

OFFROAD MODELLE 2006

YZ Motocross-Viertakter

Mit der zweiten Generation der YZ450F und YZ250F Viertakter stärkt Yamaha sein Angebot für den Offroad-Wettbewerb. Basis der radikal neuen Modelle sind jene Maschinen, die sowohl in der MX1 Weltmeisterschaft dominierten als auch im MX2 GP eine Reihe von Siegen einfahren konnten. Damit bieten die Yamaha Viertakter im Modelljahr 2006 ein Potenzial, an das nur wenige Wettbewerber heranreichen werden. Dank neuer Aluminium-Rahmen, hoch entwickelter Fahrwerkselemente wie den Federbeinen mit Titan-Federn und den radikal neuen „Airflow“ Verkleidungsteilen im Stil der Werksmaschinen setzen YZ450F und YZ250F neue Standards in Sachen Leistung, Design und Qualität.

YZ Motocross-Zweitakter

Auch die jüngsten Zweitakt-Modelle vom Typ YZ250 und YZ125 sind mit Titan-Federn in den Federbeinen und neuen Telegabeln ausgerüstet, die für Handling-Qualitäten auf dem Niveau der Werksmaschinen sorgen. Als Gewinner der US AMA 250-Supercross Meisterschaft repräsentiert die YZ250 den Stand der Zweitakt-Technologie in der 250er Klasse, während sich die spritzige YZ125 durch bemerkenswert agile Handling-Eigenschaften und eine explosive Leistungsentfaltung auszeichnet.

WR Enduro-Viertakter

Mit einer Reihe von Titeln in der E1 Enduro-Weltmeisterschaft und einigen wichtigen Siegen zu Beginn der E2-Enduro-Weltmeisterschaft 2005 verzeichnen die Yamaha WR-Enduros einen bemerkenswerten Rekord. Dank umfassender Verbesserungen starten WR450F und WR250F noch leistungsfähiger, handlicher und zuverlässiger in die neue Saison.

DIE KOMPLETT NEUE YZ450F

Die Yamaha Viertakt-Motocrosser haben den Geländesport der vergangenen Jahre entscheidend mitgeprägt. Allein im neuen Jahrtausend war die Dominanz der YZF-Modelle auf allen Ebenen des Motocross besonders deutlich. Mit der Yamaha Werksmaschine, die eine modifizierte Serienversion darstellt, konnte Stefan Everts denn auch seine vierte Motocross-Weltmeisterschaft in Folge einfahren.

Im Modelljahr 2006 profitiert die neue Yamaha YZ450F von radikalen Änderungen in den Bereichen Motor und Chassis. Angetrieben wird die zweite Modellgeneration von einem neuen Motor mit kompakter Trockensumpfschmierung, der zusammen mit dem Fünfgang-Getriebe ein nochmals gesteigertes Leistungspotenzial bereitstellt.

Der 450 ccm große Einzylinder ist in einem komplett neuen, besonders leichten Aluminium-Rahmen gelagert. Die Konstruktion basiert auf der Werksmaschine und bürgt für Handling-Qualitäten auf Top-Niveau. Das moderne Verkleidungsdesign verleiht der YZ450F schließlich die radikale, aggressive Optik der Werksmaschinen, während die optimierte Ergonomie dem Piloten mehr Bewegungsspielraum lässt.

YZ450F MOTOR

Der Fünfventiler der YZ450F ist seit jeher für seine kraftvolle Leistungsausbeute bekannt. Für 2006 legten die Ingenieure ihr Augenmerk besonders auf eine verbesserte Kontrollierbarkeit und eine optimierte Leistungscharakteristik. Weitere Maßnahmen erstreckten sich auf das Getriebe und auf die Gewichtsverteilung. Die Einbaulage des Motors im neuen Aluminium-Rahmen sorgt für eine Zentralisierung der Massen und trägt damit zu nochmals verbesserten Handlingeigenschaften bei.

Fünfgang-Getriebe

Zu den wesentlichen Änderungen zählt das neue Fünfgang-Getriebe, das die jüngste YZ450F auf vielen Strecken noch wettbewerbsfähiger macht. Während die Gänge 1 und 3 im Vergleich zum letztjährigen Modell unverändert übersetzt sind, weisen der 2. Gang eine längere und der 4. Gang eine kürzere Übersetzung auf. Der mit 0,952 übersetzte 5. Gang erlaubt dem YZ450F-Piloten einen optimierten Leistungseinsatz.

Komplett neues Trockensumpf-Schmiersystem

Im Modelljahr 2006 arbeitet der Motor mit einer komplett neuen Trockensumpfschmierung, deren Öltank in das Kurbelgehäuse integriert wurde. Das neue System gewährleistet eine exzellente Motorschmierung und trägt darüber hinaus zur Massenzentralisierung bei, die für spielend leichte Handlingeigenschaften sorgt. Da die vormals beim Rahmentank erforderlichen, außen verlegten Ölleitungen entfallen, konnte die Gefahr von Steinschlag- oder Sturzschäden reduziert werden.

Das neue Schmiersystem arbeitet darüber hinaus mit Spritzdüsen zur Kühlung des Kolbens und gewährleistet damit eine verbesserte Standfestigkeit bei hohen Drehzahlen. Da das Öl über die Versorgungsleitung auch in den Zylinderkopf befördert wird, sorgt die zusätzliche Schmierung der Zylinderwandung für einen noch zuverlässigeren Betrieb.

Geringere Zylinderneigung

Im neuen Modell sorgt die geänderte Zylinderneigung für eine optimierte Balance. Verglichen mit dem Vorgängermodell ist der Zylinderblock der neuen YZ450F nur noch um 4,5 Grad nach vorn geneigt und rückt dank der steileren Position den Schwerpunkt der Maschine näher an den Fahrer. In Verbindung mit dem neuen Aluminium-Rahmen erzielten die Ingenieure auf diese Weise eine optimale Gewichtsverteilung und verbesserten die Handlingeigenschaften besonders bei Kurvenfahrt.

Optimierter Schwingungsausgleich

Im neuen Modell arbeitet der 450 ccm Fünfventil-Motor mit einer noch wirkungsvolleren Ausgleichswelle. Möglich war die Verbesserung durch den Einsatz neuer, hochfester Pleuel und Kolben sowie einer neu gestalteten Pleuelwelle mit optimiertem Massenausgleich.

Dank Kugellager und einem größer dimensionierten Ausgleichswellen-Antriebszahnrad konnten nicht nur die Laufgeräusche, sondern auch die Motorvibrationen reduziert werden. Zudem lässt sich die hohe Leistung der YZ450F nun noch leichter einsetzen.

Überarbeitetes Ansaugsystem und modifizierte Vergaserabstimmung

Im neuen Modell wurden Luftfiltergehäuse und die Lufterlässe in den Seitendeckeln an die geänderte Zylinderneigung angepasst. Zusammen mit dem überarbeiteten Ansaugkanal bürden die Maßnahmen für eine hohe Effizienz des Ansaugsystems.

Dem geänderten Ansaugsystem trägt auch der Vergaser vom Typ FCR39 Rechnung, der im neuen Modell mit modifizierter Abstimmung arbeitet. Ausgerüstet mit einer Beschleunigerpumpe stellt der Vergaser jederzeit ein optimales Kraftstoff-Luftgemisch bereit und spricht sauber und sehr gleichmäßig auf Gasbefehle an. Die ebenfalls neue Vergaservorwärmung gewährleistet zudem eine hohe Effizienz bei unterschiedlichen Betriebszuständen.

Neues und kompaktes Kühler-Design

Die neuen einteiligen Kühler präsentieren sich leichter, kompakter und leistungsfähiger als die des Vorgängermodells. Dabei wurde die Höhe um 20 Millimeter und die Tiefe um 10 Millimeter verringert. Neu gestaltete Luftleitelemente verbessern die Anströmung der Kühler, so dass trotz der kompakteren Abmessungen die gleiche Kühlleistung erreicht wird. Die Reduzierung des Kühlmittelvolumens um 21 Prozent spart zusätzlich Gewicht.

Neue Auspuffanlage und neuer Schalldämpfer

Auch Auspuffanlage und Schalldämpfer sind auf die geänderte Zylinderneigung abgestimmt. Das System leistet einen Beitrag zur Massenzentralisierung und entspricht den FIA-Vorschriften für die Saison 2006. Dank einer kleinen Expansionskammer setzt die Leistung des Motors weicher und noch früher ein.

Weitere Maßnahmen am Motor

Eine neue CDI-Zündanlage mit modifiziertem Kennfeld verbessert die Leistungsentfaltung.

Der Fünfventil-Zylinderkopf präsentiert sich nach einer Überarbeitung leichter. Um die Servicefreundlichkeit zu erhöhen, wurde die linke Motorhalterung vom Zylinderkopf nach unten in den Bereich des Zylinderblocks verlagert. Schließlich ist die YZ450F mit einem neuen Kickstarter ausgerüstet.

Wesentliche technische Merkmale des Motors

- DOHC-Viertakter mit Flüssigkeitskühlung
- Bohrung x Hub: 95,0 x 63,4 mm
- Fünfventil-Zylinderkopf
- Geringere Zylinderneigung
- Neues, eng gestuftes Fünfgang-Getriebe
- Neue Trockensumpfschmierung, Öltank im Kurbelgehäuse integriert
- Wegfall der außen verlegten Ölleitungen
- Neue hochfeste Kolben und Pleuel
- Neue Kurbelwelle mit optimiertem Massenausgleich
- Wirkungsvollere Ausgleichswelle
- Neuer Vergaser mit modifizierter Abstimmung und Vorwärmung
- Neue leichtere und kompaktere Kühler
- Überarbeiteter Luftfilterkasten
- Neue Auspuffanlage mit Expansionskammer
- Neu geformter Schalldämpfer
- Überarbeiteter Kickstarter
- Neue CDI-Zündanlage mit optimiertem Kennfeld

YZ450F CHASSIS

Komplett neuer und leichter Aluminium-Rahmen

Die neue YZ450F ist mit einem exzellent verarbeiteten Doppelschleifen-Rahmen ausgerüstet, der aus neun Komponenten besteht. Die Herstellung der einzelnen Aluminiumteile erfolgt in vier verschiedenen Fertigungsprozessen. Je nach Anforderung sind sie entweder geschmiedet, gegossen, gepresst oder als Rohr gezogen.

Die Verwendung unterschiedlicher Aluminiumwerkstoffe ergibt eine extrem leichte, stabile und ausgewogene Rahmenstruktur. Die Konstruktion weist eine sorgfältig abgestimmte, vertikale Elastizität auf, die dem Fahrer eine spürbare Rückmeldung liefert.

Die Kombination von vertikaler Elastizität einerseits und hoher Seiten- wie Verdrehsteifigkeit andererseits sorgt für eine gute Geradeauslaufstabilität und feinfühlig, ermüdungsarme Handlingeigenschaften. Damit zählt der neue Rahmen der YZ450F zu den absoluten Hochleistungskomponenten in dieser Klasse.

Dank fortschrittlicher Schweißtechniken bei der Fertigung gewährleistet die Rahmenstruktur nicht nur außergewöhnliche Handling-Qualitäten, sondern beeindruckt darüber hinaus durch funktionelle Optik und ein hochwertiges Finish.

Die ideale Gewichtsverteilung dank geringerer Zylinderneigung sowie die leichte und extrem stabile Konstruktion mit modifiziertem Aluminium-Hilfsrahmen steht für maximales Kurvenpotenzial bei gleichzeitig exzellenter Stabilität.

Geringere Gesamthöhe

Die geänderten Dimensionen des neuen Rahmens erlaubten darüber hinaus ein kompakteres Chassis, eine verbesserte Massenzentralisierung sowie eine geringere Gesamthöhe. Die YZ450F präsentiert sich im Modelljahr 2006 als betont fahrerfreundliches Gesamtpaket, das sich noch leichter dirigieren lässt als das Vorgängermodell.

Neu aufgebaute Teleskopgabel

Die 48 Millimeter starke Kayaba Telegabel ist exakt auf den neuen Aluminium-Rahmen abgestimmt. Die wesentlichen Änderungen erstrecken sich indes auf den inneren Aufbau. Das System arbeitet mit neuen Dämpferventilen, einem geringeren Dämpferzylinder-Durchmesser, neu positionierten Gabelfedern und reibungsarmen Dichtringen. Im Gegensatz zum Vorgängermodell wird die Dämpferkraft nun über die Kolbengeschwindigkeit und nicht mehr über den Kolbenweg gesteuert. Diese Lösung verbessert das Dämpfungsverhalten über den gesamten Federweg.

Neue Gabelbrücken und größerer Standrohrversatz

Im Modelljahr 2006 verfügt die Vorderradaufhängung über neu gestaltete Gabelbrücken, die eine insgesamt erhöhte Steifigkeit gewährleisten. Die obere Gabelbrücke besteht aus Aluminium-Druckguss, während die untere Gabelbrücke geschmiedet ist. Zusammen mit dem größeren Standrohrversatz verbessern diese Maßnahmen das Lenkgefühl und optimieren die Handlingeigenschaften.

Erstes Federbein mit Titan bei Yamaha

Ziel der Yamaha Ingenieure war es, einen der handlichsten Serien-Viertakter der Saison 2006 auf die Räder zu stellen. Mit dem neuen Federbein wird eindrucksvoll bewiesen, wie eng die technologische Verknüpfung zwischen Werkmaschine und Serienbau ist.

Das komplett neue Federbein arbeitet mit einer leichten Titan-Feder, die 500 Gramm weniger auf die Waage bringt als vergleichbare Stahlausführungen. Das Material kommt erstmals am Federbein eines Yamaha Serienmodells zum Einsatz.

Ebenfalls neu ist die 18 Millimeter starke Dämpferstange und das um 30 Prozent erhöhte Kammervolumen des Gasdruckstoßdämpfers, der nun noch beständiger und gleichmäßiger arbeitet. Eine neue Kashima-Beschichtung der inneren Komponenten sorgt für eine reibungsarme Funktion, während die überarbeitete Hebelanlenkung eine hervorragende Dämpfungscharakteristik sicherstellt.

Niemals zuvor war die Technik des YZ450F Serienmodells so nah an der siegreichen Yamaha Werksmaschine der MX1 Weltmeisterschaft.

Überarbeitete, hochstabile Hinterradschwinge

Neben dem Titan-Federbein und der überarbeiteten Hebelanlenkung arbeitet die hintere Radaufhängung mit einer neuen, besonders stabilen Schwinge, die in einem aufwändigen Hydroforming-Prozess gefertigt wird. Auf diese Weise entsteht eine leichte und zugleich stabile Schwinge, deren ausgewogene Struktur für eine verbesserte Traktion und eine gleich bleibend hohe Funktionalität der Feder-Dämpfereinheit sorgt.

Komplett überarbeitete Verkleidungsteile

Neben dem hochwertig verarbeiteten Aluminium-Rahmen ist die Optik der YZ450F vom neuen „Airflow-Design“ ihrer Anbauteile geprägt. Damit präsentiert sich die Yamaha als eine der aggressivsten Maschinen ihrer Klasse.

Alle wesentlichen Komponenten wurden überarbeitet, darunter der Tank, die Kühlerverkleidung, die Schutzbleche vorn und hinten, die Seitenteile sowie der vordere Startnummern-Träger. Die neu profilierte Sitzbank und die neu platzierten Fußrasten verschaffen dem Piloten schließlich noch mehr Bewegungsfreiheit.

Mit reduzierter Gesamthöhe, zentralisierten Massen und einem unerreichten Finish empfiehlt sich die komplett neue YZ450F als der Platzhirsch in der 450 ccm Viertakt-Klasse.

Konifizierter Lenker mit verstellbarer Befestigung

Serienmäßig ist die YZ450F mit einem neuen konifizierten Lenker ausgerüstet. Dank der verstellbaren Befestigung kann der Pilot zwischen der Standardeinstellung und einer um 10 Millimeter nach vorn verlagerten Position wählen.

Der neue Lenker verfügt zudem über fünf Einstellmarkierungen, so dass jeder Pilot sein dem Fahrstil entsprechendes Setup findet.

Leichte Montage des Hinterrades

Die neue YZ450F zählt nicht nur auf der Strecke zu den schnellsten Maschinen, auch im Service-Bereich gibt sie das Tempo vor. So verfügt die neue Hinterrad-Lagerbuchse über ein spezielles Profil, das den Ein- und Ausbau des Hinterrades wesentlich erleichtert.

Kompakter Bremssattel hinten

Wegen des neuen Schalldämpfers wurde auch der hintere Bremssattel überarbeitet. Einen verbesserten Schutz vor Steinschlag sowie in tiefen Furchen bietet zudem der neu gestaltete hintere Bremsscheiben-Protector.

Wesentliche technische Merkmale des Chassis

- Komplett neuer und leichter Aluminium-Rahmen
- Modifizierter Aluminium-Hilfsrahmen
- Neue Teleskopgabel mit neuen inneren Komponenten
- Neue Gabelbrücken und größerer Standrohrversatz
- Neues Federbein mit Titan-Feder
- Stabilere Hinterradschwinge
- Überarbeitete Hebelanlenkung
- Konifizierter Lenker mit einstellbarer Lenkerbefestigung
- Komplett überarbeitetes „Airflow-Design“
- Neue Sitzbank
- Neu positionierte Fußrasten
- Neue Lagerbuchsen erleichtern Ein- und Ausbau des Hinterrads
- Bremssattel und Bremsscheiben-Protector hinten modifiziert

YZ250F

Auch die YZ250F ist für die spontane Kraftentfaltung ihres drehfreudigen Viertaktmotors bekannt. Nachdem die Maschine ihr Siegpotenzial in der MX2 GP-Meisterschaft mehrfach unter Beweis stellen konnte, gilt sie in jeder Hinsicht als hochkarätiger Wettbewerber in der Viertelliter-Klasse.

Im Modelljahr 2006 schickt Yamaha die zweite Generation der YZ250F ins Rennen. Da auch sie mit dem komplett neuen Aluminium-Rahmen der YZ450F ausgerüstet ist, tritt die YZ250F als fortschrittlichste Hochleistungs-Maschine in der 250er Viertaktklasse an.

Schon in der Vergangenheit verhalf das Fünfventil-Triebwerk der YZ250F zu Siegen in den GP-Wettbewerben. Im neuen Modelljahr tragen zahlreiche Verbesserungen dazu bei, Potenzial und Leistungscharakter des Viertakters noch einmal zu erhöhen.

YZ250F MOTOR

Nachdem der Hochleistungs-Viertakter mit Fünfventil-Zylinderkopf sein Siegpotenzial in zahlreichen MX2 GP-Wettbewerben unter Beweis gestellt hatte, konzentrierten die Yamaha Ingenieure ihre Entwicklungsarbeit auf zwei Kernbereiche. Zum einen verbesserten sie die Leistungsentfaltung bei niedrigen und mittleren Drehzahlen, zum anderen wurde die Leistungsausbeute bei hohen Drehzahlen optimiert.

Neue Auspuffanlage

Die komplett neue Auspuffanlage der YZ250F fördert die Kraftentfaltung bei niedrigen und mittleren Drehzahlen und verbessert zudem das Ansprechverhalten des Motors. Verantwortlich dafür ist eine vierflutige Expansionskammer (vorher zweiflutig), die den pulsierenden Abgasdruck optimiert, die Abführung der Abgase beschleunigt und auf diese Weise einen effizienteren Gaswechsel ermöglicht.

Die Verlegung der Auspuffanlage wurde an den neuen Aluminium-Rahmen angepasst. Schließlich weist der Schalldämpfer ein größeres Volumen auf und erfüllt die jüngsten FIM-Vorschriften.

Um der vierflutigen Auspuffanlage Rechnung zu tragen, arbeitet der Vergaser vom Typ FCR37 mit einer geänderten Abstimmung und einem modifizierten Drosselklappensensor. Auch die CDI-Zündanlage wurde neu abgestimmt. Schon im Vorgängermodell präsentierte sich der Motor als leistungsstärkste Kraftquelle seiner Klasse. Dank der ein- und auslassseitigen Verbesserungen geht die YZ250F im Modelljahr 2006 nun noch potenter zu Werke. Der Leistungszuwachs im unteren und mittleren Drehzahlbereich wird die Rundenzeiten daher weiter verbessern lassen.

Neue Trockensumpf-Schmierung mit separatem Öltank

Da ein niedriger Schwerpunkt die Handlingeigenschaften verbessert, spendierte Yamaha der YZ250F im Modelljahr 2006 ein neues Trockensumpf-Schmiersystem, dessen Öltank vor dem Motor platziert ist. Die Kammer für das Ölsieb im Kurbelgehäuse wurde überarbeitet, um den Ölkreislauf zu optimieren. Die modifizierte Form präsentiert sich zudem strömungsgünstiger, reduziert Ölpanschen und infolge dessen Pumpverluste.

Neue leistungsoptimierte Kühler

Die neuen Kühler der YZ250F entsprechen in Form und Funktion denen der neuen YZ450F. Obwohl sie die gleiche Größe aufweisen wie die des Vorgängermodells, arbeiten sie deutlich effizienter und tragen damit zu einer konstant hohen Leistungsausbeute des Motors bei.

Weitere Maßnahmen am Motor

Neben Verbesserungen am Kurbeltrieb verfügt der Motor über einen neuen Kickstarter, einen kompakteren Choke-Knopf und modifizierte Ölleitungen.

Wesentliche technische Merkmale des Motors

- DOHC-Viertaktmotor mit Flüssigkeitskühlung
- Bohrung x Hub: 77,0 x 53,6 mm
- Fünfventil-Zylinderkopf
- Modifizierte Vergaser-Abstimmung, modifiziertes TPS
- Neue vierflutige Auspuffanlage
- Größerer Schalldämpfer
- Neue Trockensumpfschmierung mit separatem Öltank
- Leistungsoptimierte Kühler wie YZ450F
- Neuer Kickstarter
- Neue CDI-Zündanlage
- Überarbeiteter Kurbeltrieb
- Modifizierte Ölleitungen
- Optimierter Ölkreislauf
- Neu gestaltetes Ölsieb im Kurbelgehäuse

YZ250F CHASSIS

Die folgenden Merkmale betreffen sowohl YZ250F als auch YZ450F. Eine detaillierte Beschreibung finden Sie im entsprechenden Abschnitt zur YZ450F.

Wesentliche technische Merkmale des Chassis

- Komplett neuer und leichter Aluminium-Rahmen
- Modifizierter Aluminium-Hilfsrahmen
- Neue Teleskopgabel mit neuen inneren Komponenten
- Neue Gabelbrücken und größerer Standrohrversatz
- Neues Federbein mit Titan-Feder
- Stabilere Hinterradschwinge
- Überarbeitete Hebelanlenkung
- Konifizierte Lenker mit einstellbarer Lenkerbefestigung
- Komplett überarbeitetes „Airflow-Design“
- Neue Sitzbank
- Neu positionierte Fußrasten
- Neue Lagerbuchsen erleichtern Ein- und Ausbau des Hinterrads
- Bremssattel und Bremsscheiben-Protector hinten modifiziert

YZ250

Die Yamaha YZ250 bietet dem Motocross-Piloten jene Mischung aus Agilität und Leistung, die man von einem Zweitakter zu Recht erwartet. Die Maschine wurde über die Jahre stetig weiterentwickelt und gehört heute zu den Besten in Sachen Motor- und Fahrwerkstechnologie.

Die Serienmaschine, die dem Privatfahrer heute zur Verfügung steht, weist eine bemerkenswerte Ähnlichkeit zu den Arbeitsgeräten der Yamaha Werksfahrer auf, allen voran der US AMA Supercross-Meister 2004, Chad Reed. Denn schon immer zählte es zur Yamaha-Philosophie, die Werks-Technologie in den Serienbau zu übernehmen, nachdem sie sich auf höchstem Niveau bewährt hatte. Diese Entwicklungspolitik zeigt sich auch bei den YZ Motocross-Maschinen des Jahrgangs 2006.

YZ250 MOTOR

Wesentliche technische Merkmale des Motors

- Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitakter mit YPVS
- Bohrung x Hub: 66,4 x 72,0 mm
- Neue Auspuffanlage entsprechend der FIM-Geräuschvorschriften

YZ250 CHASSIS

Leichtgewichtiger Aluminium-Rahmen

Auch die jüngste YZ250 setzt auf den leichten Aluminium-Rahmen des letzten Modelljahres, der Chad Reed zu seinem historischen Sieg in der US AMA 250 Supercross Serie 2004 verhalf.

Modifizierte Teleskopgabel mit größerem Standrohrversatz

Entsprechend der YZ-Viertaktmodelle verfügt auch das leichtgewichtige Chassis der YZ250 über optimierte Federelemente. Dazu zählen der größere Standrohrversatz sowie die modifizierten Dämpferventile und Gabelfedern. Die Kashima-Beschichtung von Dämpferzylinder und Kolbenstange sorgt für eine reibungsarme Funktion der Komponenten, während der auf 24 Millimeter reduzierte Zylinder und die neuen, reibungsarmen Dichtringe ein weiches Ansprechverhalten und einen verbesserten Dämpfungseffekt gewährleisten.

Die überarbeiteten, stabileren Gabelbrücken verbessern die Handlingeigenschaften und liefern spürbar mehr Rückmeldung.

Neues Federbein mit Titan-Feder

Das Federbein profitiert von der ultraleichten Titan-Feder und der 18 Millimeter starken Dämpferstange, während die neu gestaltete Schwinge mehr Seitenstabilität bietet und das Hinterrad noch präziser führt.

Verstellbarer Lenker und neue Sitzbank

Dank einer neuen Klemmung lässt sich der Renthal Aluminium-Lenker um 10 Millimeter nach vorn oder hinten verstellen. Damit findet jeder Pilot die Position, die seinem Fahrstil entspricht. Auch die neue Sitzbank bietet mit ihrem flacheren Profil und der optimierten Polsterung mehr Fahrkomfort.

Weitere Änderungen am Chassis

Zu den weiteren Änderungen zählen der kompaktere Bremssattel samt Protektor am Hinterrad, neue Kotflügel und Seitendeckel sowie ein überarbeitetes Startnummernschild.

Wesentliche technische Merkmale des Chassis

- Leichter Aluminium-Rahmen
- Neue Seitenverkleidung rechts

Die folgenden Merkmale betreffen sowohl YZ250 als auch YZ450F. Eine detaillierte Beschreibung finden Sie im entsprechenden Abschnitt zur YZ450F.

- Neue Teleskopgabel mit neuen inneren Komponenten
- Neue Gabelbrücken und größerer Standrohrversatz
- Neues Federbein mit Titan-Feder
- Stabilere Hinterradschwinge
- Einstellbare Lenkerbefestigung
- Kompakterer Bremssattel samt Protektor hinten
- Neues Startnummernschild und neue Kotflügel
- Flachere Sitzbank mit optimierter Polsterung

YZ125

Nach der kompletten Überarbeitung im Modelljahr 2005 konnte die Yamaha YZ125 ihre herausragende Rolle unter den Zweitakttern der Achttelliter-Klasse erneut bestätigen. Die explosive Leistungsentfaltung und die überaus agilen Handlungseigenschaften waren auch hier der Schlüssel zum Erfolg. Zugleich unterstreicht die YZ125 das Bestreben von Yamaha, ein möglichst breites Angebot an Hightech-Geländemaschinen bereitzustellen.

Der kraftvolle 125 ccm Zweitakter erfuhr im Modelljahr 2006 zahlreiche Verbesserungen, während sich im Bereich Chassis sämtliche Änderungen wieder finden, die auch der YZ250 zuteil wurden.

YZ125 MOTOR

Überarbeitete Brennraumgestaltung

Um das Leistungspotenzial im oberen Drehzahlbereich zu verbessern, erhält die YZ125 im Modelljahr 2006 einen neuen Zylinderkopf mit überarbeitetem Brennraum. Ebenfalls neu ist die Zündkerze vom Typ NGK BR9EVX, deren Platin-Mittelelektrode das Spurtvermögen steigert.

Neue Vergaserabstimmung

Dank neuer Vergaserabstimmung arbeitet der Zweitakter noch effizienter, während der neu gestaltete Luftfilterkasten mehr Raum im Bereich des Federbeins lässt. Auch die CDI-Zündanlage wurde auf die Änderungen im Bereich Zylinderkopf und Vergaser abgestimmt. Im Ergebnis kann der Motor seine Trümpfe besonders im mittleren und oberen Drehzahlbereich nun noch effektiver ausspielen.

Neue YPVS-Feder

Das YPVS-System der YZ125 arbeitet im Modelljahr 2006 mit einer neuen Feder. Diese kleine aber überaus wirkungsvolle Maßnahme trägt zu einem weicherem Drehmomentverlauf bei und bedingt eine gleichmäßigere Leistungsentfaltung über den gesamten Drehzahlbereich.

Größerer Schalldämpfer

Der neue Schalldämpfer der YZ125 reduziert den Schalldruckpegel um 2 Dezibel und erfüllt damit die neuen FIM-Geräuschvorschriften.

Wesentliche technische Merkmale des Motors

- Flüssigkeitsgekühlter Zweitaktmotor
- Bohrung x Hub: 54,0 x 54,5 mm
- Neuer Zylinderkopf mit überarbeitetem Brennraum
- Neue Platin-Zündkerze vom Typ NGK BR9EVX
- Neue Feder für YPVS
- Neuer Schalldämpfer erfüllt FIM-Geräuschvorschriften

YZ125 CHASSIS

Wesentliche technische Merkmale des Chassis

- Leichter Aluminium-Rahmen
- Neue Seitenverkleidung rechts

Die folgenden Merkmale betreffen sowohl YZ125 als auch YZ450F. Eine detaillierte Beschreibung finden Sie im entsprechenden Abschnitt zur YZ450F.

- Neue Teleskopgabel mit neuen inneren Komponenten
- Neue Gabelbrücken und größerer Standrohrversatz
- Neues Federbein mit Titan-Feder
- Stabilere Hinterradschwinge
- Einstellbare Lenkerbefestigung
- Kompakterer Bremssattel samt Protektor hinten
- Neues Startnummernschild und neue Kotflügel
- Flachere Sitzbank mit optimierter Polsterung

Yamaha Rinaldi Research & Development (YRRD)

Yamaha Rinaldi Research & Development (YRRD) ist eine seit vielen Jahren bestehende Partnerschaft zwischen Yamaha Motor Europe und dem anerkannten Motocross-Experten und Ex-Weltmeister Michele Rinaldi.

Fahrer	Status	Klasse	Maschine
Stefan Everts	Werksfahrer	MX1	YZ450FM
Brian Jorgensen	Werksfahrer	MX1	YZ450FM
Cédric Melotte	Werksfahrer	MX2	YZ250FM
Antonio Cairoli	werksunterstützt	MX2	YZ250F
Alessio Chiodi	werksunterstützt	MX2	YZ250FM
Andrew McFarlane	werksunterstützt	MX2	YZ250FM

Stefan Everts – Der Fahrer

Seit 2001 fährt „der beste Motocross-Pilot aller Zeiten“ für Yamaha. Schon in seinem ersten Jahr war Stefan Everts mit dem Yamaha L&M Motocross Team erfolgreich und konnte fortan die Weltmeisterschaft regelmäßig für sich entscheiden.

YZ450FM – Die Maschine

Die YZ450FM (M steht für Factory Modified) ist keine in Handarbeit entstandene Spezialanfertigung. Als Basis dient vielmehr ein Serienmodell, das im Yamaha Werk mit speziellen Kayaba-Federelementen und zahlreichen YRRD-Parts ausgerüstet und auf den einzigartigen Fahrstil von Everts abgestimmt wird.

Da die YRRD-Parts bei jedem Yamaha Offroad-Händler erhältlich sind, lässt sich auf Basis der serienmäßigen YZ450F eine Maschine aufbauen, die in technischer Hinsicht der MX1-Version eines Stefan Everts sehr nahe kommt.

Saison	Wettbewerb	Maschine
2004	MOTOCROSS MX1 WELTMEISTERSCHAFT	YZ450FM
2003	MOTOCROSS GP WELTMEISTERSCHAFT	YZ450FM
2002	500 MOTOCROSS WELTMEISTERSCHAFT	YZ500FM
2001	500 MOTOCROSS WELTMEISTERSCHAFT	YZ500FM

YRRD High Performance Motocross Racing Parts

Die von YRRD entwickelten Hochleistungskomponenten für den Motocross-Rennsport basieren auf den weltmeisterlichen Erfahrungen des Yamaha Werksteams und anderer von Yamaha offiziell unterstützten Teams im Motocross Grand Prix (MXGP).

Die YRRD-Teile sind bei autorisierten Yamaha Händlern erhältlich und stehen als komplette YRRD Racing-Kits auch dem Privatfahrer zur Verfügung. Die Kits wurden für jene Yamaha YZ-Eigner entwickelt, die ihre Maschine durch spezielles Motor- und Fahrwerks-Tuning noch wettbewerbsfähiger machen möchten. Auf diese Weise lässt sich ein Leistungspotenzial realisieren, das mit den MXGP-Maschinen der offiziellen Werksfahrer durchaus vergleichbar ist.

YRRD Special Racing Parts Kits

Die von YRRD entwickelten Rennsport-Komponenten sind aufeinander abgestimmt und daher nur als Komplett-Kit für die Modelle YZ450F (inklusive Bigbore-Kit YZ497F), YZ250F und YZ125 erhältlich. Jeder Kit umfasst unter anderem eine Lichtmaschine, diverse Vergaser-Komponenten, Kolben, Zylinder, Auspuffanlage, CDI-Zündanlage, Nockenwellen und Kurbelwelle.

Weitere Informationen zu den YRRD Racing-Kits 2006 liegen ab September 2005 vor.

WR450F

An den ersten beiden Tagen der E2 Enduro-Weltmeisterschaft 2005 dominierte der Yamaha-Pilot und amtierende E1-Weltmeister Stefan Merriman das Renngeschehen sehr deutlich. Dabei demonstrierte er nicht nur seine fahrerischen Qualitäten, sondern stellte zugleich das Siegpotenzial der Yamaha WR450F unter Beweis.

Unter den Top-Piloten gilt Merriman als einer der beständigsten Enduristen, die in jeder Kategorie durchweg Spitzenleistungen abliefern. Seine Dominanz bewies er bei der E1-Weltmeisterschaft 2004 besonders eindrucksvoll: Mit seiner Yamaha WR250F gewann Stefan Merriman jeden Lauf und wurde am Ende zum vierten Mal verdienter Enduro-Weltmeister.

WR450F MOTOR

Motorseitig profitiert die WR450F von einem neuen Schaltmechanismus, der die Gangwechsel spürbar erleichtert. Weitere Neuerungen sind der verstärkte Ratschen-Mechanismus des Kickstarters und der überarbeitete Zylinderkopf.

Wesentliche technische Merkmale des Motors

- DOHC-Viertakter mit Flüssigkeitskühlung
- Bohrung x Hub: 95,0 x 63,4 mm
- Modifizierter Fünfventil-Zylinderkopf
- Leichter schaltbares Getriebe
- Verstärkter Kickstart-Mechanismus

WR450F CHASSIS

Im Modelljahr 2006 erstrecken sich die Maßnahmen besonders auf das Chassis. Wesentliche Änderungen betreffen hierbei die Federelemente.

Enduro-spezifische Abstimmung der Teleskopgabel

Geschwindigkeitsspektrum und Geländebeschaffenheit stellen den Endurofahrer vor gänzlich andere Herausforderungen als einen Motocross-Piloten. Deshalb arbeiten die Telegabeln der WR450F und WR250F im Modelljahr 2006 mit neuen inneren Komponenten, die exakt auf die Bedürfnisse von Enduro- und Trail-Piloten abgestimmt sind.

In den meisten Kartuschengabeln wird die Strömungsgeschwindigkeit des Gabelöls (und damit die Dämpfung) über Blattventile bestimmt, die aus dünnen Scheiben bestehen. In den neuen WR-Modellen arbeiten die Ventile der Druckstufendämpfung zusätzlich mit einer Schraubenfeder, die beim Einfedern auf sehr geringe Kräfte reagiert. Gerade bei langsamer Fahrt im schweren Gelände zeigt die Telegabel daher eine weiche Dämpfungscharakteristik, die das Handling erleichtert und den Fahrer weniger ermüdet.

Auch das Federbein wurde auf die neue Dämpfungscharakteristik der Telegabel abgestimmt. Damit gehen die WR-Enduros im Modelljahr 2006 komfortabler und noch wettbewerbsfähiger auf die Strecke.

Neue Sitzbank

Die Sitzbank ist mit einem komfortableren Schaumstoff abgepolstert.

Digital-Instrumente

Im Modelljahr 2006 profitieren Enduro- und Trail-Piloten von einem kompakten digitalen Multifunktions-Display, das mit Tachometer, zwei Kilometerzählern und einer Zeituhr ausgestattet ist. Das Messgerät lässt sich auf unterschiedliche Reifendimensionen kalibrieren.

Die folgenden Merkmale betreffen sowohl die YZ- als auch die WR-Modelle 2006:

- Neue Hinterradschwinge
- Einstellbare Lenkerbefestigung
- Neuer Bremssattel-Protector hinten
- Neue Bremsscheiben-Abdeckung hinten
- Neuer Kotflügel vorn

Wesentliche technische Merkmale des Chassis

- Zweischleifen-Stahlrohrrahmen
- Aluminium-Hilfsrahmen
- Neue WR-spezifische Teleskopgabel
- Neue Federbein-Abstimmung
- Neues digitales Multifunktions-Display

Die folgenden Merkmale betreffen sowohl die YZ- als auch die WR-Modelle. Eine detaillierte Beschreibung finden Sie im entsprechenden Abschnitt zur YZ450F.

- Neue Schwinge mit geänderter Festigkeitsstruktur
- Neue Gabelbrücke mit verstellbarer Lenkerbefestigung
- Neuer und kompakterer Bremssattel hinten
- Neuer Bremsscheiben-Protector hinten
- Neu geformter Kotflügel vorn
- Komfortablere Sitzbank

WR250F

Mit ihren E1-Weltmeistertiteln hat die WR250F eindrucksvoll bewiesen, dass sie die erfolgreichste 250 ccm Viertakt-Enduro der Gegenwart ist.

Tatsächlich konnte die WR250F vier Enduro-Weltmeisterschaften in Folge für sich entscheiden. Und Yamaha ist dabei, seit die FIM eine Weltmeisterschaft in dieser Klasse ausschreibt.

Rekord-Weltmeister WR250F

2001: Stéphane Peterhansel / Yamaha WR250F

2002: Peter Bergvall / Yamaha WR250F

2003: Peter Bergvall / Yamaha WR250F

2004: Stefan Merriman / Yamaha WR250F

Mit zahlreichen Verbesserungen im Bereich Chassis empfiehlt sich die WR250F auch im Modelljahr 2006 als allererste Wahl für Fahrer, die auf überlegene Leistung und unerreichte Zuverlässigkeit setzen.

Der Rekord spricht für sich.

WR250F Motor

Ein Motor, der die E1 Enduro-Weltmeisterschaft in der 250 ccm Viertaktklasse dominiert. Dafür stehen Piloten wie Stéphane Peterhansel, Peter Bergvall und nicht zuletzt Stefan Merriman, die auf ihrer Yamaha WR250F zwischen 2001 und 2004 vier Weltmeistertitel in Folge einfuhren.

Zu den Änderungen im Modelljahr 2006 zählen ein Sekundär-Luftsystem sowie begleitende Modifikationen in den Bereichen Zylinderkopf, CDI-Zündanlage und Vergaser.

Diese Maßnahmen reduzieren die Abgasemissionen und verbessern die Gasannahme im Leerlauf.

Wesentliche technische Merkmale des Motors

- DOHC-Viertakter mit Flüssigkeitskühlung
- Bohrung x Hub: 77,0 x 53,6 mm
- Fünfventil-Zylinderkopf
- Neues Sekundär-Luftsystem
- Neues Pleuel
- Modifizierte CDI-Zündanlage
- Abstimmung von Zylinderkopf, Vergaser und Luftfilterkasten auf das neue Sekundär-Luftsystem

WR250F CHASSIS

Die Änderungen für 2006 im Bereich Chassis entsprechen denen der WR450F. Eine detaillierte Beschreibung finden Sie im entsprechenden Abschnitt zur WR450F.

Wesentliche technische Merkmale des Chassis

- Zweischleifen-Stahlrohrrahmen
- Aluminium-Hilfsrahmen
- Neue WR-spezifische Teleskopgabel
- Neue Federbein-Abstimmung
- Neues digitales Multifunktions-Display

Die folgenden Merkmale betreffen sowohl die YZ- als auch die WR-Modelle. Eine detaillierte Beschreibung finden Sie im entsprechenden Abschnitt zur YZ450F.

- Neue Schwinge mit geänderter Festigkeitsstruktur
- Neue Gabelbrücke mit verstellbarer Lenkerbefestigung
- Neuer und kompakterer Bremssattel hinten
- Neuer Bremsscheiben-Protector hinten
- Neu geformter Kotflügel vorn
- Komfortablere Sitzbank

YZ85/LW

Die Modelle YZ85/LW weisen 2006 nur geringfügige Änderungen auf. Dazu zählen neue Materialien für die Sitzbank (wie die großen YZ-Modelle) und modifizierte Graphics und Logos.

TT-R125/E/LW/LWE, TT-R90

Wie die YZ verfügen auch die TT-R Modelle über neue Sitzbank-Materialien.

Die TT-R125-Modelle sind in Deutschland nicht verfügbar.

PW80 and PW50

Die PW-Modelle werden 2006 mit neuen Graphics und Logos ausgeliefert.