

TEST | Yamaha XT660Z Ténéré vs. Yamaha XT1200Z Super Ténéré

S příchutí africké pouště



VERDIKT

XT660Z Ténéré/
XT1200Z Super Ténéré

Motor	6/6
Podvozek	6/6
Brzdy	6/6
Ovladatelnost	8/6
Město	8/6
Cestování	5/7
Sport	6/5
Spolujezdec	6/7
Výkon/Cena	9/6

Staré původní Ténéré 600 a 750 z konce 80. a 90. let měly jedno společné. Obě uměly asfalt, ale velmi slušně také středně těžký terén. Nové stroje od Yamahy s nostalgickým přízviskem Ténéré jsou naprosto rozdílné. Jediné, co je spojuje, je přidělené jméno.



Jakub Nič
jakub@cmn.cz
foto: autor, DMB, archiv

Když jste hupsli na starou XT600Z Ténéré (později modernizovanou 660 Ténéré) anebo větší dvou-
válnou XTZ750 Super Ténéré, mohli jste projezdit půl Evropy, ale přitom jste se nemuseli vázat vůbec na asfaltky. Když vás nakopí endurácký amok, asfalt jste vyměnili za polňačky a šterkovky a na zubatých gumách byla s motorkama docela příjemná zábava. Když před pár lety Yamaha představila novou XT660Z, já-

sali jsme. Bude tu další krásná malá adventura, říkali jsme si. Následné testování ukázalo, že nové malé Ténéréčko přesně splňuje to, co po jeho předchůdcích před více než dvaceti lety lidstvo chtělo. Prostě víceúčelová motor-
ka pro každý den, zvládně cesty do práce, srandu na polních cestách a když nespěcháte, tak vás pohodlně a zábavně povoží křížem krážem třeba naší vlasti.

Cestou zklamání

Pak začal vykukovat „koncept“ XT1200Z, nástupce slavné sedmsetpadesátky. No, koncept... byla to jen taková soška z několika chromovaných trubek, plastů, ráfků a roun modré zahalující látky. A pak

jsem viděl obrázky nové již sériové XTZ1200. A spadla mi brada. Čekal jsem nástupce sedmsetpadesátky, bojovníka a lovce, nikoli cestovní „TDM1200“ s nálepkou Ténéré.

Ténéré je pouštní oblast a přírodní rezervace v severním Nigeru v jižní části Sahary, žijí tam výjimečné rostliny i zvířata a je pod ochranou UNESCO. Jde však o to, že nové cestovní „Varadero od Yamahy“ tam, odkud její jméno pochází, snad ani nedejde. Yamaha nepostavila očekávaného konkurenta pro BMW R 1200 GS a KTM 990 Adventure. Udělala prostě cesták, cestovnější než Moto Guzzi Stelvio, malinko zábavnější variantu Hondy Varadero.

Obě ségry jsme si vzali do srovnání. Mě zajímá, k čemu oba stroje jsou, co od nich mohu čekat, a jak si stojí mezi konkurenty.

Malá domů

Malá Ténéré je prima motorka. Není to soutěžák pro dálkové rallye, ale měkká, hbitá a lehce intuitivně ovladatelná motorka. Díky vysokému světlo-plexi čumáku vypadá jakoby neohrabaně, člověk si říká, jak se to bude kymáčet, ale on je opak pravdou. Motor nemá moc koní, převodovka má kvality docela daleko od sebe, ale to je proto, že se nejedná o rváče, ale maratonce pro expediční cesty.

Parádní je u malého Ténéréčka opravdu velký rejz, takový nemá skoro žádný konkurent, třeba KTM se svými 690 jsou na tom docela špatně. V těžším terénu si Ténérka moc nelebedí, podvozek je na větší skoky moc měkký, ale to byl i ten na původní Ténéré před dvaceti lety. Avšak tento je o generace dál. Rychlejší přejezdy nepoznanou krajinou, kdy se jede svižně, nikoli závodně, zvládá ale podvozek i motor bravurně. Na šotolinových pěšinách vynikne mrštnost a pohodlný podvozek vám dovolí rekreovat se.

Cestou trvanlivosti

U jednoválců je to jednoduché. Buď jsou takové bezpohlavní a mají životnost, nebo jedou jako ďábel, ale sypou se. Yama-



XT660Z Ténéré svým slavným předkům dobré jméno nekazí



Jednoduché, přehledné, funkční

ha volila trvanlivost a ekonomičnost motoru na úkor výkonu. Stroj nevyžaduje tak bedlivé servisování.

Kdybych hodnotil chování Ténéréčka po sportovní stránce, tak kvality rozmístěné dále od sebe nedovolují jezdit šotolinové drifts. V kombinaci s malým výkonem motoru s každým zařazením akcelerační drift končí. Dole nejede 660 skoro vůbec a nahore motoru rychle utne chuť omezovač, ale to je již dobře známé chování z XT660R/X, které má identický Minarelli motor. Při dálničních 130 km/h rotnutí klikovka na pětku už 5000x

za minutu. Proč tam není šestka a kvality blíž u sebe?

Bez spěchu, bez spěchu...

V sedle XT660Z Ténéré vás nic nenutí spěchat. Řídítka máte příjemně vysoko, sedíte si pohodlně v dolíku, občas si vstanete do stupáček protáhnout šlachy. Palubka je podle mě jednoduchá, ale nápaditá a vtipná. Ale nevypadá kyčovitě jako ta na Super Ténéré. Zpracování je na velmi dobré úrovni. Tažné či slaňovací oko vpředu na brejlích je pěkný vtip, nicméně důležitější součástky, jako třeba řádně nastavitelné páčky, mašina nemá. Ovšem to je kvůli ceně, která je velice příjemná.

Velká z domu

Předchůzí XTZ750 Super Ténéré z výrobního programu Yamahy zmizela po sezoně 1996. Pak byla díra, jen TDM850/900. To však do terénu není ani náznakem. Až vloni se dala čerstvě objed-



1



2



3

1. Druhá polovina 80. let a jedno z prvních Ténéré. Řada se později rozdělna na endurovštější XT600 a cestovnější XTZ600 Ténéré se dvěma kulatými světlými vpředu a pevnou kapotáží. 2. Značně modernizované XTZ660 Ténéré z devadesátých let, již s vodníkem totožným se supermonovým SZR660. 3. Super Ténéré 750 byla výkonnější a o dost živější než hondí Africa Twin, ale také o dost víc žrala a bohužel nikdy nedosáhla takového prodejního a „morálního“ úspěchu jako Africa Twin. Škoda jen, že Yamaha novou XT1200Z zklamala všechny, kteří čekali nástupce staré dobré Super Ténéré.

Tolik rozdílů pod společným jménem

Ténéré není, co bývalo

Mnoho povyku kvůli průměrnosti

AKCE



nat nová XT1200Z. Ta je koncepčně úplně jiná, takový míšmaš všeho možného. Kvůli centralizaci hmot se spousta věcí přesunula na místa, kde vadí jiným věcem. Třeba chladič je pod levou ploutví kapotáže, vpravo je baterka a PC. To je prima vědět, buď mi z motorky po pádu potече voda ze strany jedné, anebo kyselina ze strany druhé.

Klikovka má přesazené ojniční čepy o 270°, což dává dojem věčka a s tím souvisí i chování motoru – nepravidelnost zapalování. Stará 750 to neměla, ale stejný motor použitý v TDM850 klikovku již přesazenou měl. XT1200Z má elektronický plyn YCC-T, jehož činnost vyhodnocuje řídicí jednotka každou tisícinu vteriny, má dva módy, turistický a sportovní. Já jsem to zkoušel přepínat každou chvíli a rozdíl mezi módy jsem citelně nepocítil. Podle mě zbytečná investice zvyšující cenu.



Nový inteligentní brzdový systém s ABS, které nejde vypnout, umí také inteligentně rozdělovat brzdný účinek mezi přední a zadní kolo. Super Ténérka má jak centrální stojan, tak bezúdržbový kardan, asi nejhluchnější, jaký jsem kdy slyšel. Jakékoliv přidání/ubrání plynu, prosté řazení nebo zásah kontroly trakce na šterku udělá tolik železného kraválu, že motorka vypadá i pro laika (nebo právě pro něj) jako rozbitá.

Stoupnout néée

Kontrola trakce se přikládá větší význam, než ve skutečnosti má. Už vůbec nechápu, nač má dva

módy. Já jsem zkoušel mašinu dostat do extrémů na oba módy, ale nejlépe jsem se cítil, když jsem si stejně všechno řešil sám po svém – s vypnutým systémem trakce. Jakmile vám totiž zadní kolo hrábne, motor ubere a vy se většinou leknete a necháte se rozhodit. Asi jsou chvíle, kdy kontrola trakce pomůže, otázkou je kde. Až budou kontroly trakce plynulé jako ty v MotoGP, remcat nebudu, jen tyhle skubavky já nerad.

Jízda vestoje je na Super Ténéréčku skoro nemožná, protože normálně velkou chlapskou nohu v krosové nebo jiné větší pevnější endurobotě mezi stupačku, řadičku a vystoupilý kryt velevýfuku nenacpu. Kvůli němu musím levou nohu vytáčet patou ven a přitom mám dojem, že mi motorka roztahuje nohy, čímž se mě snaží donutit za každou cenu sednout. Ani vysoká řídítka nejsou vestoje tak vysoká. Stupačky jsou moc vpředu a když stojíte, musíte se rukama přitahovat dopředu nebo stát jako sloup a opírat se jimi doslova o pupek. To je ale značně nevýhodné, co se ovládání stroje týče. Takže sedět. Ono to do terénu stejně není.

Kardan nebo triangi?

Vsedě je Super Ténérka hodně příjemná, naprosto výborné je sedlo. Tvrdé a s neklouzavým povrchem, jde nastavit do dvojí výšky. Přístrojovka Yamahy už na fotkách zklamala vzhledem, vypadá jako hračka pro děti. Na druhou stranu funkčně jí nelze skoro nic vytknout. Dozvíte se průměrnou i okamžitou spotřebu, stav paliva, zvolený stupeň kontroly trakce, motorovou mapu Touring nebo Sport.

XT1200Z vpředu nabízí dokonce plně stavitelnou USD vidlici, zadek disponuje laděním odskoku a předpětím pružiny. Na silnici se Super Ténéré vede přesně a rozhodně nemá vlnit se manýry, kterými je pověsné třeba právě Varadero. I při svižné jízdě je vše ladné, podvozek je opravdu super. Zatímco i na šotolinovou cestu je příliš tvrdý a krátkozdvihový, na silnici funguje. Motor i celá jízda je ladná, akorát furt ruší kravál od kardanu...

Divná je výkonová díra ve středních otáčkách. Dole motor při plném plynu zatáhne, ale pak za čtyřmi tisíci poleví, jako by mu došel už dech, a na jednodnu na poslední dva tisíce ještě nečekaně zabere. Proč? Neměl by cesták fungovat přesně obráceně? Táhout uprostřed?

Malou jo, velkou... ?

Poměrně nepříznivá je u velké Ténéré i cena 389 900 Kč. Mezi svými konkurenty, kteří mají z uživatelského hlediska o dost víc co nabídnout, je Yamaha coby tak trochu bezpohlavní nováček skoro mimo hru. Dá se na ní rychle a pohodlně cestovat, to ano. Ale jakákoliv jiná činnost je jí cizí. Z mého pohledu je to

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Yamaha XT660Z Ténéré	
Objem	660 cm ³
Výkon	35 kW/48 k@6000
Točivý moment	58 Nm@5500
Hmotnost	206 kg (provozní)
Cena	199 900 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, OHV/4, vrtání × zdvih 100 × 84 mm, kompresní poměr 10:1, vstříkávání, elektrický startér, pětistupňová převodovka, sekundární převod řetězem	
Podvozek: ocelový rám, vpředu teleskopická vidlice se šmrncovými prachovkami, zdvih 210 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s centrálním tlumičem, zdvih 200 mm, obojí nastavitelné předpětí, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 298 mm, dvoupístkové třmeny Brembo, vzadu kotouč Ø 245 mm, jednopístkový třmen Brembo, pneu vpředu 90/90-21, vzadu 130/80-17	
Rozměry: délka 2260 mm, šířka 895 mm, výška 1500 mm, sedlo 895 mm, rozvor 1500 mm, úhel řízení 28°, stopa 113 mm, světlá výška 260 mm, nádrž 23 l, olejová náplň 2,9 l	

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Yamaha XT1200Z Super Ténéré First Edition	
Objem	1199 cm ³
Výkon	80,9 kW/110 k@7250
Točivý moment	114,1 Nm@6000
Hmotnost	261 kg (provozní)
Cena	389 900 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec s přesazením ojničních čepů o 270°, DOHC/4, vrtání × zdvih 98 × 79,5 mm, kompresní poměr 11:1, vstříkávání, protipokluzový systém YCC-T, dva volitelné motorové módy D-mode (Sport a Touring), elektrický startér, šestistupňová převodovka, vícelamelová spojka v olejové lázni, sekundární převod kardanem	
Podvozek: ocelový trubkový rám, vpředu plně nastavitelná USD vidlice Ø 43 mm, zdvih 190 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice, zdvih 190 mm, nastavitelné předpětí a odskok, propojené brzdy s ABS vpředu 2 kotouče Ø 310 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 282 mm, dvoupístkový třmen, pneu Bridgestone Battle Wing vpředu 110/80R19, vzadu 150/70R17, vyplétané ráfky 2,50"/4,00"	
Rozměry: délka 2250 mm, šířka 980 mm, výška 1410 mm, sedlo 845/870 mm, rozvor 1540 mm, úhel řízení 28°, stopa 126 mm, světlá výška 205 mm, nádrž 23 l, olejová náplň 4,2 l	

motorka pro suchary – čímž nechci nikoho urazit. Na expediční stroj si spíš hraje, sází na image. I když se dá koupit různé adventúro příslušenství, mřížky, klíčky, padáky, neznamená to, že to z XT1200Z stroj schopný lehčího terénu udělá.

Popravdě řečeno, malou Ténéré chápu. Rozumím přesně, k čemu je. Velké Ténéré příliš nerozumím. Je příjemná, ale jak říká na lavičce Forrest Gump: „To je asi tak všechno.“ Je to příjemný cesták, který ale stojí dost peněz.

Motocykly do testu zapůjčila firma Mari Moto.

Prahu čeká MOTOSALON 2011

Už jen pár týdnů nás dělí od pražské premiéry MOTOSALONU 2011, největší motocyklové výstavní akce na území České republiky. Po loňském mimořádném zájmu návštěvníků o tuto prestižní přehlídku motocyklů a všeho, co s nimi souvisí, pořádanou na brněnském výstavišti, budou mít letos větší šanci zase zájemci z té české části republiky.

V Brně výstavu navštíví na 60 tisíc spokojených návštěvníků a stejný zájem se očekává i v Praze. MOTOSALON organizuje společnost Veletřhy Brno ve spolupráci s motocyklovou sekci Svazu dovozců automobilů a za podpory Sdružení automobilového průmyslu. MOTOSALON je i letos součástí kalendáře výstav a veletrhů mezinárodní motocyklové organizace ACEM. Veletrh proběhne ve dnech 3. až 6. března 2011 na výstavišti PVA v Praze-Letňanech v areálu, který poskytuje dostatek prostoru nejen vystavovatelům a návštěvníkům, ale i doprovodným akcím. Pohodlná příjezdová trasa, prostorná parkoviště i bohaté servisní zázemí jsou jeho další předností.

Navzdory nepříznivé ekonomické situaci budou reprezentativně zastoupeni téměř všichni významní výrobci motocyklů, skútrů, čtyřkolek, oblečení, obuvi, přileb a dalšího souvisejícího sortimentu. Namátkou lze jmenovat značky jako Access Motor, Aprilia, Artic Cat, BMW, Bombardier, Guiler, Guewer, Harley Davidson, Honda, Husaberg, Hyosung, Jawa, Kymco, Moto Guzzi, TGB, TMEC, Triumph, Yamaha, Yuki a další. Po loňské pauze se vrací značky Suzuki a KTM. Piaggio, Gilera a Vespa se objeví nově

pod křídly společnosti A-Spirit. Velké zastoupení budou mít vozidla na elektrický pohon. Všichni využijí exkluzivní příležitosti předvést svým potenciálním zákazníkům poslední novinky ze svého sortimentu. I letos bude možné důkladně se seznámit s modely soutěžící v anketě Motocykl roku.

Loňský prudký nárůst registrací nových značek asijských výrobců jistě vzbudí zvědavost zájemců o levné cestovní motocykly a skútry. Kromě atraktivních exponátů budou o zájem návštěvníků usilovat i doprovodné programy s velkým důrazem na bezpečnost provozu motocyklů, což patří k důležitým úkolům tohoto veletrhu. K dispozici budou motocyklové trenažéry, jízdy zručnosti, školy bezpečné jízdy, dětské dopravní hřiště. Proběhnou exhibice motocyklových kaskadérů. Svůj prostor dostanou interaktivní programy za účasti významných osobností. Se svojí činností se pochlubí motokluby a sportovní organizace. Příslušná vydavatelství připravují nabídku atraktivních titulů motoristické literatury.

Návštěvníci budou mít možnost setkat se i s populárními osobnostmi motocyklového sportu. Na výstavě se objeví náš úspěšný motocyklový závodník Karel Abraham, letošní účastník elitní kategorie Moto GP. Probíhají jednání o účasti dakarských jezdců z KM Racing teamu. Na MOTOSALONU v Letňanech bude k vidění vše podstatné, co nabízí motocyklový obor, a určitě si tam dají sraz nejen aktivní motorkáři, aby byli před sezónou „in“, ale i ti, co mají „jen“ motocykly rádi. Máme dost důvodů očekávat, že jich přijde hodně. Bude to nejlepší způsob, jak podpořit úsilí dovozců o oživení motocyklového trhu.



BRISK® SILVER

ZAPALOVACÍ SVÍČKY NEJEN PRO PROFESIONÁLY!

- speciální motocyklové zapal. svíčky
- stříbrná střední elektroda
- běžný provoz i závodní účely

MOTO

WWW.BRISK.CZ