



Analizira: Matjaž Gustinčič  
Foto: naš arhiv

# IZUMRLA VRSTA

Brskam po cenikih in pregledujem ponudbe naših moto trgovcev na spletu. Vse se mi zdi precej »copy/paste«. Gledam še po oglasih. Praznina. Sprašujem se, kam je izginil razred enovaljnih enduro motociklov? Novega danes v trgovinah ne najdeš in tudi ponudba rabljenih je slaba. Vemo, da so večini starejšim enovaljnikom vse strožje norme o izpušnih plinov zaprla vrata na evropske trge, pa vseeno. Kaj lahko danes kupi evropski (avanturistični) popotnik? Africo Twin? Ja, zelo fin motor, ampak stane skoraj dvakrat toliko kot je stala Ténéréjka!



Zelo dobro! Armaturna plošča je postavljena visoko, zato motoristu ni treba umikati pogleda s ceste. Nad armaturno ploščo je kovinska zanka, ki lahko nosi GPS.

## IZ NAŠE TESTNE BELEŽKE

Sam sem bil kar nekoliko zadržan, ko sem prvič dobil v roke Ténéré. Zakaj je tako visoka? Pri plezanju na motocikel sem moral pošteno brcniti preko sopotniškega sedeža in si ne zamišljam, da bi bil zadaj na prtljažniku še kovček. Teško bi po občutku tudi uganel, da ima polno nalita čez 200 kilogramov. Tu smo si bili enotnega mnenja, da akademsko gledano to ni majhna teža, ampak na motociklu se je ne občuti.

Ugotavljali smo tudi, da se povsem spodobno (visoko) sedi in da »dakarski« prednji vizirček tam ni samo za okras. Glede pogonskega agregata nismo imeli pripomb, z nekaj manj kot 50 konjskimi močmi zadošča svojemu namenu. Enovaljnik zvezno vleče in se najbolje počuti med 4.000 in 5.000 vrtljaji, kar pomeni potovalno hitrost do 130 km/h, pri polnem plinu pa števec pokaže tudi čez 170 km/h.

Z mesta do stotke privibrira hitreje kot spodoben avto, za terensko vožnjo pa ima ustrezno kratko prvo prestavo. Sam bi pohvalil zvok motorja. Sploh ne vidim smisla, da bi gor tlačil kakšne druge lonce, originalni prav lepo pogrgrajo ob zaprtem plinu. Mimogrede, naš urednik se je zasebno precej kuril na Ténéréjko. No, še vedno je nima.



## Zgodovina modela:

- 2008:** Začetek prodaje XT660Z Ténéré, na voljo v peščeni, črni ali beli barvi. Motocikel je za neverjetnih 40 kg težji od originala iz leta 1983;
- 2009:** Spremenjen sedež, drobne izboljšave;
- 2011:** Na voljo različica z ABS zavorami, ki je bila nekoliko nižja, imela je krajši hod vzmetenja in pridobila nekaj kilogramov. Zaradi ABS-ja so akumulator prestavili pod posodo goriva;
- 2016:** Konec proizvodnje. Na salonu EICMA predstavijo prototip naslednice, Yamaha T7.

Poglejmo dobrih deset let v preteklost. Leta 2008 si sveže predstavljeno Yamaha XT660Z Ténéré iz salona odpeljal za približno sedem tisoč EUR. Ko je nekaj leta pozneje dobila ABS zavore, se je redna cena dvignila za skoraj tisočaka. Ali je bila cena ugodna, je diskutabilno, glede na to, da prave konkurence

Ténéré sploh ni več imela. Če me spomin ne vara, je bila takrat v ponudbi samo še Aprilia Pegaso (in še ta ima enak pogonski stroj).

Seveda so obstajale boljše in tudi dražje možnosti in če mešamo jabolka in hruške, si za ta denar domov odpeljal tudi novo Fazerko FZ6 ali pa za akcijskih pet

**M.A.J.**  
KLUB  
MOTOR SPORT EQUIPMENT SERVIS ASSISTANCE



Zračni filtri



Opletene zavorne cevi

Taborska 6, 1230 Domžale  
tel.: +386 1 724 80 63  
fax: +386 1 724 80 64  
gsm: 041 631 702  
e-mail: maj.klub@siol.net



Zavorne ploščice EBC



Koluti EBC

IMAMO INTERNETNO  
TRGOVINO!  
www.majklub-shop.si

MAJKLUB-Shop



Vilice Paioli niso najboljša roba, niso pa slabe. Izstopajo lepa lahka pesta in dva koluta spredaj. Za trdo uporabo so bili kolesni obroči preveč šibki. Za normalne terenske vožnje pa povsem OK.



Cene rabljenih Ténéréjk glede na njihova leta sploh niso ugodne.

#### PROBLEMI IN OKVARE

Od predstavitve zadnje Ténéré 660 je preteklo dobrih deset let. V tem času bi se nedvomno pokazalo, če bi bila tehnika problematična. In ni problematična. Neverjetno trpežno živinče je tale Yamah'ca. Zrisana in narejena je v Italiji in ima celo pogonski agregat italijanski - Minarelli, za katerega vemo, da ga najdemo tudi v drugih modelih XT, v Aprilii Pegaso, Derbiju Mulhacen in verjetno še v katerem. Zavore so Brembove – italijanske. In celo prednje vilice so italijanske, znamke Paioli. Niso presežek, so pa solidne. Videti je, da so jim v tovarni Japonci pošteno dihali za ovratnik, ker površnosti in tehnično mehanske anomalije na tem motociklu niso omembe vredne. Za vgradnjo v Ténéré so Minarellijev motor tudi nekoliko dodatno »uglasili« in tako odpravili nemiren tek in občasna cukanja, ki so bila značilna za ta agregat v drugih modelih. Tako s samim agregatom ni pomembnih težav. Na prvih letnikih, torej 2008/2009 je bilo nekaj težav z regulatorji napetosti in s konektorji regulatorja. Morda nekoliko poddimenzioniran je gumi zglob pod verižnikom v zadnjem kolesu, ki se lahko dokaj pogosto obrablja, kar pa ni nek strošek, če se ga pravočasna zamenja. V nasprotnem primeru pa lahko pride do preobremenitve in posledično uničenega kolesnega ležaja. Z nekaj iznajdljivost je vse skupaj rešljivo za nekaj deset evrov, dokler slab kolesni ležaj ne uniči še pesta. Tisto pa ni več tako poceni. Omenil bi še nekaj primerov z zdrobljenim menjalnikom, ki jih je možno zaslediti po spletnih forumih. Večina teh motorjev je bila letnik 2009. Zakaj pride do tega, so bolj ugibanja, prvi simptomi, ki opozarjajo na težave, so zatikanje pri prestavljanju v tretjo in četrto prestavo. V najslabšem primeru je kakšen del menjalnika poslalo tudi ven - čez blok motorja. Je pa teh primerov tako malo, da je težko trditi, da vsi lastniki Ténéréjk čakajo, da gre njihov menjalnik v puzzle.



Enovaljni motor Minarelli je bil uporabljen na Yamahah XT, na Aprilii Pegaso in kratko obdobje na Derbiju Mulhacen. Motor je dober in zanesljiv vibrator.



Profesionalno mazivo. Litjeva mast v spreju. Vsebina 400 ml. Cena 9,50 evra. Prodaja Avtostil Rakek.



jurjev in pol novo Yamah XT660R?! Danes v prodajnih salonih še vedno čakajo čisto novo dvovaljno Ténéré, ki pa jo lahko naročite preko spleta, za predprodajnih nekaj manj kot 10 tisočakov. Zanimivo bo opazovati, kako bo novi model vplival na cene rabljenih Ténéréjk, ki se zdijo nerazumno visoke. Ko tole pišem, je najcenejša v Italiji 4.300 EUR in to letnik 2009. Halo?!

S prihodom nove dvovaljne Ténéré 700 se tudi zaključuje skoraj štiri desetletja dolga zgodba enovaljne Ténéré. Prva je bila predstavljena tam v začetku osemdesetih in je ves ta čas in čez vse generacije obdržala isto rdečo nit. Tudi zadnja enovaljna Ténéré s pridihom dakarskega relija v imenu in s svojo pojavo, nagovarja avanturiste in popotnike. In nekateri lastniki je res ne šparajo. Pri tem pa, podobno

kot že njene predhodnice, tudi XT660Z-Ténéré v ničemer prav zares ne briljira, a je kot celota povsod dovolj dobra in zato jo še vedno radi kupujejo kupci z različnimi nameni. Da se ne ustraši terena nakazuje s terensko ustreznimi dimenzijami pnevmatik in s snemljivimi oziroma zamenljivimi bočnimi plastikami, če bi se lastnik slučajno prevrnil in vse ožlajfal. Ima tudi priročno uho na križu prednjih

vilic, ki pride prav, če je treba kdaj motocikel »ven potegniti« z vlečno vrvjo. Še vedno pa ni čistokrvni terenec, a je precej dobra osnova, da se z nekaj dodelavami temu približa. Prav tako ni čistokrvni potovalnik, zato pa z nekaj dodatki to z lahkoto postane.

Osnova, iz katere lahko izhaja vsak po svoje (ali pa tudi ne), je dobra. Visoko in

V Sloveniji se je Ténéré slabo prodajala, ker je po svetu gmela kriza in se je strah zavlekel tudi v slovenske trgovine. To je vzelo zalet novemu modelu, ki je prišel in odšel zelo neopaženo. Kupovali so jo le poznavalci, ki so bliskovito preračunali, da je Ténéré bolj civilizirana, trpežnejša in cenejša od vsakega KTM-ja.

**TEHNIČNI PODATKI YAMAHA XT660Z TÉNÉRÉ 2009**

- **Barve:** črna, modra, temno rdeča, belo-siva, peščena
- **Moč:** 35,6 kW (48,4 KM) pri 6.100/min
- **Navor:** 57,5 Nm pri 5.500/min
- **Motor:** 1-valjni – tekočinsko hlajeni – 4 ventili na valj, suhi karter; olje je v okvirju motocikla
- **Vrtina x gib:** 100 x 84 mm
- **Prostornina:** 654 ccm
- **Kompresija:** 10 : 1
- **Dovod goriva:** elektronski vbrizg Mikuni, premer grla 44 mm
- **Sklopka:** večlamelna v oljni kopeli
- **Menjalnik:** 5-stopenjski, veriga tipa 520 (serijsko verižnika 15/45)
- **Okvir:** prostorsko paličje iz jeklenih cevi
- **Vzmetenje, spredaj:** teleskopske vilice Paioli, premer 43 mm, nastavljiva prednapetost vzmeti, gib 210 mm; **zadaj:** aluminijaste nihajne vilice, blažilna noga Sachs, gib 200 mm
- **Gume:** 90/90-21 in 130/80-17
- **Zavore, kolutne, spredaj:** 2 x 298 mm, 2-batna čeljust; **zadaj:** 1 x 245 mm, 1-batna čeljust
- **Medosna razdalja:** 1.505 mm
- **Kot glave / predtek:** 28° / 113 mm
- **Višina sedeža:** 895 mm
- **Posoda za gorivo:** 22 l, rezerva 6,7 litra
- **Teža:** 183 kg (brez goriva)
- **Najvišja hitrost:** 170 km/h
- **Povprečna poraba goriva:** 4,4 l / 100 km
- **Odmik trebuha od tal:** 260 mm
- **Servisni interval:** 10.000 km

**PA ŠE TO:**

- Akumulator: 12 V 8 Ah
- Zoprni tresljaji se iz motorja selijo v motocikel šele nad 6.500/min;
- Potovalna hitrost je 140 km/h;
- Motocikel lahko nosi 190 kg (torej voznik + sopotnica + prtljajnik + kovčki + prtljaga)



*Ténéréjka kar kliče po predelavah. Paziti je treba, da človek nanjo ne navesi preveč dodatnih kilogramov, saj že serijska z gorivom tehta čez 200 kg.*

udobno sedenje ne utruja, velika posoda za gorivo meri kar 22 litrov, kar pomeni,

## Opazili smo med oglasi:

**Yamaha XT660Z Ténéré, črne barve, letnik 2009,** 48.000 prevoženih kilometrov, dodatno SW-Motech nosilci stanskih kovčkov in kovčki, redno servisirana, nove gume. Cena: 4.300 EUR, zasebni prodajalec, Italija.

**Yamaha XT660Z Ténéré, modre barve, letnik 2011,** 42.000 prevoženih kilometrov, centralno stojalo, kovček. Cena: 4.500 EUR, trgovec, Italija.

**Yamaha XT660Z Ténéré, črne barve, letnik 2012,** samo 3.000 prevoženih kilometrov, v originalnem stanju, kot nova. Cena: 5.000 EUR, zasebni prodajalec, Italija.

da lahko umirjen voznik prevozi tudi do 400 kilometrov z enim polnjenjem. Kljub temu pa polno naložena in v dvoje res ni namenjena tiščanju po avtocesti do Münchna na kavo in nazaj. Za izlete in raziskovalno popotništvo z odkrivanjem skritih naravnih lepote, do katerih je treba odpeljati kakšen makadam, pa je že serijska lahko vrhunsko orodje. Osebo se mi vseeno zdi kar škoda imeti povsem originalno. Če ste res brez idej, bo dovolj odpreti kakšen katalog dodatne opreme za ta motor, pa vam bo jasno, na kaj namigujem.

**PREDELAVE, DODELAVE**

Ni treba veliko domišljije in zlahka nanjo navesiš še za pol vrednosti motocikla dodatne opreme. Ta Yamaha kar kliče po zapravljanju. Lastniki jo največkrat opre-

mljajo in dodelujejo v bolj rally-enduro stilu. Recimo, na videz najbolj vpadljiva je menjava prednjega blatnika za visokega. To »rabijo« predvsem tisti, ki so se odločili resno umazati svojo XT, ker lahko mehko blato hitro zabaše prostor med prednjim - nizkim blatnikom in kolesom. Potem so potrebni seveda malce bolj resna spodnja zaščita agregata pa ščitniki rok na krmilu.

Kar se ergonomije tiče, so precej priljubljeni poviški krmila in zamenjava, oziroma pogosteje kar predelava originalnega sedeža. Ta je izrazito dvostopenjski in je zato lahko precej neroden. Z brušenjem in odstranitvijo sopotniškega grebena pridobi voznik več prostora za pomikanje naprej in nazaj, pa tudi nekoliko lažje vzpenjanje v sedež. Ker je v osnovi sedež



precej visoko, ga je možno nekoliko »pobrati« tudi na vozniškem delu. V obeh primerih je predelava sedeža lepo izvedljiva doma, potrebujete le dober tapetniški spenjač in nekaj osnovnega orodja. Precej pogosto so lastniki menjali serijske stopalke, ki so za vožnjo po terenu za dobro oporo nekoliko prekratke. Za (počasno) terensko vožnjo pa so spreminjali tudi prestavno razmerje, kar je igranje z velikostjo verižnikov: spredaj za zob ali kar dva manjši občutno poveča odzivnost v nižjih vrtljajih, pač na račun manjše končne hitrosti. Je pa treba biti tu pozoren, da se ne bi pokazalo, kako so postala prestavna razmerja neprimerna za transferje po asfaltu!?

Morebitna dodelava in nadgradnja vzmetenja? Samo nebo je meja, prav nujno pa ni za vsakogar. Če je občasno servisirano, je serijsko vzmetenje povsem solidno. Bolj nujno bo danes vgraditi kakšno 12-voltno vtičnico, ki stane le nekaj evrov: Ténéré ima že pod merilniki pripravljen prost »kabel« za morebitne naknadno vgrajene porabnike. Priročno. ■



## BATTERY LINK:

### Pametno spremljanje baterije



12V 24V



BATTERY STATUS

- Low
- Middle
- Full

Prenesite aplikacijo: **Battery Link**

Download on the App Store

GET IT ON Google Play



Bluetooth 4.0

Z Battery Link-om spremljanje, nadzor in upravljanje baterije prek Bluetooth še nikoli ni bilo tako preprosto in pametno.

Uvoznik: AVTOSTIL d.o.o. Partizanska 27, 1381 RAKEK - Tel. 01 7051 151 - www.avtostil.si