristiche, in particolar modo per un amatore, offrono il vantaggio di una guida molto più rilassata in quanto,







in condizioni di scarsa aderenza come spesso accade nell'off-road, possono essere gestiti in maniera molto precisa, senza il timore di esagerare e bloccare di colpo. Per comodità avrei preferito anche la frizione con comando idraulico, ma Yamaha preferisce ancora una volta la strada della massima affidabilità e rimane fedele al comando con cavo e regolazione rapida al manubrio per eventuali perdite di tensioni. Per quanto riguarda il resto della componentistica, l'insieme dell'impianto illuminante, l'avviamento elettrico, il paramotore in materiale plastico, la marmitta più grande per ottimizzarne la silenziosità ed il cavalletto laterale retrattile, portano la nuova WR 250 ad un peso complessivo di 118 kg, quindi con serbatoi di benzina ed olio pieni.

### Special parts GYTR

Come ogni anno Yamaha, propone come aftermarket una gamma sempre più ampia di prodotti genuini marchiati GYTR, come lo scarico Akrapovic, la campana frizione, le leve anti rottura, le protezioni dei radiatori e tutto quanto necessario per un utilizzo estremo e per la protezione del proprio mezzo. Non solo, ma per il 2015 Yamaha rinnova completamente la gamma di abbigliamento da gara e post gara, per dare l'opportunità ad ogni cliente di sentirsi parte della famiglia ed un vero pilota ufficiale. La nuova WR 250F è disponibile dal mese di gennaio al prezzo di 8.690 euro. **M**



ABBIGLIAMENTO

**Casco:** Ufo  
**Occhiali:** Ariete  
**Guanti:** Ufo  
**Maglia:** Ufo  
**Pantaloni:** Ufo  
**Stivali:** Alpinestars Tech 10

SCHEDA TECNICA

**Yamaha WR 250 F 8.690 euro**  
**Tempi:** 4  
**Cilindri:** 1  
**Cilindrata:** 250 cc  
**Raffreddamento:** a liquido  
**Avviamento:** E/P  
**Marce:** 6, cambio meccanico, retromarcia  
**Freni:** D/D  
**Misure freni:** 250/245 mm  
**Misure cerchi (ant./post.):** 21" / 18"  
**Normativa antinquinamento:** Euro 3  
**Peso:** 102 kg  
**Lunghezza:** 2165 mm  
**Larghezza:** 825 mm  
**Altezza sella:** 1280 mm  
**Capacità serbatoio:** 7,5 l  
**Segmento:** Enduro