

Yamaha rilancia le 250: due versioni, enduro e motard, al costo di uno scooter

# Le piccole da sogno



di LORENZO BARONI  
ROMA - Graffiante e ben riuscita l'estetica della nuova WR, che si nasconde dietro il piccolo faretto rettangolare anteriore con plastiche aderenti e ben sagomate che lasciano intravedere tanto il nuovo motore in alluminio quanto il

**WR 250 R: costo 6.595**  
MOTORE 250 4t, 30,6 cv a 10.000 giri  
Alimentazione a iniezione elettronica  
CICLISTICA Freno anteriore a disco da 250  
posteriore da 230. Peso: 126 kg

telajo completamente verniciato in nero. Molto curata anche la zona sospensioni con il lungo supporto porta farga costituito da due elementi in alluminio che si estendono a sbalzo fuori dalla sagoma della moto.  
Il motore, completamente nuovo, è molto compatto, DOHC, a 4 tempi, è raffreddato a liquido ed ha lo stesso allestimento e corsa o dei modelli da competizione da cui deriva (YZ250 e WR250F). Per ottenere la massima potenza e una risposta eccezionale, la nuova testata presenta un rapporto di compressione di 11,8:1 e utilizza valvole di aspirazione in titanio. La potenza massima che è di oltre 30CV viene espressa ad un regime di 10.000 giri al minuto. Il sistema di iniezione è particolarmente evoluto per una moto di questo tipo, la miscela aria-carburante è inviata nella camera



**PIACE**  
Divertente e accessibile per tutti e molto guidabile in ogni condizione e terreno. Affidabilità anche al limite e manutenzione

**NON PIACE**  
Trazione migliorabile, nonostante la potenza ridotta e condizionata dalla cilindrata. Questa carenza non si avverte nell'uso in città

di combustione a 4 valvole tramite un iniettore a 12 fori.  
LA WR250 è dotata del primo telaio a semi-doppia culla a 3 sezioni mai utilizzato su un modello Yamaha. Sviluppato a partire dalle tecnologie acquisite nei rispettivi Mondiali enduro e cross, è costituito da un telaio principale in alluminio forgiato/alluminato pressofuso e da un tubo obliquo e un telaio in acciaio.  
I pneumatici di serie di derivazione enduroistica ma adatti anche all'uso stradale consentono una buona trazione su sterrati, mulattiera e fondi leggeri pur mantenendo una buona aderenza su asfalto grazie al profilo ben arrotondato sui bordi e alla tachettatura leggera permette di gestire la moto anche in piega.  
Sui fondi più difficili come la sabbia o il fango cedevole la trazione diventa migliorabile, ma per questo tipo di utilizzo dei pneumatici più specializzati per l'impiego enduroistico migliorano rapidamente la situazione. Sugli sterrati veloci si apprezza il lavoro della forcella anteriore che vanta ben 270mm di escursione mentre il posteriore pur fornendo una risposta confortevole risulta forse troppo soffice nei tratti veloci. Basta però irrigidire il registro idraulico per avere una moto più stabile e meglio guidabile. Ultima considerazione sulla affidabilità del momento che su una moto da cross questa si misura in decine di ore di funzionamento prima della sostituzione del pistone, sulla nuova WR 250 R invece si può accedere al divertimento in fuoristrada con la manutenzione ordinaria che si misura in migliaia di chilometri.

ROMA - La versione da supermotard della nuovissima Yamaha WR va a colmare un evidente vuoto nel mercato dei supermotard stradali nella cilindrata più basse dal momento che i modelli presenti nei listini delle Case di questa cubature sono rari e spesso dedicati al solo uso in pista. Buona l'abitabilità e la maneggevolezza che rende la moto immediata nella risposta ai comandi del pilota, contenuto anche il livello delle vibrazioni.  
Le dimensioni del motore e il peso ridotto beneficiano a livello dinamico anche dell'avvicinamento dei tre assi principali del motore vale a dire dall'albero motore del primario e del secondario del cambio. Questo contribuisce in modo significativo a centralizzare le masse nella zona del baricentro e consente anche di utilizzare un forcellone più lungo che favorisce così il bilanciamento e la trazione. Anche il sistema di lubrificazione è particolarmente innovativo e prevede un sistema aggiuntivo denominato "a pioggia" che va a lubrificare direttamente il



**WR 250 X: costo 6.695**  
MOTORE 250 4t, 30,6 cv a 10.000 giri  
Alimentazione a iniezione elettronica  
CICLISTICA Freno anteriore a disco da 298  
posteriore da 230. Peso: 128 kg

**PIACE**  
Design moderno e molto aggressivo perfetto per la tipologia di motociclista. Guidabilità nei percorsi stretti

**NON PIACE**  
Il motore è lo stesso della versione enduro. Su questa motard manca un po' di allungo agli alti regimi

cambio e sei rapporti. Entrambi i modelli presentano sulla ruota anteriore una forcella rovesciata derivata dalle competizioni che vanta una corsa di 270 mm e steli da 46 mm di diametro, mentre sul posteriore agisce un nuovo ammortizzatore con un asta e un cilindretto rispettivamente di 14 e 46 mm di diametro, progettati per la guida su tutte le superfici. Logicamente le tarature delle sospensioni differiscono tra i due modelli come pure i freni: il WR 250X, in cui la sigla "X" identifica la versione da supermotard, ci ha piacevolmente stupiti per la buona tenuta di strada e per la maneggevolezza ai vertici del settore, derivate dal peso decisamente contenuto. Anche qui il consueto telaio sospensioni sembra particolarmente ben riuscito con la forcella che sostiene bene l'anteriore anche nelle situazioni più difficili come le frenate più decise effettuate in fase di inserimento di curva. Il posteriore risulta piuttosto stabile e ben controllabile sia in uscita di curva quando si cerca il massimo della trazione che durante l'inserimento con la moto di traverso in classico stile supermotard. In questa situazione infatti la ruota motrice non tende a frenare troppo la moto ed il retrotreno si rivela progressivamente sotto il controllo del pilota. Migliorabile invece il motore che soprattutto nelle marce alte denuncia la potenza inevitabilmente limitata dalla cilindrata di 250cc. Durante un uso urbano invece tale aspetto diventa senza dubbio trascurabile a favore del piacere di guida e della facilità di utilizzo.

## Nuovo Moto Club per miss "over 25"

Ora è una vera moda. Le moto d'epoca anni '70 e '80 stanno diventando un cult. E proprio per gli appassionati di queste attempate signore è nato a Roma il Moto Club Yesterbike. Un'allegria comitiva di amici uniti dalla stessa passione: la moto del passato. Il Moto Club, che ha anche la prestigiosa sponsorizzazione della Bimota ed è affiliato alla FMI, vuole diventare un riferimento



## Yesterbike, quando la passione è d'epoca

per i possessori di queste splendide due ruote over 25. Insomma, un gruppo di amici che si scambiano consigli su come e dove restaurare e che aspetta con ansia la primavera per organizzare qualche uscita. I fondatori del Moto Club Yesterbike, che prende il nome dalla trasmissione in onda ogni martedì su MotoTV, al canale 237 di Sky, hanno anche un sito internet [www.yesterbike.it](http://www.yesterbike.it). Nel sito,



Sopra il logo del nuovo Moto Club nato a Roma. A sinistra una splendida Kawasaki 500 Mach III del '74

tante informazioni utili e una curiosità molto interessante: i soci hanno infatti messo in rete i loro ricambi per venderli o scambiarli, creando così un magazzino virtuale di materiale ormai irripetibile sul mercato.  
Alla presentazione del club, svolta il 31 gennaio al ristorante Zi Pietro sulla Tuscolana, hanno partecipato circa 150 persone. Tra gli intervenuti, l'ex vicecampione del mondo

della 125, Maurizio Massimini e una trentina di piloti che negli anni '70 animavano le gare di maximoto a Vallungola. I tesseri al Moto Club costano 20 o 50 euro l'anno, a seconda se si desidera la tessera di socio FMI, necessaria per iscriverne una moto al Registro storico e pagare così un premio di assicurazione contenuto. Informazioni: [info@yesterbike.it](mailto:info@yesterbike.it) oppure al 340-84.25.302.