

# Drznite si!

besedilo: Matevž Hribar • foto: Aleš Pavletič, Simon Dular

Doživeti (motociklistični) svet na način, drugačen od povprečnega. Domačim povejte, da vas tri dni ne bo, na prtljajnik privežite spalno vrečo in staro vojaško šotorsko krilo in ... In se odpeljite. Cilj niti ni pomemben.



» Vsi se, hvala pisani raznolikosti na tem svetu, ne boste strinjali, a sam menim, da se najlepše motoristične zgodbe pišejo tam, kamor štirikolesniki z izjemo traktorjev redkeje zahajajo. Na asfaltu, ki si to ime komajda še zasluži, ali celo tam, kjer se gladka siva prevleka konča in pred motoristom zazija razdrapan makadam, zato sem bil sila navdušen nad prvimi fotografijami predlani predstavljene Ténéréjke. Ja, končno, kaj pa vas je držalo nazaj, da ste nas pustili čakati toliko let? Končno (vsaj na zunaj) čisto pravi reli dirkalnik, seveda prilagojen uporabi povprečnega avanturističnega smrtnika, ki ni oranžne barve. Marsikdo je ob pogledu na testno lepoticco pripomnil, da bi bila z lahkoto obarvana v barve KTM-ove ekipe za dakarski reli. Visoko nasajen sedež, pokončno postavljena prednja maska zelo ostrih potez z ravno prav velikim vetrobranom in armaturno ploščo za njim, po njenem položaju in obliki zelo podobno navigacijskim pripo-

močkom iz pušcavskih preizkušenj. Pa široko krmilo, ob straneh groba zaščitna plastika, brez skrtarjenja odmerjena zaščita trebuha in celo stranskega bloka (da ob morebitnem padcu stopalka zavore ne prebije 'deklca'), ozka silhueta iz ptičje perspektive in par izpušnih loncev pod zadnjim sedežem - pravi dirkalnik!

Ampak že ob predstavitvi na svetovnem spletu mi je bilo obenem jasno, da to ni in noče biti stroj za premagovanje 800-kilometrskih etap čez sipine. A-a, niti slučajno! Poglejte prednje vilice in križe, ki držijo klasične teleskope. Ozke, z odstranljivo gumo obložene stopalke, dvostopenjski sedež za dva, stopalko zavore iz krivljene pločevine (in ne iz kakšnih lahkih aluminijastih odlitkov) ... Se razumemo? Ténéré ne prihaja iz Yamahinega R-programa in je ne bomo, razen konkretno predelane, videvali na dakarskih relijih, kjerkoli se bo ta pač že odvijal. Ampak, hej - nič narobe, avanturizem ni pogojen z adrenalinskimi



Yamaha gleda na teren pred seboj kot pravi reli dirkalnik.

skoki in odnašanjem zadnjega kolesa!

Ténéré je konj, ki bo ponosno čakal na parkirišču pred vašim delovnim mestom, da vas bo zapeljal domov po ne najbližji poti. S Ténéréjem med točkama A in B ne boste iskali daljic, ampak krivulje v vseh treh dimenzijah in povsem možno je, da se boste nekje na poti odločili, da B niti ni nujna obiska, ampak boste zavili proti C ali pa Ž, če bo časa dovolj. Tako kot sem prvi dan testa, potem ko

### Yamaha XT 660 Z Ténéré

**Cena testnega vozila:** 6.990 EUR (akcijska cena: 6.390 EUR)

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: enovaljni, štiritaktni, 660 cm<sup>3</sup>, štiri ventili, elektronski vbrizg goriva.

Največja moč: 35 kW (48 KM) pri 6.000/min.

Največji navor: 58 Nm pri 5.500/min.

Prenos moči: 5-stopenjski menjalnik, veriga.

Okvir: jeklen cevni.

Zavore: spredaj dva koluta Ø 298 mm, zadaj kolut Ø 245 mm.

Vzmetenje: spredaj klasične teleskopske vilice, 210 mm giba, zadaj enojni blažilec, 200 mm giba.

Gume: 90/90-21, 130/80-17.

Višina sedeža od tal: 895 mm.

Posoda za gorivo: 23 l.

Medosna razdalja: 1.505 mm.

Teža s tekočinami: 206 kg.

Zastopnik: Delta Team, Cesta krških žrtev 135a, Krško, 07/4921444, [www.delta-team.com](http://www.delta-team.com).

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ športen, robustni videz
- ▲ uporaben, prožen motor
- ▲ uporabnost na lažjemu terenu
- ▲ cena
- ▲ poraba goriva

- ▼ preslabotno vzmetenje za resnejše terenske podvige
- ▼ izrazito sedlast sedež
- ▼ kakšen konj več ne bi škodil
- ▼ vrtnčenje zraka okoli čelade



sem kobilico prevzel pri Labi v Litiji in končal z mučenjem tipkovnice v Ljubljani, zajahal ... Auu! Preklete, zadnji del je postavljen visoko, sopotnikova držala pa odlita iz plastike, trše od mojega kolena. Zaradi gledalcev le stisnem zobe in prekolnem neuporabo kolen-skih ščitnikov in - odpeljem. Namesto trideset jih je tisto popoldne padlo skoraj sto in kako tretjino tega po makadamih, osemdeset odstotkov preostalih pa po ozkih in vijugastih cestah. Kje? Ne povem, poiščite sami, (tudi) to je čar take sorte motociklizma.

Enovaljnik, ki ga obliva voda, po kratkem življenju jočem zvoku zaganjalnika vedno rad prižge, ne da bi se trudili z dodajanjem plina ali vzvodi za hladni zagon. Skozi dva dušilca (tisto, kar

vidite, je le plastična zaščita) oddaja pridušeno bobnenje, pri odvzemanju plina občasno začinjeno z značilnim enovaljniškim pokom. Kot smo že vajeni iz enduro in supermoto različice XT, s katerima si deli motor, so tresljaji zmanjšani na minimum. Jih čutimo,



Prednje kolo meri terenskih 21 palcev, zato boste lahko stlačili gor tudi grobo ozobljene gume.



Zadnja nihalka, ulita iz aluminija, je lep nadomestek pohištvenih cevi, kakršne vidimo na cenejših motociklih.



Sedež je lep in spodobno udoben tudi za dva, a je njegova oblika skregana s športnostjo.

“Sedež ne dopušča presedanja naprej in nazaj.”

zlasti pri višjih vrtljajih (do 170 kilometrov na uro gre!), a v primerjavi z enovaljniki prejšnjih generacij (denimo prejšnje generacije LC4) je pritajeno vibriranje Yamahe zanamljivo. Motor se, zakonsko zadušeni in omejen, odziva nekoliko leno, a zato enakomerno

in z zelo enakomernim naraščanjem moči. Ni zaletavanja pri dodajanju plina, ni grobega zaviranja pri odvzemanju – skratka, motor je zelo kultiviran. V višave ga nima smisla priganjati, najlepše pa se počuti v srednjem območju vrtljajev (torej okoli številke 5.000 na analognem merilniku), takrat, ko od njega ne zahtevamo pospeškov, pa lahko kruzamo tudi pri dveh 'jurjih'. V peti prestavi se tako na ravni cesti najlepše pelje s kakšnimi 120 kilometri na uro, čeravno gre lahko veliko hitreje. Težava je v tem, da je vetrobran ravno toliko visoko postavljen, da se srednje visokemu motoristu veter vrtniči okoli čelade. To se najbolje občuti, če se med vožnjo dvignemo s sedeža – upor vetra v život bo sicer večji (napornejši), a bučajočih шумov okoli čelade občutno manj. Zagotovo je pri ponudnikih dodatne opreme mogoče že dobiti kakšen podaljšek, ki težavico odpravi, kot rešitev pa se vedno obnese tudi dobra čelada.

Pri sedežu, okrancljanem z rdečimi šivi, moti to, da ne dopušča presedanja naprej-

| Yamaha XT 660 Z Ténéré



Armaturka - ničesar nismo pogrešali.



Pokrvi izpušnih loncev iz umetne mase se ne segrejejo.

nazaj, kar pri terenski vožnji ni dobro, včasih pa tudi pri cestni, ko imajo ritnice dovolj na enem mestu sedečih kilometrov in je treba sesti levo in desno, malo bolj nazaj in naprej. Zaradi poudarjene sedlaste oblike celo nahrbtnik moti! Kar se ugodja tiče, pripomb ni, z nevibrirajočim motorjem kakih 200 kilometrov v sušu ne bi smelo pomeniti težave. Če pomnožimo našo izmerjeno porabo (5,3 litra na 100 živahnih kilometrov) in prostornino posode za gorivo, domet znaša kar dobrih 400 kilometrov! Kar je pohvale vredno, sredi neobljudenih prostranstev je zaloga goriva življenjskega pomena.

Na cesti se pri spremembah smeri čuti, da ima tale Yamahca kar visoko težišče. Nič šokantnega, drugačnost hitro pride v kri in vožnja po ovinkih je lahkotna in zabavna. Tudi počez gre, če je treba. Pravo veselje je zaviti s ceste na makadam, kjer se motocikel počuti zelo domače. Kot že rečeno – ni dirkalnik, a ima dovolj komponent iz terenskega programa, da se bo dalo zapeljati povsod, kjer je to dovoljeno. In še malo dlje. Zavore so dobre, čeprav sem od dveh kolutov pričakoval več ostrine, vzmetenje je mehko in rahlo plavajoče, menjalnik ubogljiv s povprečno oceno hitrosti in dolžine hoda.

Ténéré je trenutno brez prave konkurence. BMW F 800 GS je tič podobne sorte, a za vsaj tri tisočake dražji, KTM je svoj enovaljni Adventure že umaknil iz programa, novega pa še ni, Aprilia Pegaso Trail – da, ta mu je še najbliže, a ob Yamahi deluje kot nedoraslo revše (pa brez zamere). Če vam je blizu v uvodu zapisan način odkrivanja sveta na dveh kolesih in če z njo ne mislite posnemati Cyrila Despresja, bo izbira kar pravnja. Zdaj čakamo še različico s privednikom super. Morda že leta 2010? ◀