

USTREŽLJIVA DEBELA BERTA



Dovoljena obremenitev motocikla je 209 kg: voznik + sopotnica + dodatna oprema + prtljaga. Recimo, da za prtljago ostane kakih 20 kilogramov.

Kdor je kupil Super Ténéré, je ne gleda v garaži. Tisti moške, ki imajo zelo sitno ženo ali so brez nje, so na teh strojih odvteli že čez sto tisoč kilometrov. Ostali nihajo med 40.000 in 60.000. Bodimo razumni, le po deset tisočakov na leto je za tak motocikel malo.

Analizira: **M. Gustinčič** Foto: naš arhiv

Na nesrečo je nova supertenerjka prišla leta 2010 v trgovine s previsoko postavljeno ceno 15.500 evrov in s preveliko težo – kar 270 kg. Res je, da je imela prva izvedba »First Edition« bogato opremo, vredno zagotovo vsaj tisočaka: dva kovčka, ščitnika rok, ščitnik trebuha, zaščito prednjega žarometa. Toda hladen tuš je ohladil začetno navdušenje. Za vtis dramatičnosti pa so Yamahini moške leta 2010 sprejeli obvezo, da se bo dalo ta motocikel naročiti le prek interneta. Tudi to ni bilo vabljivo. Eno z drugim je bil vzrok, da motocikel ni dosegel pričakovane prodaje.

Supertenerjka je prišla v trgovine sočasno z gospodarsko slabimi časi, s svetovno krizo, ki je v hipu prepolovila svetovno prodajo motorjev. Nerazumljivo je, da je Yamaha toliko časa odlašala s projektom velikega enduro potovalnega motocikla. Posledično je tudi izgubljala tržne deleže, saj so se pretirano fokusirali na superšportne motocikle R6 in R1. Enako zadržanost opažamo tudi zadnji dve, tri leta, ko je bilo logično pričakovati turistični

enduro motocikel na osnovi MT-07. Pa ga še kar ni. Supertenerjko so Yamahini moške dokončevali že pod pritiskom polnih skladišč. Ta motocikel naj bi BMW-jem GS speljal kupce. Zagotovo so časovno tekmovali tudi s Hondoo, saj je svet pričakoval reinkarnacijo Afrike Twin. Jasno, tudi slepec je lahko znanal, da se v času sesuvanja trgov zanesljivo prodajajo samo še veliki enduro motorji.

Zakaj si je Yamaha vzela za cilj podobo velikega in težkega motocikla, je nemogoče odgovoriti, ker se je v vmesnem času obrnilo preveč dogodkov. Definitivno je Honda bolj natančno vedela, kakšen naj bo motocikel, da bo navdušil kupce. Danes, po dveh letih, Afrika Twin tudi na tradicionalno najbolj resnih trgih nevarno konkurira BMW-ju GS. Povsem je odpihnila prodajo motociklov KTM Adventure, ki so med vsemi na trgu imeli najbolj klen terenski imidž.



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



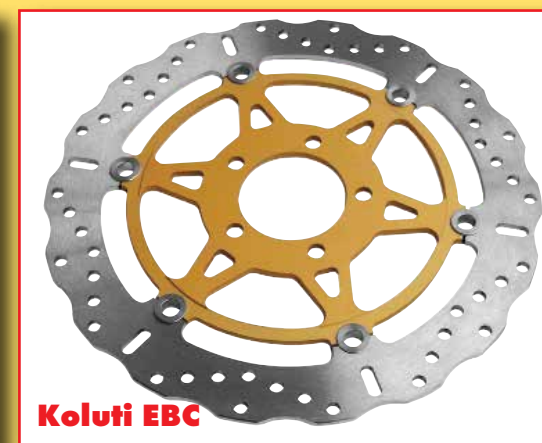
Zračni filtri



Opletene zavorne cevi



Zavorne ploščice EBC



Koluti EBC

IMAMO INTERNETNO TRGOVINO!
www.majklub-shop.si

MAJKLUB-Shop



Akumulator je pod bočnim pokrovom in je dovolj priročno postavljen. Pozor! Zadnja stopnja obrata ključa je pozicija P: zaklenjeno krmilo in prižgane parkirne luči. Kdor raztreseno zaklepa, se sooči z izpraznjenim akumulatorjem! Tudi na kontaktni ključ je treba dobro paziti, da se ga ne pušča na vročini, blizu magnetov, da ne pada po tleh. Grobost poškoduje imobilizator.



Klasična kolesa s špicami so izpopolnili tako, da so lahko uporabili gume brez zračnic. Če dobro pogledate kanal kolesnega obroča, tam vidite dva kolobarja, ki se vihata iz samega obroča. Sem so vpete špice, zato obroč ni nikjer prevrtan (razen za ventilček). Kolesa so se pokazala za dovolj trpežna. Je pa nujno kontrolirati napetost špic.

Ima povezane zavore in ABS. Vsaki 2 leti je potrebno zamenjati tesnila v zavornem sistemu; vsaka 4 leta je potrebno zamenjati hidravlične cevi! Kar se tiče zavornega sistema, Yamaha zagotovo ne razočara. Sistem povezave prednjih in zadnjih zavor, ki distribuira zavorno moč na oba konca glede na hitrost in razporeditev teže, deluje izjemno. Četudi pohodite le zadnjo zavoro, zadeva deluje. Obe ročici na krmilu sta nastavljivi po odmiku.



Jeklen cevni okvir in vzmetenje so v teh letih dokazali solidnost in zanesljivost. Amortizer potrebuje servisiranje na dve leti.

KAJ JE POKAZAL ČAS?

Yamaha XTZ Super Ténéré 1200 je začela pridobivati na imidžu šele sorazmerno s pretečenim časom. Motoristi, ki so vanjo investirali denar, so izjemno zadovoljni. In ostajajo zvesti. Preveč kilogramov ima največji vpliv le na papirju. Motocikel je namreč neverjetno uravno-

težen in zato je vožnja sproščena, ni utrujajoča, občutek za krmilom pa je zanesljiv. Le pri zelo počasni vožnji začne motocikel rahlo izgubljeni stabilnost. To je negativna posledica visokega težišča. Seveda pa je logično, da se s takimi motocikli ni pametno voziti izven cestnišč, sicer so posledice za denarnico katastrofalne.

Od leta 2010 do danes se je pokazalo, da je imel motocikel le prirojeno napako na instalaciji prednjega žarometa. In da rahlo nemarno servisiranje povzroči lomljenje žičnih naper (špic) na zadnjem kolesu. Nekateri motoristi so se tudi pritoževali nad slabo korozijsko zaščito izpušnega sistema. Ker pa je še vedno zelo

YUASA EXIDE
AKUMULATOR
150 x 90 x 145 EXIDE ETZ14-BS 11,2Ah, 205A L+ - 70,69 € z ddd
150 x 90 x 145 YUASA YTZ12S 11Ah, 210A L+ - 149,37 € z ddd

PHILIPS OSRAM
ŽARNICE
Žarnica H7 Philips od 6,59 € z ddd

REMUS
ŠPORTNI IZPUH
Remus HEXACONE – slip on od 490 € z ddd

AMORTIZER
TEHNOLOGIA PODVOZJU
SERVIS AMORTIZERJEV ZA MOTOCIKLE
od 110 € z ddd



MOTUL IPONE LIQUI MOLY
OLJE
Motorno olje 10w40 4 l od 39,90 € z ddd
Zavorno olje DOT4 500 ml od 9,72 € z ddd

NGK DENSO
SVEČKE
Vžigalna svečka NGK CPR8EB-9 od 9,91 € z ddd / kos

MANN FILTER HIFLOFILTRO
FILTRI
Oljni filter HF204 – od 9,02 € z ddd

popularno zamenjati lonc z lažjim in lepšim Akrapovičevim, to ni omembe vredna sitnost.

ZANESLJIVA TEHNIKA

XTZ Super Ténéré 750 letnika 1993 je do grla nalita tehtala 236 kg. Danes se to zdi ugodna teža. Takrat pa smo menili, da je to preveč, vendar kar nekako v nivoju s konkurenco, ki je slišala na imena Cagiva Elefant, BMW 100 G/S in Honda Africa Twin. Prepričani smo bili, da bi moral motocikel za vožnjo po afriških sipinah tehtati bistveno, bistveno manj. XTZ Super Ténéré 1200 letnika 2011 pa je z nekaj hlapi bencina v tanku na tehtnici pokazala 270 kilogramov. Za vrečo cementa več kot bavarski GS. Ups!?! Pozabi na pesek, sipine, smo si govorili. Pa pozabljali, da se je Afrika zaprla in da se takšni motorji ne vozijo več po brezpotjih, kvečjemu po makadamih. V prvem letu smo imeli dva resna pomisleka: ali bosta hladilnika vode, postavljena pod

bočno oplato oklepa funkcionirala in pa suhi karter. Izvedba »suhi karter« pomeni, da ima motor olje v posebnem rezervoarju. Ta izvedba zmanjša višino trebuha motorja, vendar rahlo zakomplicira sprotno preverjanje nivoja olja v motorju. To postane sitno opravilo. Vendar pa se supertenerjka odkupi s kardanom, kar na poti predstavlja visoko udobje.

DOBRE VOZNE LASTNOSTI

Na supertenerjki se sedi dokaj pokončno, za pokončnim vetrobranom in s primerno širokim krmilom v rokah. Kolena lepo sedejo k posodi za bencin in ker je tudi sedež solidno podložen, je udobje več kot dobro. Vzmetenje je čisto solidno in ker ima zadnja vzmetna noga kolesce za nastavljanje »trdote« vzmeti, več tudi ni potrebno. Investicija v dosti bolj solidno vzmetenje znamke Öhlins je velika in kdor se le zmerno vozi, tega ne potrebuje. Kaj pa elektronsko nastavljivo vzmetenje? Hm!

Zanimivo in igrivo. Hm? Vprašanje je, koliko stane popravilo in ali je to sploh mogoče.

ELEKTRONIKA

Super Ténéré je takoj prišla s kar precej elektronike, ni pa imela ogrevanih ročic, kar je v tem segmentu nedopustno. Yamahina elektronska izvedba ročice plina YCC-T je omogočila računalniku popraviljanje vognikovih grobsti in pa programe za odzivanje motorja. S preklapljanjem med programi je bilo mogoče prvič spreminjati karakter in grobsto odzivanja motorja. Voznik je imel na voljo program S (Sport) za hipno, bolj brutalno odzivanje ter program T (Touring) za mehkeše odzivanje, ki ga motorist doživlja kot bolj logično in naravno. Ta elektronski menedžment je omogočil tudi, da je motocikel dobil nadzor zdrsanja zadnje gume – dvostopenjski nadzor oprijema gume, ki ga je bilo mogoče tudi izklopiti. Stopnja TCS1 je bil standardni program, ki se je vklopil, ko je

IZ NAŠIH TESTNIH DNEVNIKOV

Konec oktobra ni ravno čas za dolge fure po notranjosti Balkana. Mi si ta izziv privoščimo.

Da spoznamo motorje, oblačila in sebe v ostrih razmerah. Ko se človeka po urah vožnje v ledenem vetru začne lotevati otopelost, toleranca močno pade. Ah, ti Japonci, zakaj ne kopirajo BMW-ja tako kot po drugi vojni, pa bi spet zmagali. Tako pa hočeš tam na dežju odpreti pokrov kovčka, klik, pa ga celega odpreš z motorja, naj ga pes poščiže, tega dizajnerja. Upam, da ga bodo poslali na čakanje!

* Sploh ni tako napačna, kot pišejo strokovne revije in internet širom po Evropi. Dva valja dobro godeta. Res je, da ima preveč kil, a na asfaltu se tega niti ne čuti. Motoristi pač niso prebavili tega, da je Yamaha postavila visoko ceno, kot bi bila BMW. E! Ne gre. Ténéré ne kupuje beemvejši. To ni isto. Morala bi stati tri jurje manj, pa bi šla za med.

* Udobje je! Krasno se pelje. Imaš lep pogled na cesto in razgled. Ima neke programe za podajanje moči, a jih nima smisla »šaltati«, ker se v turističnem pelje najlepše. Vsi bogovi pa ne razumejo, zakaj nima ogrevanih ročic. Ima pa ščitnike, ki odvrtačo mokroto in veter. Končno ima električno vtičnico! Sedaj lahko priklopiš, ... ma ne, ne GPS-ja, tega ne potrebuješ! Priklopiš električni brezrokavnik!

* **MihaD.:** »Za mojo višino (172 cm) je precej visoka in težka, a mi vseeno ni delala problemov. Pelje se zelo lepo, tako skozi ovinke kot tudi po poškodovanem cestišču in po premočeni, z listjem prekriti cesti. Pohvalil bi tudi položaj voznika, saj je krmilo nameščeno na pravo višino, tako da zapestje ni trpelo. Sprednja šipa dobro zaščiti trup in glavo. Motilo me je, da na armaturni plošči ni prikaza prestave, pa tudi stranski kovčki so malce štorasto nameščeni, tako da se z nogo zatakneš obnje. Pa tudi odpirajo in zapirajo se komplicirano. Stopalka za zadnjo zavoro je preveč pomaknjena k agregatu.«

* **Marjan:** »Pri meni deli podobno usodo kot BMW. Je predrag-a. No, če odmislim ceno, nimam pripomb. Ima dovolj zaščite, da si lahko privoščiš vožnjo tudi v slabših vremenskih razmerah. Generalno tudi za to motorno kolo velja, da ima vsega ravno prav na pravih mestih. Moči mu ne manjka, zavore so zanesljive, prestave uporabne, proizvajalec pa naj se še malo bolj potruji, da bo merilnik temperature na armaturni plošči res prikazoval trenutno situacijo.«



začelo zadnje kolo zdrsavati. Stopnja TCS2 je bila manj občutljiva stopnja nadzora, ki je omočala vožnjo v brezpotju, kjer pa so nujna zdrsavanja gume. Vendar je bilo nerazumljivo, da je bil zavorni pomočnik ABS stalno vklopljen. To pa je na makadamu bolj sitnost kot v pomoč.

ZELO TRPEŽEN MOTOR

Vzporedni dvovaljnik s 1199 kubiki ima korinene v motorju, ki ga lahko prepoznamo v motociklih TDM 850/900 in TRX. Poznamo,

kako so se inženirji igrali s fazo vžiganja dvovaljnika: oba valja naenkrat, pa enkrat eden, enkrat drugi. In šele v obdobju, ko so skušali posnemati Ducatijev dvovaljnik V90, so izbrali vžig na 270 kotnih stopinj. Prvič smo to slišali in vozili v motorju TRX 850 v letih 1995 in 1996. Ta rešitev je dala nekoliko boljši vlek in slajši, odrezan, rahlo razklumpan zvok. Danes je to na dvovaljnikih standard.

Motor, ki ima ohišje rezano vodoravno, je izredno trpežen in brez šibkih točk. Ker so ga

sparili s kardanskim prenosom moči, je kot celota zelo dober pogonski sklop, ki ne povzroča težav niti v vročini ali če teče na slabo gorivo. Moč 110 KM je v tem razredu dobesedno idealna, torej obvladljiva. Jasno potegne že od 2.500 vrtljajev, kar pomeni hitrost 80 km/h v zadnji prestavi. Krepko se zavrti do 7.800 vrtljajev. Križarjenje s 140 km/h je počitek. Pri takšnem ritmu je poraba bencina manj kot 6 litrov na 100 kilometrov. Ima pa motor dovolj zaloge za prehitvevanja in če je že treba, stisne do 210 km/h.

KAJ SE ŠE DA IZBOLJŠATI?

Za motoriste, ki prisegajo na cestne terence, je zelo značilno, da skušajo izboljšati svoj motocikel. Biblija izboljšav je nemški katalog Touratech. Kaj lastniki supertenerjk najraje »dodelajo«? Originalna kovčka sta komaj kaj vredna, ker imata nelogično ključavnico in tudi izvedba samoga zaklepanja ter priklopanja je nezanesljiva. Roboti kovčki iz hiš Touratech, SX Motech ali Givi so definitivno boljša izbira, ker so trpežnejši. In bolj praktični. Serijski vetrobran proizvaja turbulence. Večina popotnikov ga zamenja s kakšnim večjim. Če iščete zamenjavo, naj bo narejen iz plastike »lexan«, ki se ne razcepi v iveri. Dobro se izkaže spojler, ki ga nataknete na serijski vetrobran. To nastavljuje krilo dobro preusmerja zračni tok. Reč funkcijona in kdor se znajde na »Alibabi«, ga plača 30 evrov. Ali

Zgodovina modela

2009: Yamaha na salonih draži z maketo vitkega potovalnega endura, ki je ovit kot puščavski popotnik. Razume se, da prihaja Ténéré.

2010: First Edition, s kovčki itd, cena 14.990 eur.

2011: prodaja se oskubljena verzija, brez paketa opreme.

2012: predstavijo bogatejšo (karbonski deli) opremljen motocikel z nazivom »Worldcrosser«.

2014: motor pridobi 2 KM in mehkejši odziv na ročico plina. Spremenjena je armaturna plošča, ki pokaže tudi prestavo v menjalniku; vetrobran je 4-stopenjsko nastavljen; možnost električno nastavljivega vzmetenja; odvzamejo sredinsko parkirno stojalo, ročaje ob sedežih in nosilec top kovčka.

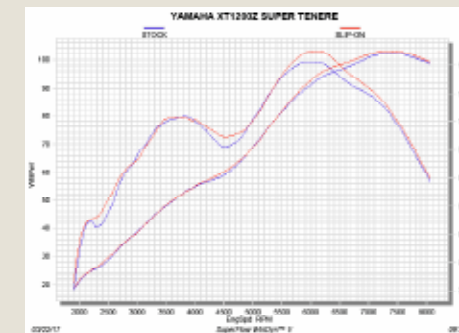


Stopalke imajo gumijast tampon, ki duši tresljaje. Zavorni pedal je premajhen in ga je nujno treba izboljšati z vložkom, ki se prodaja v specializiranih trgovinah. Sedež se da nastaviti na dve višini (845 in 870 mm). Opravilo je preprosto, ker je sedež nasajen na nekakšen kvadratast okvir, ki služi tudi kot distančnik.

pa pri nemškem trgovcu 120 evrov. Dokaj koristna dodelava je povečanje površine stopalke na zavornem pedalu. Serijski je malce premajhen in preveč stisnjen k ohišju motorja. Kdor vozi v robustnih škornji, slabo čuti, kaj počne. Preprost podaljšek je dobra rešitev. Kaj pa cevne zaščite? Pri tako težkem motorju kot je XTZ, je vsak dodani kilogram tudi že kaplja čez rob. Ker pa so bočne cevne zaščite hudo pripravne, da nanje obesimo bisage ... razmisliti je treba.

KAKO PA Z GUMAMI?

Supertenerjka je na reklamah videti avanturistična in okretna tudi v pesku in v brezpotju. Ne slepite se. S 300 kilogrami pod ritjo to počno le zelo izkušeni motoristi, ki niso na potovanju in ki jim je vseeno kdo bo plačal popravilo. Ker pa v vsakem moškem tli tak izziv, je enkrat treba vsaj investirati v par skoraj terenskih pnevmatik. Kakšne Continentalove TKC so videti prav hude. ■

**YAMAHA XT1200Z SUPER TÉNÉRÉ, model 2010**

- **Moč:** 81 kW (110 KM) pri 7.250/min
- **Navor:** 114 Nm pri 6.000/min
- **Motor:** 2-valjni vrstni – tekočinsko hlajeni – 4 ventili na valj – DOHC – suhi karter – vbrizg
- **Vrtina x gib:** 98 x 79,5 mm
- **Prostornina:** 1.199 ccm
- **Kompresija:** 11 : 1
- **Sklopka:** mokra, večploščna
- **Menjalnik:** 6-stopenjski, kardan
- **Okvir:** spodaj odprto prostorsko paličje iz jeklenih cevi
- **Vzmetenje, spredaj:** povsem nastavljive USD-vilice, premer 43 mm, gib kolesa 190 mm; **zadaj:** blažilnik, z gumbom nastavljiva prednapetost vzmeti, nastavljivo dušenje povratnega hoda, gib kolesa 190 mm
- **Gume:** 110/80-19 in 150/70-17
- **Zavore, spredaj:** marjetičasta koluta 2 x 320 mm, 4-batna zavorna čeljust, integriran ABS; **zadaj:** marjetičast kolut 1 x 282 mm, 2-batna zavorna čeljust, integriran ABS
- **Medosna razdalja:** 1.540 mm
- **Kot glave / predtek:** 28° / 126 mm
- **Višina sedeža:** 845-870 mm
- **Posoda za gorivo:** 23 l
- **Mokra teža (z oljem in gorivom):** 267 kg

Tudi to je dobro vedeti

- **Najvišja hitrost:** 210 km/h
- **Poraba na 100 km:** najmanj 5,2 in največ 6,8 litra
- **Najmanjša razdalja od tal:** 205 mm,
- **Najmanjši krog obračanja:** 2,9 m
- **Dovoljena obremenitev:** 209 kg
- **Velikost akumulatorja:** 12V 11 Ah
- **Servisni interval:** na 10.000 km, na vsakih 40.000 km je nastavev ventilov; na 2 leti menjava tesnil v zavornem sistemu; na 4 leta menjava hidravličnih cevi zavornega sistema.

Vpoklici:

- Možnost loma prtljažne plošče - nosilca top kovčka
- Instalacija prednjega žarometa
- Deformacija gredi v menjalniku

**MOTOBIKE OIL ADDITIV**

Obraba in poškodbe so naravni sovražniki motorjev. Oil Additive vsebuje MoS₂, - trdno mazivo, ki se prilepi na kovinske površine v motorju in preprečuje neposreden kontakt kovine s kovino. Manj trenja pomeni večjo izhodno moč. Pločevinka 125 ml.

V TRGOVINAH EUROTON