



VERDIKT	
Yamaha XT1200Z WC Premium	
Motor	7/10
Podvozek	7/10
Brzdy	6/10
Ovladatelnost	6/10
Město	5/10
Cestování	9/10
Spolujezdec	9/10
Výkon/Cena	5/10

TECHNICKÉ ÚDAJE**Yamaha XT1200Z WC Premium**

Objem	1199 cm³
Výkon	80,9 kW/110 k@7250
Točivý moment	114,1 Nm@6000
Hmotnost	261 kg (prvovozní)
Cena	425 990 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec s přesazením ojnicích čepů o 270°, DOHC/4, vrtání × zdvih 98 × 79,5 mm, kompresní poměr 11:1, vstřikování, systém mazání se suchou skříní, elektronický plyn YCC-T, protipokluzový systém, dva volitelné motorové módy D-mode (Sport a Touring), elektrický startér, šestistupňová převodovka, vícemelová spojka s membránovými pružinami 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 vpředu 110/80R19, vzadu 150/70R17, vyplétané hliníkové ráfky 2,50"/4,00"

Parametry: délka 2255 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, omezení maximální rychlosti při použití pneumatik M+S na 170 km/h

Barvy: Competition White, Viper Blue

Pro každou špatnost

Před dvěma roky Yamaha doslova tajuplně vzkřísila svou legendu a představila novou Super Ténéré. Odevšad bylo ale slyšet, že novinka je spíše povedeným a pohodlným cestákem na silnici než motocyklem, který by zvládnul i terén. Pro letošní rok se tak ladiči tří ladiček pustili do lehkého upgradu a model nazvaný World Crosser se chystá dobýt svět. Má na to?



David M. Bodlák
david@cmn.cz

foto: autor,
Jan Rameš

Novodobá Ténérka, představená na sezonu 2010, byla od základu novým strojem. Dostala do vínku hodně moderní techniky. Jako pohonnou jednotku zvolili inženýři řadový, kapalinou chlazený dvouválcový motor se dvěma vyvažovkami a přesazenými ojnicemi čepů o 270°, které dávají pocit, jako by uvnitř rámu tepal věčkový agregát. Pravou rukou neovládá lanka, ale elektronický plyn YCC-T. K dispozici jsou dvě motorové mapy pracující v režimu Touring a Sport. Nad vaším klidem bdí dvoustupňová kontrola trakce a při vypjatých manévrech vám sucho v trenkách zajišťuje inteligentní sdružený brzdový systém s ABS. Pev-

ný ocelový rám a nastavitelný podvozek jsou odzkoušeným receptem pro dokonalou stabilitu a pohodlí, stejně jako povedené sedlo. Téměř bezúdržbový kardan zase velkým bonusem pro dálkové cestování, kdy odpadá neustálá starost o řetěz. K tomu si připočítejte japonskou kvalitu a spolehlivost a máte dokonale cestovní stroj.

Jen ten terén tak nějak nové Ténérce úplně nevonněl. Prý. Nevím. Sám nemohu soudit, neměl jsem tu čest. Co ale vím, že inženýři se pustili do pár úprav a na letošek vypustili na světlo světa novou Super Ténéré s hodně sebevědomým jménem – World Crosser. Volný překlad by mohl znít něco jako světoběžník, což napovídá, že by tomu mělo být konečně jinak.

Do náročnějších podmínek

Pokud byste měli možnost vidět vedle sebe „holou“ Super Ténérku a „WéCéčko“, dali byste mi za

pravdu, že rozdíl mezi těmito dvěma stroji je až neuvěřitelný. A to i přesto, že WC je vlastně jen natučenou Ténérkou. Ovšem v tomhle případě nejde o žádný tuzing, kromě pěkných stylových polepů jsou totiž všechny ty věcičky i funkční.

Nejvíce vás do očí praští hliníkové ráfky s drátěným výpletem obuté do pořádných drápů. Na testovače byla sada off-roadových bezdušovek od Pirelli – Scorpion Rally, které jsou za příplatek 6000 Kč. Hodně výrazné a také užitečné jsou na motorce odlehčené karbonové díly. Těch je celá řada a najdeme je jak na bocích, kde chrání chladič a na druhé straně baterku, tak na rámu, nebo jako ochranu předních vidlic. Nejbolestivější místa jsou pak chráněna odolnějšími kovovými kryty, z nichž nejmavšnější je ten pod motorem. Pro cestovní enduro naprosto nezbytná věc. Ovšem nezapomnělo se ani na ochranu hrušky kardanu nebo zadní brzdy. Už v základu se mi líbí i dvojice originálních padáků na motoru.

Jezdce pak chrání větší, turističtější plégo, které se dá za pomoci šroubováků přestavět do dvou poloh, a dvojice pevných bástří na řídítkách. Do nečasu se budou jistě hodit přidavná mlhová světla a na dlouhé cesty zase sada originálních hliníkových kufrů. Trešničkou na dortu je pak koncovka Akrapovič, se kterou se motoru lépe dýchá.

Pro velké i malé

Už při přebírání v Yamaze jsem

si chrochtal do helmy, jak bezvadně velká Ténérka je. Půl metru motorky přede mnou a nohy na zem tak akorát, to mám rád. Ostatně, konečně se mi moji neurostlejší kolegové nemůžou posmívat, že mám motorku zařízlou v zadku a že je z ní vidět akorát zadní kolo.

Širokanánská řídítka spolu s nízkou položenou těžištěm nahraňují k dokonalé ovladatelnosti celého stroje, rejď patří mezi nadstandardní. Sedlo se dá lehce přestelovat do dvou různých poloh. Já využil za těch několik stovek kilometrů, co jsem na Ténérce nalítal, obě dvě, a nedovedu říci, která je lepší, protože dobré jsou obě. Ergonomicky hodné příjemné ve všech směrech.

Co se týče ovládacích prvků, je to standard. Na řídítkách je oproti běžným motorkám navíc akorát výstražný trojúhelník, trochu rozpočtový čudlík mlhovek a u pravé ruky přepínač palivových map. Jinak vše ostatní se ovládá přímo na přístrojovce. Ta toho umí dost, včetně ukazatele stavu palivové nádrže, průměrné spotřeby nebo teploty vzduchu a chladiče kapaliny. Taký je zde zobrazena úroveň kontroly trakce, kterou lze po-

mocí čudlíku vlevo za klidu úplně vypnout. Proč ale zrovna tahle přístrojovka byla terčem kritiky mých kolegů, to teda nevím. Mně se líbí, a třeba i ukazatele směru jsou tak viditelné, že by to ty, co blikají vždy od křižovatky ke křižovatce, brzy odnaučilo nechávat si zapnuté blinkry.

Motor je tahoun

Po nastartování se ozve velice příjemný tón. Že je tam Akrap, jsem během testování skoro zapomněl. Výfuk není zbytečně uřvaný a víc je slyšet akorát mezi baráky nebo v tunelu.



Stejně jako hliníkové kufrů patří do výbavy i hlavní stojan

► OD KONCEPTU K REALITĚ

Prezentace Yamahy na veletrhu **Intermot** na podzim roku 2010 by nebyla až tak zajímavá, kdyby Japonci nepřilákali pozornost všech tehdy přítomných novinářů odvážným prototypem nazvaným **World Crosser**. Při odhalení tohoto speciálu postaveného na bázi tehdy ještě téměř čerstvé novinky **XT1200Z Super Ténéré** všem přítomným spadla čelist. Naprosto hustý a vytuněný dálkový enduro-speciál na zubatých gumách zaujal i ty, co normálně těmto motorkám až tak neholdují. Řada ochranných kovových a karbonových dílů, vysoký větrný štítek, za kterým se kromě přístrojovky skrývala GPS navigace, široká řídítka s bástří, druhá přidavná nádrž namísto zadního sedla (!) a závodní, hodně povedené lakování. Všichni, kdo tento motocykl mohli spatřit na vlastní oči, úžasem jen civěli, ale pak smutně pokrčili rameny. Jak to tak



u konceptů bývá, počítáte s tím, že sériové výroby se tyto povedené kreace většinou nedočkají. A tady je na místě Yamahu pochválit. Produkční World Crosser sice **není až tak radikální** jako jeho původní vize odprezentovaná v Kolíně nad Rýnem, ale z docela obyčejné Super Ténéré se povedlo udělat hodně zajímavý, pěkný a mimo jiné i funkční stroj.

DMB, foto: autor



Větrný štítek se dá přestavět do dvou poloh, akorát k tomu potřebujete šroubovák. Dvojice mlhovek se určitě hodí



Přístrojovka je přehledná a umí toho dost



Motor je tahoun, široká řídítka a nízko položené těžiště zase nahrávají k plné kontrole nad strojem za každé situace

Každý nájezd zpět na asfalt mi doslova sraštěl čelo a jen jsem pokukoval po nějaké další možné odbočce, kam bych se z běžné komunikace vytratil

ní výlet na Ténérce jsem si užíval právě jen na turistický mód a ani mi nepřišlo, že bych se o něco ochuzoval.

Cíl libovolný

Z Prahy jsem to vzal pár desítek kilometrů po dálnici (limit se špunty je do 170 km/h), ale pak už jsem začal vyhledávat ty nejzapadlejší kouty českého venkova. A tady teprve začala zábava. Neměl jsem mapu, GPS jako jeden z mála nepoužívám vůbec, ale věděl jsem zhruba směr, a čím rozbitější silnice jsem našel, tím víc jsem si to užíval. S vědomím, co mám pod sebou za motorku, mi ale rozbité silnice přestaly brzy stačit a začalo hledání nějakého lehčího off-roadu. Šotolinka, bahýnko, píseček, to všechno se dalo najít na opuštěných cestách i bez zákazu vjezdu (když já jsem tak poctivý...), a občas toho přišlo najednou tolik, že jsem měl na mále. Jasně, Ténérka je velká, těžká strojovna, ale na druhou stranu hodně ovladatelná a předvídatelná, a tak jsem to i s plnými kufrý vždycky ustál.

Trakci, která mi na silnici kvůli špuntům blikala dost často, jsem mimo ni automaticky vypínal, mám to rád pod kontrolou sám, a jediné, co mě švalo, že nejde vypnout ABS. Na silnici je to velký pomocník a vzhledem k povaze špuntových gum jsem jeho služby dokázal nejednou ocenit, ale

pokud máte motorku schopnou off-roadu, mělo by to jít vypnout. Jsou situace, kdy potřebujete mít pod plnou kontrolou i tohle, a to na Ténérce jednoduše nejde. Vytažovat pojistku mi připadá jako kravina a „tajný recept“ s využitím hlavního stojanu nefungoval. Každopádně těch kilometrů mimo silnice jsem pár desítek najel a užíval

jsem si to stejně jako na naší redakční Africe. Každý nájezd zpět na asfalt mi pak doslova sraštěl čelo a jen jsem pokukoval po nějaké další možné odbočce, kam bych se z běžné komunikace vytratil. Já, od pravěku silničář.

Prý mezi turistickým a sportovním módem není moc velký rozdíl, ale když si po celém dnu navolíte esko, budete čubrnět, jak to najednou jde za plynem, a když to pak ještě korunujete odjezdem z křižovatky po zadním... Jasně, ucpané silnice města nejsou tím pravým rajónem, kde by vás to v sedle tohohle endura mělo bavit, ale jen kvůli šířce celé motorky a ještě s bednami po stranách. Prostě se nevejdete tak úplně všude a s kufrý leckdy lehce zakufrujete. Jinak je to ale dost živý a ovladatelný stroj a tam, co kočí hlavy likvidují ostatní řidiče a jejich dvou- nebo čtyřkolové miláčky, tam vy se jen usmíváte a ladně proplouváte, jako by se nechumelilo.

Dá to!

Upřímně říkám, nejsem motokrošař ani endurák soutěžák, a tak jsem motorku nebral na motokrosovou trať ani do neprostupných hlubokých lešů a kapradí. Ale proč taky. Mluvili jste někdy s Jardou Šímou nebo Igorem Brezovarem? Taký to nejsou žádní motokrošaři a objeli kus světa. Já jsem si v sedle World Crosseru užíval každíčký kilometr, a to jak po silnici, tak mimo ni, a ani po celém dnu, kdy jsem se pouze nekochal, jsem nebyl ani trochu utahaný a na všechno vzpomínám s úsměvem na tváři a s chutí něco podobného si zopáknout. Tak si myslím, že by to na téhle motorce šlo. Na cestu kolem světa je podle mě ready, tedy skoro ready. Potřebovalo by to pořešit to ABS a chybí mi tu vyhrívané hefty. Pak bych byl spokojený úplně. ■

Motocykl do testu zapůjčila firma Yamaha Motor Czech.



S World Crosserem záleží jen na vás, kam všude si s ním troufnete

► KONKURENCE

BMW R 1200 GS Adventure



V2 Boxer • 1170 cm³ • 81 kW/110 k@7750
• 120 Nm@6000 • za příplatek protiprkluzový systém ASC, elektr. podvozek ESA, ABS, atd.
• sedlo 890/910 mm • 256 kg (provozní)
• nádrž 33 l (4 l rezerva) • kardan
• od 389 500 Kč

Moto Guzzi Stelvio NTX 1200 8V ABS



V2 • 1151 cm³ • 77 kW/105 k@7250
• 113 Nm@5800 • vypínatelné ABS + TC
• ochranný rám, mlhovky, kryt pod motor
a boční hliníkové kufrý • sedlo 820/840 mm
• 288 kg (provozní) • nádrž 32 l (7 l rezerva)
• kardan • 369 900 Kč

KTM 990 Adventure



V2 • 999 cm³ • 84,5 kW/113 k@8250
• 100 Nm@6750 • vypínatelné ABS • sedlo 880 mm • světla výška 261 mm • 209,5 kg (bez paliva) • nádrž 20 l (4 l rezerva)
• řetěz • 354 900 Kč