



Různé druhy motorek umí různé věci. Některé ti dovolí na dálnici procházet hyperprostorem, jiné tě zase pohodlně dovezou třeba na kraj světa. A pak existuje skupina strojů, na kterých se vyblbneš jak v terénu, tak třeba na klikatých okreskách či ve městě. Šestistovka XT je přesně tou mašinou, která ti všechny zmíněné aktivity dovolí a jako dárek navíc se ti bude velice ochotně zvedat na zadní kolo, kdykoli si při rozjezdu vzpomeneš.

Lesní dělník

Jak to vlastně bylo

Yamaha XT se narodila v roce 1984 a ve výrobním programu japonské továrny zůstala dodnes. Její život začal však již o rok dříve, kdy byl představen model Tenéré, ale ten se odlišoval pouze velikostí nádrže, přítomností olejového chladiče a elektrického startéru. Jak šel čas, měnila se tvář XT až do podoby, jak ji známe dnes. První větší změna se odehrála v roce 87, kdy se nádrž Yamahy dočkala zvětšení objemu z 11 na 13 litrů a zadní bubnová brzda byla nahrazena kotoučovou. Rok 1990 se stal pro XT-čko jakýmsi mezníkem, neboť vysoké zdvihy tlumičů, které dovolovaly odvážnější hrátky v terénu, byly okleštěny, čímž se sice stala šestistovka stabilnější na silnici, ale na druhou stranu ztratila hodně ze své terénní tváře. U roku 1990 ještě zůstaňme, protože od té doby začala Yamaha u svého endura nabízet kromě kickstartu i možnost startování „potupným“ čudlíkem. Shrnuť a podtrženo, přeměnilo se XT z opravdového

endura, jakým bylo zhruba do roku 1990, v hodnou motorku pro lidi, kteří se potřebují bezproblémově přepravit z jednoho konce města na druhý a o víkend si po lehké polní cestě dojedou na chatu či na ryby.

Jeden válec a tolik radosti
Jedním z hlavních důvodů oblíbenosti terénní Yamahy je bezesporu

Obecně nejoblíbenější jsou modely vyrobené do roku 1989 - opravdová endura s poměrně silným motorem se slušným zátahem odspodu

jednoválcový motor, který vyniká především svou jednoduchostí a spolehlivostí. Pohonná jednotka je chlazená vzduchem, má čtyři ventily v hlavě válce, ovládané jedním vačkovým hřídelem, poháněným pomocí řetězu. Motor má krásný zátaž ve spodních otáčkách a při jízdě není potřeba XT vůbec vytáčet, stačí jen

mírně otočit plynem, vychutnat si sílu a zařadit další rychlost. Když se dostaneš na pětku, můžeš na ni jet pořád a budeš-li potřebovat někoho předjet, stačí jen lehce přidat. Díky síle jednoválce se Yamaha lehce zvedá plynem na zadní na první dva rychlostní stupně a spousta legrace si užiješ i v prudkých zatáčkách, kdy ji stačí pobídnout a zadek ustřelí jed-

na radost. Při jízdě mimo asfaltové komunikace se z XT stává nemilosrdný traktor, který tě tahá za ruce a orá a orá. Na druhou stranu můžeš jet krokem a i to si motor přebere. Když budeš chtít zrychlit, stačí pohnout zápěstím, šestistovka zaduní a z volnoběžných otáček vystartuje bez minimální prodlevy.

Podvozek s velkou trubkou

Jednoduchý kolébkový rám šestistovky je postaven z ocelových trubek, které jsou přerušeny v dolní části, kde jejich funkci doplňuje pohonná jednotka. Teleskopická přední vidlice s průměrem nosných trubek 41 milimetrů má možnost regulace dofkování, a to umožňuje její značný rozsah nastavení. Zadní „kyvka“ je stejně jako rám vyrobena z ocelového profilu a její odpružení má na starosti centrální tlumič, který bohužel možnost další regulace nenabízí. Díky poměrně vysokým zdvihům u starších ročníků má XT-čko slušnou průchodnost terénem, určitě se tedy nemusíš bát vyrazit do lesa, na rozbitou polní cestu a při troše odvahy i na lehčí motokrosovou trať. Problémem nebudou ani kratší skoky, v případě, že by jsi chtěl létat, budeš se muset přece jen poohlédnout po jiném stroji, protože to by nemusely nosné trubky vydržet. Na silnici se kvůli podvozku Yamaha trochu vlní, ale nejde o nic hrozného. Když na šestikilo usedneš poprvé,



budeš mít z nestability pravděpodobně špatný pocit, ale po chvíli ježdění ti kroucení přijde jako samozřejmost a táhlé zatáčky pod plným plynem nebudou žádným problémem. Jízda po okreskách vyžaduje trochu síly, ale díky nízké hmotnosti a pořádnému zátahu budeš v zatáčkách ujíždět lečjaké silniční motorce.

S brzdami opatrně

Brzdná soustava sestává z předního kotouče o průměru 267 milimetrů s jednopístkovým plovoucím třmenem a ze zadní bubnové brzdy, kterou - jak už bylo řečeno, v roce 1987 nahradila kotoučovka. Modely z devadesátých let jsou již vybaveny dvoupístkovým třmenem, který jistě znamená výrazný krok vpřed. Účinnost přední brzdy je plně dostačující v případě, že jezdíš mimo silnice, ale jak se dostaneš do provozu, začíná se kotoučovka jevit jako mírně poddimenzovaná. Občas ti tedy nezbyde nic jiného, než „zahamtnout“ zadek a zahájit akci podřazování, která ti díky mohutné brzdě síle jednoválce většinou dost

pomůže. Buben montovaný do starších modelů je velice účinný a podle mého subjektivního názoru se u něj dá o hodně lépe odhadnout okamžik zablokování než u kotouče, nehledě na to, že v případě pádu se u něj na rozdíl od disku nemá moc co rozbít.



Servisní údaje

V originálním servisu Yamaha označili mechanici XT jako bezproblémovou motorku, která nikdy netrpěla žádnými vážnými nemocemi. U modelů z osmdesátých let je však jasné, že na motorku bude třeba trochu sáhnout, což nezřídka znamená generálku motoru, která však díky skutečnosti, že XT-čko pohání jeden válec, nebude moc finančně náročná a když už budeš mít tohle za sebou, vydrží ti motor při slušném zacházení klidně i sedmdesát tisíc. Kromě motoru se možná setkáš i s problémem v převodovce, kde odchází kolečko páťého rychlostního stupně a u těch nejstarších motorek se občas objevil i problém se zapalováním.

Nejstarší jsou nejlepší

Obecně nejoblíbenější jsou modely vyrobené do roku 1989. Hmotnost sice nebyla pro jízdu do terénu ideální, ale na druhou stranu za cenu kolem 50 tisíc bys lepší motorku těžko sháněl. Ke kladným vlastnostem patří i pohodlná jezdecká pozice, která ti dovolí absolvovat i delší cestu bez výrazné zdravotní újmy. Nevýhodou v silničním provozu je určitě přední brzda, což se však dá částečně vyřešit

Pověst motocyklu

- šestikilo jezdí dvacet let
- v průběhu výroby došlo ke zkrácení zdvihů a přidání startéru
- o modelech do roku 1990 se dá mluvit jako o endurech, novější už do terénu moc nejsou
- výborně nakopne odspodu a s kratším převodem se zvedne i na dvojku
- olejová nádrž pod sedlem je dost nepraktická, když na ní v terénu spadneš, může se utrhnout svár a olej vyteče ven
- přední jednopístek je spíš zoufalost a vyplatí se namontovat minimálně opletenou hadici
- zadní buben funguje výborně
- startování není problém, jen chce cvik

montáží opletené hadice a kvalitních brzdových destiček. XT z let 84 - 89 by tě mělo vyjít přibližně na 50 až 60 tisíc, ale vzhledem ke stáří budeš muset počítat s mírnou investicí do oprav, protože dnes již těžko seženeš takhle starou motorku v originálním stavu s malou porcí ujetých kilometrů na tachometru.

Technická data

Yamaha XT 600

motor	čtyřdobý vzduchem chlazený jednoválec, OHC/4
vrtání x zdvih	95 x 84 mm
objem	595 cm ³
kompresní poměr	8,5:1
výkon	33kW(45k)/6500ot./min.
točivý moment	50 Nm při 5500 ot./min
převodovka	pětistupňová
brzdy vpředu	1 kotouč Ø267 mm
vzadu	buben
startér	nožní
rozvor	1440 mm
výška sedla	885 mm
suchá hmotnost	146 kg
nádrž	13 l
cena	40 - 80 tisíc Kč (r. 86 - 96)



Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	500,-Kč
Blinkr přední/zadní	600,-/630,-Kč
Páčka brzdy	260,- Kč
Páčka spojky	270,-Kč
Píst	2 650,-Kč
Přední světlo	1 540,- Kč