



SVOBODA GIBANJA

Večkrat opazim, da tudi ljudje, ki jim motocikli niso najbližje, poznajo ime TÉNÉRÉ. Vedo celo, za kakšen tip motocikla gre, niso pa prepričani, da je Yamaha. Ténéré kar priklíče pred oči čudovito afriško pokrajino, vse tiste že tolikokrat prevožene kilometre do Dakarja pa še kam. Ne nazadnje pa pomeni tudi nekakšen sinonim za kakovost, pridobljeno v dolgih letih in preverjeno na najtežavnejših preizkušnjah in vzdržljivostnih testih na vseh koncih sveta. Za Yamaho pa Tenere že od vsega začetka pomeni vrh v ponudbi enduro motociklov. Skoraj desetletje je že od takrat, ko so



Poseben test**YAMAHA XTZ
660 TÉNÉRÉ**

Vam blišč kroma in pozorstvo po mestnih ulicah in obalnih cestah ni blizu? Vam tudi do prebijanja zvočnega zidu s cestnimi bombniki ni preveč? Si želite dinamičnih avantur v neznano, med tednom pa za skok v šolo ali službo čimbolj gibčen in nezahteven motocikel? Tu je enduro, po mnenju mnogih še vedno najuporabnejši tip motocikla. In med enduro motocikli ima yamaha ténéré posebno mesto.

se enduro motocikli začeli leviti iz asketsko trdih in le na brezpotjih resnično uporabnih motociklov v cesti prijaznejša in očem prijetnejša vozila. Tudi kupci so se tako razdelili v dve skupini: na »soft« in »hard« voznike enduro motociklov, in pri Yamahi lahko zadovoljijo potrebe vseh.

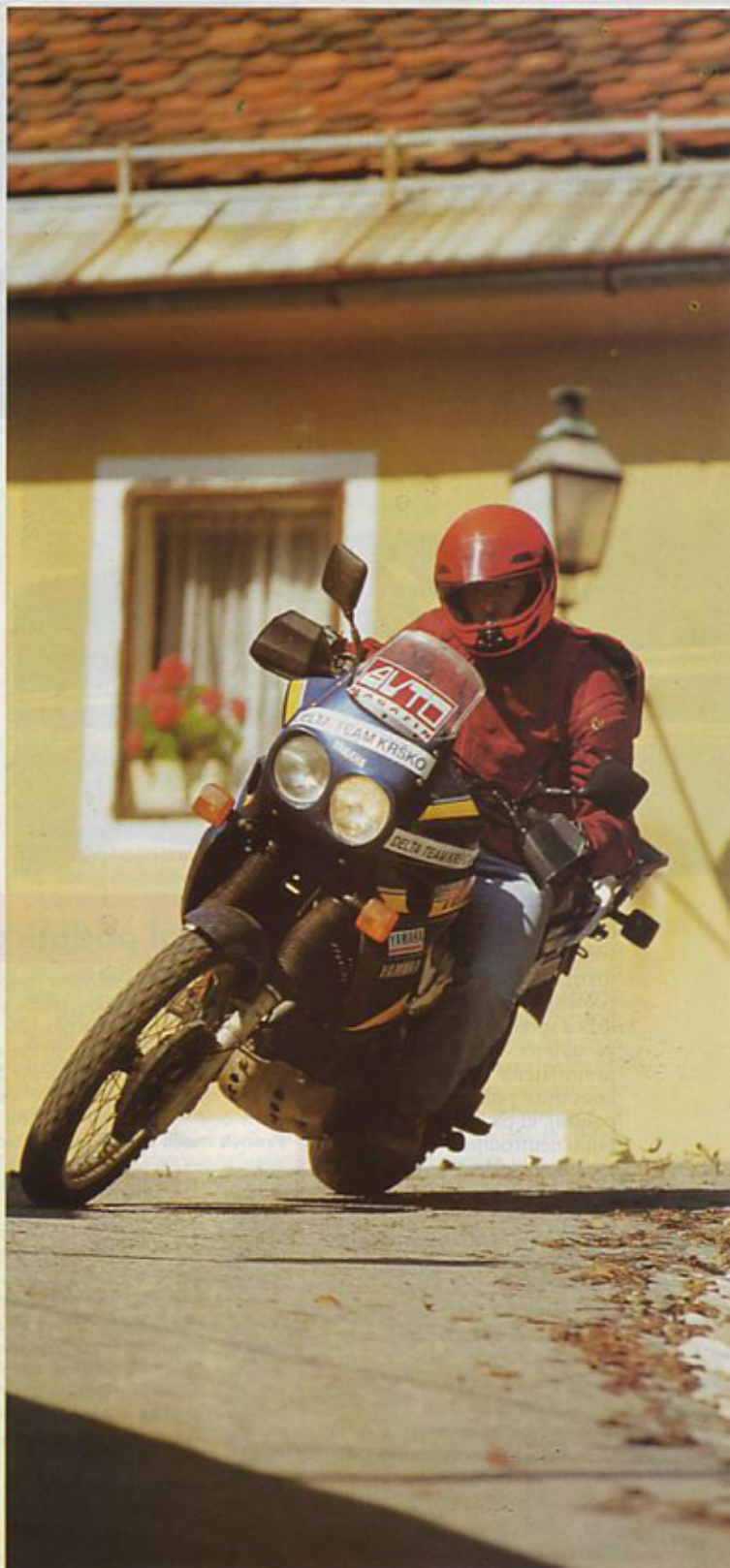
Yamahin XTZ 660 ténéré je odličen soft enduro in zato tisti, ki imajo raje neobljudeni svet gozdnih kolovozov in teže prevoznih poti kakor mestni blišč, v XTZ 660 ne bodo našli tistega, kar iščejo. Njihovim željam bosta še vedno odlično kos Yamahina modela TT 600 E in XT 600 E. Po novi modi je torej XTZ

660 naravnost bolj k asfaltu, a hkrati ne zanemara možnosti skokov na drugačne terene. Namenjen je vsem tistim, ki si želijo udoben in lahko obvladljiv motocikel, ki pri izbiri terena ne postavlja hudih omejitev, hkrati pa je prav mestno čeden in uporaben. Pravzaprav ponuja ténéré s svojim odličnim rodovnikom še nekaj več. Poleg tega, da je v mestu prav lahko vodljiv in odlično gibčen, pa svojemu vozniku vedno ponuja tudi resničen izziv: pot v neznano brez ovir.

Pravzaprav novi XTZ 660 ténéré zdaj še bolj kliče po avanturizmu. Najvidnejši in značilno ténérévski sprednji oklep (znan

Poseben test:

Kot se za Avto magazin spodobi, je poseben test res nekaj posebnega. Avanturistični duh yamahe XTZ 660 ténéré nas je premočno izzival, da bi lahko ostali hladni. Njegovo in tudi našo vzdržljivost smo se odločili tokrat preveriti nekoliko drugače. Yamaho smo pognali prav do konca, tja do roba norveškega Nordkappa, nabrali 11.000 kilometrov in marsikaj doživeli. O tem pa več v prihodnjih številkah AM.



s številnih puščavskih preizkušnjah med Parizom in Dakarjem) je z dvema lučema še bogatejši, očem prikupnejši ter odlično speljan k posodi za gorivo in trupu. Vse to izboljšuje turistične lastnosti in motocikel na oko močno približa velikemu bratu super ténéré. Zanimivo grafiko, ki jo ponujajo v letošnji sezoni v dveh barvnih možnostih, v veseljaško modri in umirjeno črni, je spremenjeni sprednji del postal tudi mestno nastopaški. Če gledamo na XTZ 660 skozi turistično oko, gre največ pohval prav oklepu,



predvsem pleksiju, ki ima zelo dobro lego, tako da čelni veter voznika na daljših voznjah ne utruja preveč. Spremenjeni položaj voznika je logična posledica spremenjenega sprednjega oklepa. Višina stopalk je premišljena in daje vozniku značilno pokončen enduro položaj, ki pa je hkrati tudi skrajno neutrudljiv.

Enojni jekleni cevni okvir je že lep čas dobro znan in skupaj z enovaljnim agregatom nosi vzdržljivostni mit teh motociklov. Mer okvirja, ki so ga razvijali na podlagi izkušenj, pridobljenih v puščavskih dirkah, niso spreminjali. Premišljena višina sedeža, ki je od tal dvignjen 865 mm, kaže na očitno željo po približevanju yamaha TT: mere okvirja, namenjenega vozniki zunaj urejenih cest, dajejo tako najboljši izkoristek. Vožnja po makadamskih cestah in po ozkih gozdnih poteh preseneča z mirnostjo. Še bolj pa se okvir

ujame z lastnostmi zmogljivega prožnega agregata in vzmetenjem na mešanih srednje hitrih asfaltnih poteh. Recimo na vijugastem hribovskem asfaltu, lahko tudi slabšem in poškodovanem, takem, kot ga je na naših cestah v izobilju - to je XTZ-jev raj, kjer voznik lahko igrivo izrablja visoka hitrostna povprečja od 60 do 140 kilometrov na uro. Ob okvirju je treba pri novem XTZ 660 pohvaliti tudi stabilnost pri velikih hitrostih, kjer se ne pojavlja več prej značilno nihanje in valovanje.

Enovaljni štiristaktni vodno hlajeni agregat je poglavje zase že kar lep čas. Kot je v zadnjih letih v navadi pri modelih XTZ, tudi v tej generaciji ni bil deležen bistvenih sprememb. Pet ventilov v glavi zdaj še bolje igra pesem, namenjeno asfaltu. Ob končni moči 48 KM pri 6250 vrtljajih v minuti najbolj navduši z izredno enakomernim in močnim pospeševanjem iz nizkih vrtljajev. Motor vleče že od 2500 vrtljajev naprej in ne kaže nikakršnih odporov do vrtenja tja do 7000 vrtljajev, ko elektronika prekine veselje, a hkrati

Tehnični podatki:

Motor: enovaljni - štiristaktni - tekočinsko hlajeni (1,2 litra hladilne tekočine) - odmična gred v glavi, gnana z verigo - pet ventilov na valj - vrtina in gib 100 x 84 - prostornina 660 kubikov - kompresija 9,2 : 1 - največja moč 35,3 kW (48 KM) pri 6250/min - največji navor 56,8 Nm pri 5250/min - dvojni uplinjač Teikei Y26PV - elektronski vžig - električni zaganjalnik - akumulator 12V/8 Ah.

Prenos moči: zobniški primarni prenos - večploščna sklopka v oljni kopeli - petstopenjski menjalnik - prestavna razmerja I. 2,583, II. 1,588, III. 1,200, IV. 0,955, V. 0,795 - veriga na zadnje kolo - razmerje 3,00.

Okvir: enojni jekleni cevni okvir - kot glave okvirja 28 stopinj - pretek 112 mm - medosna razdalja 1,495 mm

Vzmetenje: spredaj teleskopske vilice s kraki premera 43 mm - in hodom 220 mm - zadaj centralni blažilnik v sistemu new monocross s hodom kolesa 200 mm.

Kolesa in gume: aluminijasti kolesi, obroči znamke DID - spredaj kolo 1,85-21 z guma znamke Dunlop 90/90 - 21 - zadaj kolo 2,75-17 z guma 120/90 - 17.

Zavore: spredaj 1 x kolot premera 282 mm z dvobatno zavorno željstjo - zadaj kolot premera 220 mm z enobatno željstjo znamke Nissin.

Mere in teža: dolžina 2265 mm - širina 845 mm - višina 1385 mm - višina sedeža od tal 865 mm - najmanjša razdalja od tal 245 mm - suha teža 171 kg - posoda za gorivo 20 l.

Cena:

8.500 DEM in 24 odstotkov talarskih dajatev

CENE IZBORA NADOMESTNIH DELOV (m.p. cena v SIT)

1. Zavorna ročica, prednja	2.975,00
2. Zavorna stopalka, zadnja	3.400,00
3. Ročica sklopke	2.125,00
4. Ročica plina	1.530,00
5. Sprednja smernika	2.550,00
6. Posoda za gorivo	130.000,00
7. Prednji blatnik	9.945,00
8. Sedež	19.975,00
9. Prednji ogledali	5.150,00
10. Prednje kolo	27.680,00
11. Krmilo	4.950,00
12. Sprednji pleksi	4.080,00
13. Oklep spredaj	15.240,00
14. Lonec izpušne cevi	69.820,00
15. Pogonska veriga	25.500,00
16. Zavorne obloge spredaj	7.650,00
17. Zavorne obloge zadaj	5.100,00

