

# Yamaha XTZ 750

## Super Ténéré

Text: Zdeněk Šnajder, Foto: Zdeněk Šnajder a Petr Slavík

# Napříč pouští



**Spousta motorek je vyzvedávána do pomyslných nebeských výšin, vychvalována a ověřována nejrůznějšími lichotivými přívlastky a mnohdy si je ani nezaslouží. Jiné modely je svou kvalitou převyšují, ale stejné úcty u široké motorkářské veřejnosti stejně nedosáhly.**

tilovou techniku u velkoobjemového cestovního endura Super Ténéré Yamaha široké motorkářské veřejnosti představila již v roce 1988 na výstavě v Paříži.

Při bližším zkoumání motoru zjistíme, že v jeho hlavě jsou vačkové hřídele dva, je chlazen vodou a válce jsou v úhlu 45 stupňů. Technická data sice mnohé napoví, ale lidové moudro pokazuje na větší váhu gramu praxe, než-li je tuna teorie a proto jsem XTZ vyzval na projížďku.

### Že by elektromotor?

Mašina naskočila napoprvé a po dokouření cigára se už s nadšením uvelebují v sedle enduro cestáku. Posaz je dle očekávání vzpřímený a pohodlný. Stěžovat si mohou jen

### Pověst motocyklu

- Stéphane Peterhansel s ní šestkrát zvítězil při pouštní Rallye Paříž - Dakar
- do roku 1990 klouzal spolujezdec na řidiče
- maximálka ve dvou je 185 km/h
- rám s přehledem zvládá i lehčí terén
- občas vypoví službu regulátor napětí, který se přehřívá
- po úpravě pérování zvládá i těžší off-road
- praktickým doplňkem je hlavní stojan a padací rámy

**D**o kategorie u nás nedocenených motorek můžeme Super Ténérku zařadit s klidným srdcem, i když lidé endur znali o jejích kvalitách dobře vědí a ani trochu nepochybují. Vždyť slavný matador off-road závodů Stéphane Peterhansel s ní šestkrát zvítězil při pouštní Rallye Paříž - Dakar! Super Ténéré se zrodila v hlavě jistého marketingového šéfa Yamahy, který si uvědomil, že se šestistov-

kovým modelem XT či s Ténéré sice dosáhne prodejních úspěchů, ale konkurovat velkoobjemovým cestovním endurům nemůže. Proto začal rýsovací prkna dobývat vyjmečný agregát. Pohonná jednotka je jedinečná hlavně svou spolehlivostí, výkonem 69 koní a technickým řešením, kdy se o nádech a výdech motoru stará pětice ventilů v hlavě každého ze dvou v řadě uložených válců. Připomínám jen, že pětiven-



### Technická data

Yamaha XTZ 750  
Super Ténéré

|                 |                                                      |
|-----------------|------------------------------------------------------|
| motor           | čtyřdobý, vodou chlazený řadový dvouválec, DOHC/5    |
| objem           | 749 cm <sup>3</sup>                                  |
| vrtání x zdvih  | 87 x 63 mm                                           |
| výkon           | 69 kW (94 k)/7500 ot/min.                            |
| točivý moment   | 67 Nm/6750 ot/min.                                   |
| kompresní poměr | 9,5:1                                                |
| plnění motoru   | 2 x karburátor Mikuni BDST 38                        |
| startér         | elektrický                                           |
| převodovka      | pětistupňová                                         |
| brzdy           | vpředu 2 kotouče Ø 245 mm<br>vzadu 1 kotouč Ø 245 mm |
| rozvor          | 1505 mm                                              |
| výška sedla     | 865 mm                                               |
| hmotnost        | 235 kg (pohotovostní)                                |
| nádrž           | 26 l                                                 |
| cena            | 70 - 150 tisíc Kč<br>(r. v. 1988 - 1996)             |

spolujezdci na mašinách prvních ročníků. Na docela krátkém snižujícím se sedle totiž budou sklouzávat směrem k řidiči. Tento problém výrobce vyřešil v roce 1990, kdy mašina prošla lehkou rekonstrukcí a mimo jiné se změnila i poloha spolujezdcových stupaček.

Vraťme se ale k řidiči, který se při uchopení širokých řídítek cítí jako král silnic. Strohá palubka zbytečně nerozptyluje a přináší jen nezbytné informace o rychlosti,





otáčkách a teplotě motoru. Pětistupňová převodovka funguje bez výhrad, jednička proto lehce zaklapla a já už se rozjízdim. Motor je řadový dvouválec a v nejnižších otáčkách se překvapivě neprojevuje trhavým chodem. Ovšem v oblasti mezi čtyřmi a pěti tisíci se objevují nepříjemné vibrace, které později mizí. Záběr agregátu je ale plynulý a razantně už „od spodu“ motorku žene vpřed na jakýkoliv rychlostní stupeň. Mile jsem byl překvapen dálniční maximálkou, kterou doplňkový digitální tachometr stanovil na 185 km/hod, a to i ve dvou lidech. I v takto vysokých rychlostech se motorka chová stabilně, ale nad sto padesát už fouká i na řidiče, který je jinak při pomalejší jízdě proti větru chráněn předním štítkem velmi dobře. Deceleraci obstarávají na výbornou dva na předním kole se točící brzdící kotouče se čtyřpístkovými třmeny. Dvěšestčtyřicetipětimilimetrový kotouč je pak namontován i na

### Orientační ceny náhradních dílů

|                   |              |
|-------------------|--------------|
| přední světlomet  | 10 500 Kč    |
| píst              | 2154 Kč      |
| kolo přední/zadní | 5310/9870 Kč |
| nádrž             | 20 175 Kč    |
| přední blinkr     | 570 Kč       |
| výfuková koncovka | 16 735 Kč    |

zadním náboji a k jeho funkci není co dodat.

### Péra s dlouhým zdvihem

Tuhý dvojitý, z ocelových trubek svařený rám s přehledem zvládá i lehčí terén a na silnici proto zajišťuje bezpečnou jízdu. Motocykl se i přes vyšší hmotnost a vysoko umístěné těžiště sklápí do zatáček velmi dobře a běžných nerovností povrchu silnice jsem si ne že nevšimnul, ale naopak jsem je vyhledával a vychutnával si je. Průjezd přes železniční koleje a nejrůznější hrboly totiž Yamaha zvládala s příjemným zhoupnutím, které zajišťují dlouhé zdvihy pérování.

Podvozek navíc dovoluje i ostřejší jízdu těžším terénem, jen je potřeba přitvrdit zadní plně nastavitelný centrální. Někteří náročnější enduráři si dokonce upravili i přední klasickou teleskopickou vidlici, jejíž tuhost nastavují pomocí „dofuků“.

Když už přišla řeč na doplňky a úpravy, není možno se nezmínit o padacích rámech. Dají se pořídit za cenu kolem pěti tisíc korun a při pádu ti ušetří spoustu starostí i peněz. Dalším praktickým doplňkem je hlavní stojan, který sériový motocykl postrádá.

### Spousta času a trpělivosti

Yamaha XTZ 750 Super Ténéré je stroj „téměř“ bez typických závad a nectností, který nenechá ve štychu ani lajdácké řidiče. Za slovíčkem téměř se skrývá častější porucha regulátoru napětí, který se přehřívá. Tato chyba byla odstraněna až u ročníků 1994 a mladších. Ale jak známo, všude je chleba o dvou kůrkách. Vysoká životnost a nenáročnost na údržbu je vykoupena neuvěřitelně špatným přístupem ke všemu. Jen pouhá kontrola oleje, výměna svíček, či demontáž baterie vyžadují zručnost, trpělivost a spoustu času a zase trpělivost. To ale dobře infor-

### Servisní údaje

Servisování a údržba motocyklu Yamaha XTZ 750 Super Ténéré tě často zatěžovat nebude. Jak už bylo napsáno, jedná se o velmi spolehlivý stroj, který mohou opečovávat i technicky méně zdatní jedinci. Stačí jen dodržovat alespoň přibližně servisní intervaly, které jsou stanoveny po každých šesti tisících ujetých kilometrech. Výčet závad typických pro tento model je velmi krátký. Krom opotřebení běžných spotřebních součástí můžeme na seznam náchylných věcí zapsat regulátor napětí, který se často přehřívá. Tyto problémy se již nevyskytují u motorek modelového roku 1994 a mladších, kdy byla zvětšena chladicí žebra regulátoru.

movaní majitelé vědí již před koupí a kopec pozitivních emocí a zážitků z každé jízdy tyto občasné útrapy jednoznačně převyšují.

