



Witamy w pierwszym wydaniu biuletynu Yamaha News!



Nowy sezon motocyklowy powoli zbliża się do naszego kraju. Importerzy szykują się do targów, a brać motocyklowa z utęsknieniem patrzy na termometry wystawione za oknem. Można już wyciągać sprzęt czy jeszcze za wcześnie? Nadchodzące dni to świetna chwila, by po raz ostatni w tym roku wybrać się w podróż skuterem śnieżnym. A po powrocie przyjrzeć się nowej ofercie motocykli i rozważyć zakup nowego sprzętu. Zwłaszcza że w tym roku Yamaha przygotowała nowości, dzięki którym uwierzysz, że

technologia może być sztuką!

Zapraszamy do lektury artykułów z lutowego numeru.

Najwyższy czas pomyśleć o nowym sezonie



WR250 R i WR250 X

W wyglądzie zewnętrznym mniej wprawne oko nie zauważy wielu różnic między bliźniakami a „F”, pomijając oczywisty fakt odmienności supermoto. Ale zaraz, zaraz... przyjrzyjmy się im bliżej. Inne reflektory przednie, brak potężnej, aluminiowej osłony silnika – w zamian której „R” otrzymała dwie małe, plastikowe – oraz mniejsza zębátka tylnego koła. A ponadto dodatkowe wyposażenie pozwalające na bezproblemowe poruszanie się po ulicach, czyli lusterka wsteczne, kierunkowskazy oraz wspornik pod tablicę łudząco podobny do tego w R6. Całość składa się na

agresywną, ale bardzo miłą dla oka linię boczną z dodającym dynamiki szpiczasto zadartym do góry zadupkiem. Bardzo sprytnie wkomponowano w tył motocykla lampę i kierunkowskazy.

Rama bliźniaków nawiązuje wyglądem do tej z „F”. Do jej produkcji użyto aluminium, zaś dolne podciągi zostały wykonane ze stali. Przednie zawieszenie obu WR to w dalszym

ciągu produkty Kayaba, których kres możliwości może osiągnąć jedynie profesjonalny jeździec. Dolną półkę cechuje niezwykła wytrzymałość dzięki zastosowaniu kutego aluminium.

W skład tylnego zawieszenia wchodzi aluminiowy wahacz, system dźwigni i amortyzator z pełną regulacją. Pomimo zastosowania identycznych zawiesznień z przodu i z tyłu bliźniaki mają inny kąt główki ramy: dla wersji R wynosi on 63° 20', dla wersji X 64° 40', a wyprzedzenie odpowiednio 111 mm i 76 mm. Dlatego nie jest najlepszym pomysłem zakupienie drugiego kompletu kół i wykorzystanie jednego motocykla jako supermoto i off-road.



Silnik braci WR

ma korzenie w modelach WR250F i YZ250. Taki sam skok i średnia tłoka oraz cylinder pokryty warstwą spieków ceramicznych. Ale na tym podobieństwa się kończą. Cała reszta to zupełnie nowa konstrukcja. Oba WR są kolejnymi motocyklami, w których Yamaha odeszła od pięciu zaworów w głowicy, zastępując je czterema. I uzupełniła je nowymi wałkami rozrządu wykonanymi w technice WPC (Wander Process Draft) polegającej na utwardzeniu i zmniejszeniu chropowatości. Wszystkie te nowości schowane są pod magnezową obudową głowicy. Do tego Yamaha

zastosowała całkowicie nowy wał korbowy i wałek wyrównowazający zoptymalizowane pod kątem zmniejszenia drgań. Zastosowanie wtrysku paliwa pozwoliło wyeliminować dźwignię ssania i tym samym zwiększyć komfort użytkownika, a także zmniejszyć zużycie paliwa oraz toksyczność spalin. Spełnieniu coraz wyższych norm czystości spalin pomagają także system AI (Air Induction), sonda Lambda i katalizator zamontowane w układzie wydechowym. System EXUP w tej klasy motocyklach świadczy o tym, że nie wszędzie księgowi mieli ostatnie słowo...

Obie wersje WR występują w koronnym kolorze Yamahy, czyli niebieskim. Do wyboru mamy także białego „R” i czarnego „X”, przy czym wszystkie opcje kolorystyczne są dostępne również na naszym rynku! Jest jeszcze jeden niewątpliwый atut bliźniaków – brak jakiegokolwiek konkurencji! Teraz wybór jest już dziecinnie prosty...

Dane techniczne WR250R i WR250X



WR250R



WR250X

Silnik

Typ silnika:

Chłodzony cieczą, 4-suw, DOHC, 4-zawory, jeden cylinder

Chłodzony cieczą, 4-suw, DOHC, 4-zawory

Pojemność skokowa:	250 cc	250 cc
Średnica x Skok tłoka:	77.0 X 53.6 mm	77.0 X 53.6 mm
Stopień sprężania:	11.8:1	11.8:1
Moc maksymalna:	22.6 kW (30.7 KM) @ 10,000 rpm	22.6 kW (30.7 KM) @ 10,000 rpm
Max moment obrotowy:	23.7 Nm (2.42 kg-m) @ 8,000 rpm	23.7 Nm (2.42 kg-m) @ 8,000 rpm
Smarowanie:	Mokra miska olejowa	Mokra miska olejowa
Gaźnik:	Wtrysk paliwa	Elektryczny wtrysk paliwa
Sprzęgło:	Mokre, wielotarczowe	Mokre
Układ zapłonów:	TCI	TCI
Starter:	Elektryczny	Elektryczny
Układ przeniesienia napędu:	6-biegów	6-biegów
Przeniesienie napędu:	łańcuch	łańcuch
Pojemność zbiornika paliwa:	7.6 L	7.6 L
Pojemność zbiornika oleju:	1.5 L	1.5 L

Podwozie

Podwozie:	rama kołyskowa	Kołyskowa
Zawieszenie przód:	Widelec teleskopowy	Widelec teleskopowy
Skok zawieszenia przód:	270 mm	270 mm
Zawieszenie tył:	Wahacz	Wahacz
Skok zawieszenia tył:	270 mm	265 mm
Hamulec przód:	Pojedyncza tarcza, Ø 250 mm	Pojedynczy tarcza, Ø 298 mm
Hamulec tył:	Pojedyncza tarcza, Ø 230 mm	Pojedynczy tarcza, Ø 230 mm
Opona przód:	80/100-21M/C 51P	110/70R17M/C 54H
Opona tył:	120/80-18M/C 62P	140/70R17M/C 66H

Wymiary

Długość (mm):	2,180 mm	2,115 mm
Szerokość (mm):	810 mm	810 mm
Wysokość (mm):	1,230 mm	1,190 mm
Wysokość siedzenia (mm):	930 mm	895 mm
Rozstaw osi (mm):	1,420 mm	1,425 mm
Min prześwit (mm):	300 mm	265 mm
Masa pojazdu w stanie suchym (kg):	126 kg	128 kg

Podróż za jeden uśmiech...



...czyli na YBR-125 dookoła świata.

Przygoda czeka za każdym rogiem. Z takiego założenia wyszedł Gustavo, gdy kilka lat temu rozpoczął swoją podróż w nieznaną. Początkowo planował spędzić 20 dni, podróżując motocyklem po Argentynie. Godny zaufania pojazd i parę groszy w kieszeni pozwoliły mu jednak pojechać znacznie dalej.

W Hiszpanii Gustavo poznał Elke, Niemkę z pochodzenia, która po niespełna dwumiesięcznej znajomości przyłączyła się

do jego wyprawy. Wystarczyło tylko zakupić nowy motocykl YBR125 w Yamaha Motor Spain i nauczyć Elke nim jeździć!

Przygoda Gustavo i Elke jest szczególna z wielu powodów. Przede wszystkim ich przedsięwzięcie jest w dużej mierze samowystarczalne. Elke jest tłumaczem, a Gustavo informatykiem i mają dużo okazji, aby dorobić w miejscach postoju. Dodatkowo każdy zainteresowany może zakupić DVD z ich wyprawy. Ciekawe jest również to, że na stronie internetowej <http://www.re-moto.com/> można znaleźć całą specyfikację techniczną ich motocykli, historię napraw, przebyte kilometry, zdjęcia z każdego kraju, newsy oraz interesujące wpisy z całego świata do księgi gości.



Do Polski podróżnicy zawitali

w lipcu zeszłego roku z zamiarem odwiedzenia Gdyni, Warszawy, Krakowa i Bielska. Po krótkim pobycie w Trójmieście dwa dumne YBR125 przyjechały do siedziby Yamaha Motor Polska. Tutaj zostały poddane serwisowi, mechanicy z Połczyńskiej wymienili w nich łańcuchy, zębaki i łożyska. Poprawili też mocowania podzespołów oraz innych detali. Na koniec w obu motocyklach wymienili płyny eksploatacyjne. Podróżnicy skrzętnie

notowali w zeszycie każdą operację, zapisując takie szczegóły jak dokładna nazwa czy oznaczenia oleju silnikowego. YBR125 Gustavo ma już na liczniku 78 tys. km. I to jest najlepszy dowód na duży potencjał tego małego motocykla.

Będziemy dalej śledzić losy Gustavo i Elke w ich poczynaniach. Życzymy im szczęśliwej podróży i wielu wspaniałych przygód na trasie. Jeśli zainspirowała Was ich przygoda, zachęcamy do przesyłania do nas relacji z Waszych podróży. Czekamy na opisy wypraw po Polsce i po świecie na motocyklach Yamaha. Zamieścimy je na naszej stronie internetowej i Yamaha News. Podzielcie się z nami swoją pasją!

Zima w ostatniej odsłonie



Yamaha to bez wątpienia Rolls-Royce wśród skuterów śnieżnych. Produkty z kamertonami w logo charakteryzuje wspaniała stylistyka, niezawodność, doskonałe właściwości użytkowe w różnych warunkach terenowych oraz niskie spalanie – cecha niezwykle przydatna w trudnych warunkach zimowych. Gama produktów jest sukcesywnie doskonała i niezmiennie należy do najnowocześniejszej na rynku. Pojazdy takie jak VK540 Viking, RX10 czy wreszcie Venture zapisały wspaniały rozdział w historii pojazdów poruszanych za pomocą gąsienicy. W sezonie 2006-2007 gama produktów została

wzbogacona o modele Phazer, Venture Lite i Multi Purpose. Yamaha po raz kolejny wyznaczyła nowe trendy, wyprzedzając konkurencję o lata. Skutery te charakteryzuje super nowoczesna stylistyka zarezerwowana do tej pory tylko dla motocykli sportowych. Lekkie konstrukcje, zastosowanie najnowocześniejszych materiałów oraz wydajne, zaawansowane technologicznie silniki spowodowały, że nowy Phazer, Venture Lite i Multi Purpose zadomowiły się na dobre na wielu rynkach świata, spychając konkurencję na obrzeża rynkowe.

Rocznicowe Nytro w Polsce

Nasze wyjątkowe święto – 40-lecie obecności firmy Yamaha na rynku – zbiegło się z wprowadzeniem najnowszej linii produktowej nazwanej FX Nytro. Są to pojazdy wyposażone w silniki trzycylindrowe o pojemności 1049 cm³, czterosuwowe, ciche, spełniające najnowsze normy emisji spalin. Niewątpliwy sukces modelu Phazer wyposażonego w silnik o pojemności 499 cm³ zachęcił firmę Yamaha do zrobienia następnego kroku i zaferowania modelu FX Nytro, pozycjonowanego półkę wyżej. Zbliżona stylizacja plus doskonały silnik oraz specjalnie zestrojone zawieszenie dały piorunujący efekt. Super nowoczesne pojazdy występują w trzech wariantach: dwóch stricte sportowych oraz jednej górskiej wyposażonej w dłuższą gąsienicę o wysokich łopatkach, która powoduje, że jazda w głębokim śniegu dostarcza niezbędnej dawki adrenaliny. Perełką w roku modelowym 2008 jest wersja rocznicowa modelu FX Nytro 40th RTX ER, której produkcja została ograniczona do kilkudziesięciu egzemplarzy. Do Polski trafił zaledwie jeden pojazd z tej serii.



Na ratunek

Grę skuterów śnieżnych w 2008 roku oferowanych na naszym rynku otwierają i zamykają pojazdy użytkowe, popularnie zwane „roboczymi”. Najmniejszym modelem w tej klasie jest VK540 Viking wyposażony w silnik dwusuwowy o pojemności 535 cm³. Bez wątpienia największym skuterem Yamahy w ofercie jest RS Viking Professional, pojazd użytkowy, wyposażony w silnik czterosuwowy, cichy, ekologiczny o pojemności 973 cm³. Pojazdy te są niezwykle popularne wśród profesjonalnych użytkowników. Często

widać je, jak pracują na stokach narciarskich, stanowią jedną z atrakcji dla gości hoteli i resortów górskich lub też ratują życie, wiernie służąc w codziennej pracy GOPR.

Śnieżna turystyka i sport

Wśród oferty produktowej Yamaha znajdują się modele Venture Lite i Multi Purpose, pojazdy przeznaczone do celów turystycznych, lekkie, dwuosobowe, z bogatym wyposażeniem i licznymi udogodnieniami, m.in. podgrzewanymi manetkami, przestronnymi bagażnikami, dużymi szybami czy lusterkami umilającymi podróż kierowcy i pasażerowi. Ostatnią grupę stanowią wspomniane już modele Phazer i FX Nytro, pojazdy na wskroś sportowe przeznaczone dla prawdziwych śmiałków, najbardziej wprawionych jeźdźców, lubiących i potrafiących poszaleć i jednocześnie ujarzmić moc i możliwości tych skuterów.

Bez względu na umiejętności i możliwe zastosowanie pojazdów, Yamaha jako jedyna firma na rynku zapewnia tak dużo satysfakcji z użytkowania pojazdu. Jak dotąd żadnej innej firmie nie udało się ta sztuka. Jednak nie byłoby tego wszystkiego, Yamaha od lat aktywnie uczestniczy w sporcie. Jest to poligon doświadczalny dla maszyn i zawodników przechodzących w trakcie zawodów liczne próby. Yamaha najczęściej wychodzi zwycięsko z wyścigów, święcąc triumfy na arenie sportowej, a sukces sportowy przekuwa w sukces komercyjny, dostarczając prawdopodobnie najlepsze pojazdy na świecie.

Nadchodzi kolejny sezon Yamaha Quad Club !



Nasze quady to sprzęty

całoroczne, jednak zimowa aura czasem zniechęca do dalszych wypadów. Podczas rozmów na targach Motocykl Expo mogliśmy się przekonać, że quadowcy tak jak niedźwiedzie po zimie niecierpliwie czekają na cieplejsze dni.

Podobnie jak w poprzednim sezonie wspólnego quadowania, tak i nadchodzącej wiosny i lata będzie wiele okazji do spotkań w terenie. Jak zapowiada Bartłomiej Sołtys z firmy organizującej wypadki YQC, w ciągu czterech tegorocznych wyjazdów zdążymy zaliczyć i morze, i góry, tym razem może

nawet wyższe niż Świętokrzyskie.

Ostatni wspólny zlot Halloween za kierownicami samochodów terenowych wypadł bardzo dobrze i to pomimo różnic w wielkościach naszych pojazdów. Na spotkaniu środowiska off-roadowego w Krakowie „samochodziarze” bardzo miło wspominali nasze wspólne rajdowanie.

Jak wiadomo, sezon 2007 dla marki Yamaha był bardzo dobry i przybyło nam wielu nowych klientów, w tym liczne grono nowicjuszy. Liczymy więc na to, że i klub będzie się dynamicznie rozrastał. Mamy nadzieję przekazać Wam w tym sezonie trochę nowych doświadczeń, zaprezentować nasze osiągnięcia w sporcie i znowu dobrze bawić się razem w terenie. Znane są już terminy i lokalizacje naszych spotkań, a więc do zobaczenia wkrótce!

Mr Quad

Imprezy Yamaha Quad Club 2008

Runda	Data	Lokalizacja
I runda	19-20 kwietnia	Św. Katarzyna
II runda	21-22 czerwca	Orzysz/Nowa Dęba
III runda	13-14 września	Jelenia Góra
IV runda	11-12 października	Ustka

Yamaha CUP

Runda	Data	Lokalizacja
I runda	16-18 maja	Nowa Dęba
I runda	3-5 października	Nowa dęba

Lekcja historii, odcinek 1: Początki Yamaha i narodziny YA-1



Prezes Nippon Gakki
Genichi Kawakami

Powstanie Yamaha Motor Co., Ltd

Początki Yamaha sięgają 1887 r., kiedy to Tokurasu Yamaha założył w Hamamatsu firmę Nippon Gakki Company, Ltd. produkującą pianina i organy. Do dziś muzyczne korzenie Yamaha są widoczne w logo firmy przedstawiającym trzy skrzyżowane kamertony.



Prezes Kawakami i inżynierowie
wysłani do Europy w celu zbadania
rynku motocyklowego

Yamaha Motor Co., Ltd powstała w 1955 r. Japonia przeżywała wówczas boom ekonomiczny. Japońskie gospodynie wreszcie mogły sobie pozwolić na zakup sprzętu elektronicznego, takiego jak lodówki, zmywarki czy automatyczne kuchenki do ryżu. Oficjalne raporty ekonomiczne czarno na białym pokazywały ludziom, że ciężkie powojenne czasy odeszły w niepamięć.

W tym czasie rynek motocyklowy, na który Yamaha wchodziła trochę spóźniona, załamał się. Ze 150 firm motocyklowych pozostało jedynie 40. Przedwojenne kolosy tej branży, takie jak Rikuo i Meguro, upadały wypierane przez nowe marki, m.in. Hondę i Daihatsu.

Młody prezes spółki Nippon Gakki, Genichi Kawakami, próbował znaleźć nowe zastosowanie dla maszynierii pozostałej po produkcji mechanizmów śmigieł samolotowych w czasie II wojny światowej. Po przeprowadzeniu badań i wstępnych szacunków postanowił wkroczyć na rynek motoryzacyjny, otwierając linię produkcyjną motocykli.

Kluczową rolę w podjęciu tej ważnej decyzji odegrała grupa naukowców wysłana do Europy w celu zbadania tej branży. Specjaliści przekonali się, że japoński rynek motocyklowy wciąż nie dorównuje światowym standardom. Jediną szansą na sukces dla Yamaha było skonstruowanie produktu o światowej klasie.

Pierwszy produkt, legendarny YA-1, wszedł do sprzedaży w lutym 1955 r., a już 1 lipca tego samego roku oddział motocyklowy Nippon Gakki został wydzielony jako Yamaha Motor Co., Ltd.



Zakończenie 10 tys. km. testu YA-1

Narodziny YA-1

Na pewno kojarzysz logo niemieckiego koncernu samochodowego Audi. Cztery okręgi reprezentują unię czterech producentów zjednoczonych pod jedną marką. Od lewej są to Horch, Audi, Wanderer oraz DKW. Ten ostatni zajmował się głównie motocyklami. To właśnie jego flagowy jednoślad RT125 posłużył za wzór dla pierwszego modelu Yamaha.



Zdjęcie pamiątkowe po zakończeniu testów YA-1

W latach 30. XX wieku DKW był największym producentem motocykli na świecie. RT125, który pojawił się w 1928 r., ze swoim solidnym i prostym w budowie dwusuwowym silnikiem okazał się idealnym wzorcem. 26 lat później jego konstrukcja i smukła sylwetka RT125 inspirowała inżynierów Yamaha podczas pracy nad ich pierwszym motocyklem.

W marcu 1954 r., po dwóch miesiącach prac prototyp YA-1 ujrzał światło dzienne. Do lata fabryka zbudowała dziewięć kolejnych sztuk i przeprowadziła test na wytrzymałość – pokonując YA-1 dystans 10 tys. km. Jeszcze

w październiku tego samego roku Yamaha otrzymała oficjalną zgodę na wprowadzenie motocykla do sprzedaży. Postęp, jakiego dokonali inżynierowie Yamaha podczas tego skondensowanego procesu produkcyjnego, wywołał poruszenie na ówczesnym rynku motocyklowym.

RT125 był najczęściej kopiowanym motocyklem na świecie. Ale precyzja, z jaką Yamaha zaprojektowała YA-1, wielu przekonało o jego wyższości nad oryginałem. Pojazd Yamaha wyróżniały piękne linie i odważna kolorystyka łącząca barwę kości słoniowej z ciepłym kasztanem. W tamtych latach jedynym kolorem używanym w motocyklach był czarny.

W celu zapewnienia najwyższej jakości i precyzji, każdy pojedynczy YA-1 był ręcznie składany i wykańczany, a następnie poddawany bardzo restrykcyjnej kontroli jakości. Właśnie dlatego kosztujący 138 tys. jenów motocykl był znacznie droższy od innych modeli o pojemności 125 cm³ oferowanych przez konkurencję. Fani motocykli szybko się jednak przekonali, że YA-1 był wart swej ceny i do roku 1957, w którym to zakończono jego produkcję, Yamaha wyprodukowała 11 088 sztuk swojego słynnego jednoślada.



Wyzwanie i zwycięstwo

Niezależnie od zalet pierwszego motocykla Yamaha, spóźnione pojawienie się na rynku mogło zaszkodzić jego sukcesowi. W 1954 r. Yamaha była przecież znana wyłącznie z produkcji instrumentów muzycznych. Kto kupi motocykl zbudowany przez fabrykę pianin? W celu udowodnienia jakości swojego YA-1 Yamaha bez wahania wkroczyła na scenę wyścigów motocyklowych.



Jak już wiecie, Yamaha Motor została założona 1 lipca 1955 r. Już dziewięć dni później YA-1 wystartował w 3. Rajdzie na Górę Fuji, gdzie w oszałamiającym stylu zajął pierwsze miejsce w klasie ultralekkiej. Poprowadził go Teruo Okada, który z czasem 29 minut i 7 sekund zdeklasował

przeciwników. W tym okresie Rajd na Górę Fuji był największym wydarzeniem branży motocyklowej w Japonii. Ten trudny wyścig zaczynał się u stóp świątyni Asama w Fujinomiya, prefektura Shizuoka, a kończył 24,2 km dalej, na drugiej stacji na górze Fuji. Możecie sobie wyobrazić, jakim wstrząsem dla branży było zwycięstwo w tej prestiżowej imprezie początkującego producenta motocykli!

Trzy miesiące później odbył się pierwszy Japoński Motocyklowy Rajd na Wytrzymałość z wyścigiem nazwanym później Rajdem po Wyżynach Asama. I znów wygrała Yamaha YA-1 pilotowana przez Noboru Hiyoshi. Wyścig odbył się na 19,2-kilometrowej trasie biegnącej od podnóży góry Asama w prefekturze Nagamo przez ranczo Asama Bokujo i kończącej się w miejscu startu. Wyścig miał cztery okrążenia, a leaderem w pierwszych trzech był inny kierowca YA-1, Taneharu Noguchi.

Te dwa wielkie zwycięstwa Yamaha i YA-1 natychmiastowo przyciągnęły uwagę fanów motocykli z całego kraju. Ale najważniejszym czego dokonała Yamaha było udowodnienie, że nawet nowicjusz bez doświadczenia może odnieść sukcesy jeśli działa z pasją i motywacją.