

Test:

YAMAHA XTZ 750 SUPERTÉNÉRÉ

Sploh si ne predstavljam. Tistih mož, namreč, ki do konca vzdržijo na afriški dirki Pariz-Dakar. Si predstavljate? Tja do 800 kilometrov na dan, skozi skalovje, peščene sipine, s polnim plinom, z opletajočimi dvemi stoti in pol motocikla med nogami. Skozi dobrih 10.000 kilometrov poti. Garanje!



PRIDIH AFRIKE

Yamaha XTZ 750 superténéré ima svoje korenine v motociklih, ki so se kralili v Afriki.

Podobnost je več kot očitna. Puščavski pridih veje že iz imena. Tudi obline in zmogljivosti motocikla se spogledujejo z dirkalniki, ki so jih puščavski lisjaki tako neusmiljeno gnali skozi najtežje razmere. Vozniki so zahtevali trpežnost, zahtevali so moč in visoko hitrost, ne nazadnje tudi nekaj potrebnega udobja.

Pariz-Dakar je, bil v začetku velika avantura francoskih pustolovcev. Afrika ima svoj čar. Iz avanture je nastala profesionalna dirka in sočasno tudi zanimiva modna smer - v oblikovanju motociklov.

Za civilni trg so tehniki in oblikovalci odvzeli dirkaško grobost, žlahtne materiale so zamenjali z bolj vsakdanjimi in predvsem cenejšimi, dodali eleganco in tako dokaj uspešno krstili križanca, ki bi mu lahko v avtomobilizmu postavili nasproti, kot zrcalno

sliko, uglajene terence današnje generacije.

Je v tem kaj slabega? Sploh ne. Seveda. Kdo pa, pravzaprav, zmore v svojem življenjskem okolju najti prostor in čas, da bi svojega terenca gnal v najslabše razmere, na stotine kilometrov daleč. Nekajletna izkušnja trdi, da se večina tovrstnih motociklov kotali po asfaltu in le v manjši, zelo majhni meri se izpod koles praši in frči kamenje.

Uporaba v urbanem okolju je narekovala nove smeri v oblikovanju cestno-terenskih motociklov, ki so bili v začetku veliko bolj grobi, resni terenci. Na pogled ostajajo terenci. To je zaželeno, kajti priokus avanture, pa še vsaj imidž pustolovstva, je še vedno cenjen. Tudi vzmetenje in game so do neke mere kos grobosti neutrujenih poti.

Civiliziranost pa se kaže v povečanem udobju, bogatejši opremljenosti, morda tudi krhkosti določenih elementov (plastika!) in zelo dobrih vozniških last-



Cestni terenec: sodobna tehnika, visoke zmogljivosti, vsečne obline in bogata oprema.





nostih na asfaltu.

Ta koktajl sploh ni napačen. Če ne narediš napake pri nakupu in ne zamenjaš plesnih čevljev z gojzarji, je Yamaha XTZ 750 superténéré lahko na kožo pisan motocikel. Z dolgim gibom vzmetenja, uravnane na potovalno mehkoost, ponuja na še tako raztrganem asfaltu salonsko udobje; na ne pretirano težavnih terenih pa motocikel neravnine pogoltno brez upiranja.

Gume (testna Yamaha je bila obuta v gume Bridgestone Trail Wing 47/48) so na asfaltu solidna opora, v razmočenem ali sipkem terenu pa šibka plat motocikla. Tako kot teža: z vsemi tekočinami, z orodjem in seveda polno posodo za gorivo tehtnica pokaže 236 kg. Teh kilogramov za vožnjo na asfaltu ni moteče veliko. Če pa je treba motocikel ročno riniti skozi spolzko globel, se zaveš, da si od superténéréja zahteval preveč.

Zmogljiv agregat omogoča živahno, ostro vožnjo in brez silnega napreznja voznika in mehanike je s to Yamaha mogoče pokazati zadnjo luč tudi bolj renomiranim dirkaškim replikam.

Za zabavo je poskrbljeno. Yamaha XTZ 750 superténéré nikakor ni treba zardevati. V naboru konkurenčnih motociklov bolj cestnega kot strogo terenskega razreda, kjer ji delajo družbo BMW R 80/100 GS, Cagiva Elefant 900, Honda Transalp, Honda Africa Twin in Kawasaki KLE 500, se Yamaha ponaša z zanimivo tehniko novejšega datuma.

Izstopa pogonski agregat; iz generacije Genesis izpeljani vrstni dvovaljni z močno naprej nagnjenima valjema (za čim bolj ravne sesalne kanale) sodi med najsodobnejše primerke štiriktakne tehnike. Blok motorja je deljen horizontalno, izstopa suhi karter. Prav tako izstopa glava motorja z dvema odmičnima gredema, gnanima z verigo in petventilsko tehniko. Vodno hlajenje motorja je prednost, ki postaja vse bolj očitna, v prid daljši življenjski dobi in boljje pridruženemu hrupu mehanike. XTZ je zelo tih in tako okolju prijazen motocikel.

Motor je vpet v dvojen, zaprt okvir iz cevi štirikotnega preseka. Zadaj se enojni blažilnik

sistema monocross opira na deltabox nihajne vilice. Spredaj pa se motocikel opira na solidne teleskopske vilice klasičnega tipa. Gib vzmetenja je sprejemljiv kompromis, saj z 235 mm spredaj in 215 mm zadaj ustreza tako cestni rabi kot uporabi v brezpotju. Isto je mogoče trditi za zavorni komplet treh kolutov.

Pohvaliti kaže bogato opremo motocikla. Prednji del, do višine valjev motorja, obdaja aerodinamični oklep, ki dovolj dobro varuje pred zračnim tokom. Tako vožnja s polno hitrostjo ni naporna. Agresiven na pogled pa hkrati zmogljiv je prednji par žarometov. Notranji del oklepa je lično zatesnjen.

Krmilo je klasično, opremljeno z znanimi, dobro delujočimi stikali in preglednimi ter mirnimi vzvratnimi ogledali. Plastična ščitnika rok sta cenena, toda pogosto prezrt dodatek, dobrodošel kot zaščita pred bolečimi udarci vejevja.

Udobnemu in prostornemu sedežu je mogoče zameriti, da se že po kratkotrajni uporabi prevleka začne mečkati. Priročen je prtijažnik, ki zaključuje sedež: ob straneh ima dva uporabna ročaja, ravna površina je po godu učvrstitvi prtijage. Hkrati pa je prtijažnik

tudi zaklenjen predal za orodje in drobnarije. Dobra rešitev.

Trebuš motorja je učinkovito zavarovan pred udarci od spodaj z zajetnim aluminijastim koritom. S plastičnimi pokrovkami sta obdana tudi prednja zavorna koluta. Z rebrastimi mehovi pa so v prid daljši življenjski dobi zaščitene tudi prednje vilice. Plastično zaščito najdemo še na kleščah zadnjega zavornega koluta. Zajeten izpušni lonec pa pred poškodbami varuje izbočen nosilec sopotnikovih nožnih opor. Pri yamahi XTZ je takole mogoče najti kar veliko detajlov, ki kažejo na pozornost konstruktorjev. Recimo še: pod desnim bočnim panelom varno ugnezdena rezervoarja zavorne tekočine zadnjega koluta in motornega olja. Tudi oba panela sta preprosto snemljiva z le enim ključem imbus, ki je priložen orodju.

Pogrešam pa solidnejšo parkirno oporo, ki bi se manj ugrezala v teren, pa hkrati omogočila, na primer, krpanje gum. Želim si tudi zajetnejši akumulator, ki je resda težji, toda po drugi strani daje več elektrike za vrtenje zaganjača, če se motor zaradi vlage v spletu električnih žic ali zaradi izsušenih uplinjačev upira.

Na cesti se je yamaha XZT 750 superténéré lepo odreza-



Delavnica Igorja Akrapoviča: meritve motorne moči na zadnjem kolesu. Merilna aparatura znamke Dynojet ameriške izdelave.



Na očeh: široko krmilo z znanimi stikali.

Pod trebuh potegnjeno aluminijasto korito varuje pred grobstmi s tal.





la. Namerili smo hitrost 180 km na uro, kar je dovolj tudi za nemške avtoceste. Na asfaltu je vožnja eno samo ugodje.

Igor Akrapovič je v svoji delavnici na merilni aparaturi Dynojet izmeril lepih 60 KM pri 7.500 vrtljajih v minuti - na zadnji gumi. Moč lepo zvezno narašča in tudi ko vrtljaji sežejo v prepovedanih 10.000, je na voljo še 45 KM. Zmogljiv motor.

Yamaha XTZ 750 supertenera: za uživanje, za vsakdanjo rabo, na asfaltu ali raztrganem makadamu, v dvoje z obilico prtljage - dober "bike". Vsestransko uporaben in za vožnjo nezahteven.

To bi znal biti tisti inteligentni motocikel, ki si ga želijo ne zelo ozko usmerjeni motociklisti.

MITJA GUSTINČIČ
FOTO: IGOR MODIČ

Nad kolo poveznjeni blatnik in ne pregrobo ozobljene gume oznanjajo, da je motocikel uglajeni terenec. Kolota s štiribatnimi kleščami učinkovito zavirata.

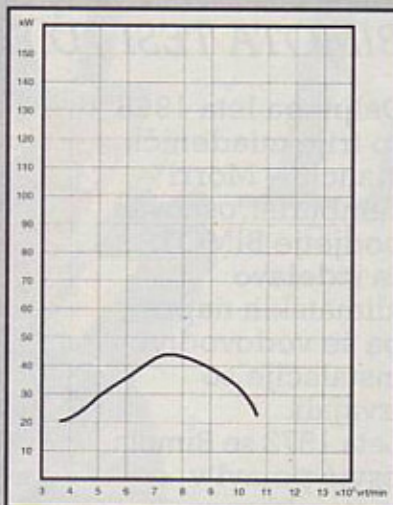
Tehnični podatki

Motor: dvovaljni - štiritaktni - vrstni - z naprej nagnjenima valjema - vodno hlajen - gred za dušenje vibracij - dve odlični gredi v glavi gnani z verigo - po pet ventilov na valj - vrtina in gib 87 x 63 mm - prostornina 749 kubikov - kompresija 9,5:1 - največja moč 51,5 kW (70 KM) pri 7.500 vrtljajih/min - največji navor 67 Nm pri 6.750 vrtljajih/min - dva uplinjoča mikuni BDST 38 - elektronski vžig - električni zaganjač - izpušna cev 2vl - akumulator 12V 14Ah.

Prenos moči: zobniški primarni prenos, razmerje 1,718 - večploščna sklopka v oljni kopeli - petstopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I, 2,846; II, 1,850; III, 1,429; IV, 1,174; V, 1,037 - veriga na zadnje kolo, razmerje 2,875.

Okvir: dvojen cevni - zaprt - kot glave okvira 27,5 stopinj - predtek I01 - medosna razdalja 1.505 mm.

Vzmetenje: spredaj oljno vzmetne teleskopske vilice s kraki premera 43 mm in hodom 235 mm - zadaj nihajne vilice deltabox z mono blažilnikom v sistemu monocross s hodom kolesa 215 mm.



Kolesa in gume: kolo spredaj 1,85x21 z gumo 90/90 - 21 - kolo zadaj 3,00x17 z gumo 140/80 - 17.

Zavore: spredaj 2x fiksni kolot premera 245 mm s plavajočo štiribatno čeljustjo - zadaj fiksni kolot premera 245 mm z dvobatno plavajočo čeljustjo.

Mere in teža: dolžina 2.285 mm - širina 815 mm - višina 1.355 mm - višina sedeža od tal 865 mm - najmanjša razdalja od tal 240 mm - posoda za gorivo 26,6 litrov - suha teža motocikla 195 kg.

Cene nadomestnih delov (v DEM)

| | |
|---|----------|
| - prednji blatnik | 88,60 |
| - ročica sklopke, komplet | 30,80 |
| - prednji levi smerokaz | 23,20 |
| - zadnji levi smerokaz | 23,20 |
| - posoda za gorivo | 1.000,00 |
| - sedež | 178,00 |
| - levo ogledalo | 50,60 |
| - veriga odlične gredi | 58,60 |
| - en sat, komplet | 194,00 |
| - pogonska veriga z obema verižnikoma | 303,20 |
| - komplet zavame ploščice za prednje kolo | 130,00 |

Naše meritve:

| | |
|------------------|---------------------|
| Pospešek: | |
| 0-60 km/h | 2,0 sek |
| 0-80 km/h | 3,1 sek |
| 0-100 km/h | 4,5 sek |
| 0-120 km/h | 6,5 sek |
| 0-140 km/h | 9,2 sek |
| 0-400 m | 13,3 sek (154 km/h) |

Največja hitrost v sedečem položaju: 177 km/h. Največja hitrost v ležečem položaju: 184 km/h. Poraba goriva, povprečje testa: 5,1 litra na 100 km. Teža motocikla (s polno posodo za gorivo): 236 kg. Največja moč motorja, izmerjena na zadnjem kolesu (merilna naprava dynojet): 44,1 kW (60 KM) pri 7.500 vrtljajih/min.

Cena: 8.550 DEM + 42 odstotkov tolarških dajatev
Zastopnik: Delta Team Krško, Cesta krških žrtev 12, 68270 Krško

