

TEST YUKI 250 TR

V teréne ako doma

Značka Yuki ponúka z každej kategórie nízkych objemov zopár modelov. Práve medzi endurami je to model TR, ktorý sa nám dostal do rúk na test, a to konkrétne verzia s najväčším motorom o objeme 250 ccm.

Nie je tomu ani tak dávno, čo sme testovali menšiu sestru 125-ku (Motomagazín 7-8/08). Mal som ju ešte dobre v pamäti, a tak som ani žiadne veľké zmeny nečakal. Myslel som si skôr, že všetko bude presne to isté iba s výkonnejším motorom. Už keď som ju zbadal sa táto predstava začala

spoločne, je značka a celkový enduro štýl.

Nová technika

Prvé, čo mi buchlo do očí, je nové pruženie. Robustná vidlica zmenila farbu, ale to hlavné na nej je, že má zväčšený priemer.

K zadnému pruženiu sa pridala štýlová tlmič s nastavovaním tlmiacej a aj pružiacej jednotky. Veľkú

zaradený prevodový stupeň a celkový počet najazdených kilometrov. Možno by nezaškodilo, keby sa na displeji zobrazovali aj denné kilometre, či čas. Došť ma šokoval prepínač smeroviek bez možnosti vypnutia zatlačením, ale vrátením prepínača späť do základnej polohy. V teréne trafíte tú stredovú polohu až na piaty raz. Ďalším prekvapením bola zvuková signalizácia zapnutých smeroviek, čo je celkom dobrá pomôcka, ak ich zabúdate vypínať, ale nie, ak má toľko decibelov, že ňou budíte susedov ešte o ulicu ďalej. To pípanie bolo tak hlasné, že by som ho prirovnal k alarmu, čiže používanie smeroviek som musel zúžiť iba na nutné prípady. Štartujem a pomaly sa obliekam. Pri vyklopení

stojana sa automaticky vypne motor, čím je nemožné zohrievať motor bez toho, aby ste na motorke nesedeli. Potešil ma však zvuk, ktorý si bublal z výfuku. Už nešlo o tiché šepkanie, ale o hlasné strely jednovalca. Motorka takto vzbudzovala rešpekt a svojím vzhľadom jednoznačne určovala svoj prioritný cieľ, ktorým bol terén. Po dobrom obhliadnutí rozťahujem ruky do širokých riadidiel a sadám do pomerne vysokého sedla, tak ako sa na pravé enduro patrí a pomaly vyrážam smer štrk, piesok a prach.

V teréne ako doma

Celkové pruženie by som hodnotil ako výborné. Na môj vkus možno trochu tvrdšie, ale tlmiče sa našťastie dajú nastavovať aj priamo v teréne. Na endure mi chýbal ešte ochranný kryt motora, ktorý mal pri jazde po blate a štrku význam a došť som ho postrádal. Po stránke brzd sa vďaka tomu pridalo na intenzite prednej, ktorá sa dala pekne ovládať a nemal som na ňu ani pol krivého slova. Možno len na zadnú brzdú by som dal slabšiu pružinu, lebo bolo treba vyvíjať trochu väčšiu silu na stlačenie pedála. Aj napriek tomu, že motorka si pekne držala stopu, bolo potrebné jej do náklonov pomôcť. Pri vyšších rýchlostiach v stúpačkách po poľnej ceste už nestačilo iba prenášať váhu, ale sa aj celý trochu hýbať. Rád by som chcel spomenúť sériové pneumatiky. Tieto od výroby nebývajú vždy najideálnejšie. Pri 250 TR to bolo opačne. Aj na ceste a aj v teréne slušne držali a pridávali mi na istote. Potešujúce na TR-ke je, že máte za málo peňazí veľa muziky. Aj keď motor papierovo neoslňuje výkonom, tak jej 12,5 kW úplne postačuje a necítil som žiadny výkonový deficit ani

na rýchlych prejazdoch po štrkových cestách popri našich riekach, lúčkach a ani na off-road dráhe. Pribudlo aj vodné chladenie, ktoré pri najväčších horúčavách fungovalo na plné obrátky a ani raz nevypustilo paru. Sprevedovanie je bez výhrad a je určené skôr na rýchlejšie prejazdy, ako na technické úseky.

Oplatí sa?

Yuki 250 TR patrí do kategórie, ktorá vám prinesie kopec zábavy a pri jej nadobúdacej cene si niektoré nedostatky ani nevšimnete. Určite je to výborná voľba ako medzikrok medzi malým a veľkým motocyklom, prípadne pre náročnejších začiatočníkov. Pre tých, ktorí radi jazdia po ceste, je v ponuke aj verzia s cestným obutím v supermotardovom štýle s označením „SM“.

● Yuki TR 250 je zaujímavou voľbou pre náročnejších začiatočníkov, alebo ak hľadáte cenovo dostupnejšie enduro, ktoré si poradí aj s náročnejším terénom

YUKI 250 TR



vytrácať. 250-ka je úplne iná ako jej menšia sestra. Obhliadam si ju a všade nachádzam rozdiely, a to nie len estetické, ale aj v použitých dieloch či materiáloch. Jediné, čo majú

zmenu zaznamenala aj prístrojovka, kde ubudol otáčkomer. Celkovo sú prístroje príjemné na orientáciu spolu s modrým podsvietením a digitálnym displejom, ktorý zobrazoval len



● Nová predná vidlica má väčší priemer



● Zadný tlmič je nastaviteľný



● Jednoduchej prístrojovke chýba otáčkomer

Yuki 250 TR**MOTOR**

Typ: kvapalinou chladený štvortaktný jednovalec, rozvod OHC
 Vrtanie x zdvih: 72 x 61,2 mm
 Zdvihový objem: 249 ccm
 Kompresný pomer: 10,3:1
 Max. Výkon: 19 k pri 7 500 ot./min.
 Max. krútiaci moment: 18,2 Nm pri 5 500 ot./min.
 Priprava zmesi: karburátor
 Zapalovanie: elektronické CDI
 Štartovanie: elektrický
 Prevodovka: 5-stupňová
 Sekundárny prevod: refaz

PODVOZOK

Rám: jednoduchý kolískový pozváraný z ocelových rúrok
 Rozmery (D x Š x V): 2 200 x 860 x 1 240 mm
 Rázvor: 1 440 mm
 Výška sedla: výrobca neodáva
 Objem palivovej nádrže: 11 l
 Pneu: vpredu: 2,75-21, vzadu: 4,10-18
 Pruženie: vpredu: teleskopická vidlica typu upside down, vzadu: centrálné uložený tlmič pruženia
 Brzdy: vpredu: kotúčová, vzadu: kotúčová
 Hmotnosť: 148 kg
 Cena: 89 990 Sk

+ - tlmiče, sériové pneu

- hlasná signalizácia smeroviek, dielenské spracovanie

Motocykel na test zapožičal:
 Yuki Slovakia, spol. s r. o., Bratislava