



Yamaha  
XT 660 Z  
Ténéré

**T**ěžko soudit, jestli se u BMW zamysleli, když se podívali na statistiku prodejnosti velmi úspěšných modelů F 650 GS a F 650 GS Dakar a uznali, že byla chyba jejich výrobu zastavit. Nespočetný zástup jejich současných majitelů to jen dokazuje. V minulém roce představené G 650 GS jako první vlaštovka oznámilo navázání na jednoválcovou tradici u BMW. Letos se na světlo světa dostal druhý motocykl na podobném základu, ale s jasně patrnými odlišnostmi a hlavně s názvem s příchutí dálkových rallye. Yamaha XT 660 Z Ténéré, motocykl s názvem, který nezanikne v žádném ruchu. Motocykl s kultem osobnosti, který byl odeslán před několika lety v nemilosti do vyhnanství, ale pak se v roce 2008 vrátil dobývat nekonečné horizonty

pouští, ba i asfaltové serpentiny při cestě k vrcholům alpských velikánů.

**Segment cestovních endur** s jedním válcem byl dlouhou dobu opomíjen beze známek většího zájmu výrobců. Pak tedy přichod zbrusu nového stoje od Yamahy, zdá se, rozhybal ledy a zákazníci se začali jen hrnout. U BMW to nemohli jen tak přehlédnout, a proč si také neukousnout nějaký podíl z tohoto znovu upečeného koláče. Stejně jako u předešlého modelu Dakar i Sertão si oproti klasickému GS na své představení nějakou dobu posečkalo. Z velké části vychází z civilního modelu G 650 GS, ale oproti němu se Sertão protáhlo trochu do výšky a není to jen kvůli vyššímu větrnému štítku. Přední vidlice prodloužila svoji dráhu na 210 mm a v pevnosti jí pomáhá stabilizační můstek spojující obě vidlice pospolu. Zadní kyvka z oceli pruží po stejné dlouhé trase.

U zadní jednotky odpružení lze snadno nastavit přepětí její pružiny otočným kolečkem, jež je vyvedené po straně motoru. Dominantní 21-palcové přední kolo je u stroje tohoto druhu povinnost, na silnici pomáhá ve snadnosti náklonu a v terénu se s jeho pomocí motocykl dobře vede. Zadní kyvná vidlice svírá standardní 17-palcové kolo, na kterém je odlišně nazuta užší, 130 mm pneumatika. To vše pohromadě sdružuje mostový rám z ocelových profilů, v jehož středu bije srdce v podobě motoru o objemu 652 kubických centimetrů. Ten, ač připomíná původní pohonnou jednotku z modelů F 650, je svým projevem a výkony úplně někde jinde. Tyto charakteristiky jsou totožné s obyčejným GS. Jak již u něj bylo uvedeno, občas si myslíte, že místo tankování benzínu budete potřebovat jen zástrčku do zásuvky.

**Ano, chování elektromotoru** je pohonná jednotka vlastní. Běží plynule, vytáčí se s lehkostí až ke svému stropu v podobě ➤





plynule přechází v jednoduché pohodlné sedlo, kde je spolujezdec výškově oddělen. Za ním se usídlil vcelku rozměrný nosič zavazadel a dvojitá koncovka výfuku dotváří fešné pozadí, kdepak jen jsme tehle výfuk už viděli?

**O Yamě XT 660 Z Ténéré** toho již bylo napsáno hodně. Její představení jakožto přímého následovníka zakladatele segmentu jednoválcových endur se setkalo s nadšením. Ztepilá stavba, objemná nádrž na 23 litrů paliva, velká kola s drátěným výpletem, to vše hraje Ténéré do karet. Motor značky Minarelli, který své služby odvádí i v dalších modelech řady XT, se vyznačuje svojí spolehlivostí, jsou známy stroje s najetými kilometry hodně přes 100 000 km bez zásadních technických závad. Svým projevem a konstrukcí inklinují spíše ke klasickému charakteru jednoválců. Silný záťah v nízkých a středních otáčkách postupně zmírání, až se s otáčkami dodrání k zásahu omezovače. Když si na tento temperament zvyknete ➤



MITAS SÉRIE EF

# Maximální adrenalin!



Polní cesta, 300 m na plný plyn, ostrá pravá, úvozem nahoru do lesa. Za zatáčkou přes padlý strom. Jízda na hraně. Prudce dolů, pozor kamení a rozbahněný potok. Komu koluje v žilách benzin, ví, že pro kontakt s realitou potřebuje dobrou trakci, předvídatelnost při průjezdu zatáčkou a ovladatelnost na každém povrchu. Více informací na [www.mitas.cz](http://www.mitas.cz)

## MITAS EF-06 a EF-07

- + vynikající záběr + jízdní stabilita
- + snadné samočištění
- + odolnost proti průrazu
- + homologace DOT a ECE 75R

MITAS a.s., Švehlova 1900, 106 25 Praha 10  
Technické poradenství na tel.: 577 523 482,  
603 200 219, e-mail: [obchod@mitas-tyres.com](mailto:obchod@mitas-tyres.com)



**Mitas**





## Yamaha XT 660 Z Ténéré

Rallyeový spirit je u Ténéré hmatatelný. Vysoký a skoro kolmý větrný štít ladí s celkovou stavbou stroje. Kokpit vybavený analogovým otáčkoměrem, ke kterému je přidružen displej, mimo jiné i s ukazatelem paliva. Zadní partii vévodí šikově zamaskovaný objemný tlumič výfuku a účelné kufry z originálního příslušenství.

ně propruží, umístění širokých řídítek je v ideální výši u obou strojů. Otočit klíčkem, nechat natlakovat čerpadlo vstřikování a můžeme stisknout tlačítko startéru, kdy Yamaha naskakuje o něco ochotněji. Ihned po rozjezdu jste na obou motocyklech jako doma. V zatáčkách je jízda sebejistá, stačí stisknout koleno nádrží a vedete ji dle libosti. Zásahu na tom mají i úzké pneumatiky a povedeně nastavené odpružení. Pocitově je BMW hravější, podíl na tom určitě bude

mít o 20 kg nižší hmotnost oproti Yamaze a také snížené těžiště.

**Ténéré je zase stabilnější** při jízdě na rovných úsecích, třeba při dálničních přesunech, ale obojí není nic, co by se u druhého dalo považovat za nějaký závažný nedostatek. V čem však Ténéré svého soupeře deklasuje, jsou brzdy. Už pohled na přední kolo značí, kdo bude referenční. Dvojitě přední kotouče u Yamahy s dvoupístkovými

mi třmeny zvládají svoji práci s přehledem i na hranici maximální nosnosti. Citlivost jim nechybí a při silnějším stisku má přední guma co dělat, aby účinek stíhala převádět na silnici. Jezdec na Sertão se musí do páčky brzdy více opřít, aby byl účinek identický s Ténéré. BMW má brzdovou kapalinu vedenou leteckými hadicemi pro konstantní tlak, ty Yamaha postrádá. Oba motocykly mají eventuální možnost vybavení systémem ABS za příplatek.

**Co lze říci závěrem.** Oba jsou velmi zdařilé motocykly, které budou svým majitelům dělat radost na dalekých cestách za dobrodružstvím, ale třeba i na pouhé víkendové návštěvy u rodiny. U nás to jak bodově, tak především pocitově vyhrála Yamaha. Za své peníze dostane kus dotaženého a charismatického stroje, což se o novém Sertão nedá tak jednoznačně tvrdit.

## Výsledek testování

### 1 Yamaha XT 660 Z Ténéré

Kdopak z vás to čekal? Yamaha překvapila dobře fungujícím podvozkem a solidním motorem, který sice není rezidentem v předních výkonových příčkách, ale boduje svým charakterem. Stejně jako celý motocykl. Prostě dotažený bike.

### 2 BMW G 650 GS Sertão

Pro fanoušky BMW GS, kteří mají střídme dobrodružné choutky, je Sertão zajímavou alternativou – image stáje mu nechybí. K poznání širého světa to však zdaleka nestačí...





BMW  
G 650 GS  
Sertão

# S NÁDECHEM DIVOČINY

Co vše potřebujeme od motorky na cestách do odlehlých končin? Spolehlivost, velkou nádrž, místo na zavazadla, nejspíše odpovíte. Jak si při tom stojí BMW G 650 GS Sertão a Yamaha XT 660 Z Ténéré, jež se již ve svých názvech pyšní nehostinnou krajinou na dvou zcela odlišných kontinentech?

Text: Vlastimil Misík, foto: MPI



# Technické údaje

BMW  
G 650 GS Sertão

Yamaha  
XT 660 Z Ténéré ABS

MOTOR		Konstrukce	čtyřdobý jednoválec	čtyřdobý jednoválec
	Vstřikování	Ø 43 mm		Ø 50 mm
	Spojka	vícekotoučová spojka v olejové lázni		vícekotoučová spojka v olejové lázni
	Vrtání x zdvih	100,0 x 83,0 mm		100,0 x 84,0 mm
	Zdvihový objem	652 cm <sup>3</sup>		660 cm <sup>3</sup>
	Stupeň komprese	11,5:1		10,0:1
	Výkon	35,0 kW (48 k) při 6500 1/min		35,0 kW (48 k) při 6000 1/min
	Točivý moment	60 Nm při 5000 1/min		58 Nm při 5500 1/min
PODVOZEK				
	Rám	mostový ocelový rám s přišroubovaným zadním rámem		kolébkový ocelový rám
	Vidlice	teleskopická vidlice, Ø 41 mm		teleskopická vidlice, Ø 43 mm
	Brzdy vpředu/vzadu Ø	Ø 300 mm / Ø 240 mm		Ø 298 mm / Ø 245 mm
	Asistenční systémy	ABS		ABS
	Kola	1,60 x 21; 3,00 x 17		1,85 x 21; 2,75 x 17
	Pneumatiky	90/90 R 21; 130/80 R 17		90/90 R 21; 130/80 R 17
	Obutí	Metzeler Tourance EXP		Metzeler Tourance
ROZMĚRY A HMOTNOSTI				
	Rozvor	1484 mm		1504 mm
	Úhel hlavy řízení	61,9 stupně		62,0 stupně
	Stopa	123 mm		113 mm
	Dráha odpružení vpředu/vzadu	210/210 mm		210/200 mm
	Výška sedla <sup>1</sup>	860 mm		870 mm
	Hmotnost s plnou nádrží <sup>1</sup>	198 kg		218 kg
	Náklad <sup>1</sup>	182 kg		178 kg
	Objem nádrže/rezerva	14,0/4,0 litru		23,0/6,7 litru
	Servisní intervaly	10 000 km		10 000 km
	Cena	204 000 Kč		189 990 Kč

## MOTOCYKL – ZMĚŘENÉ HODNOTY

Maximální rychlost*	170 km/h	160 km/h
Zrychlení		
0-100 km/h	5,3 s	5,7 s
0-140 km/h	11,6 s	12,2 s
Elastičita		
60-100 km/h	5,8 s	6,2 s
100-140 km/h	8,0 s	8,5 s

## SPOTŘEBA

Spotřeba mimo město	3,5 litru/Natural 95	4,2 litru/Natural 95
Dojezd mimo město	400 km	548 km

\*údaj výrobce; <sup>1</sup>změřené hodnoty. Měření byla prováděna na dynamometru Dynojet 250 a korigována podle normy 95/1/ES. Maximální možná chyba ±5 %.



omezovače a to vše je prosto nějakého zvláště nepříjemného množství vibrací, jinak obvyklého to komplice jednoválcových motorů. Převodovka je patřičně vhodně odstupňovaná a vyložené přispívá k točivému charakteru motoru. Společně s ním tvoří povedený celek. Jen ovládání převodovky se zdá trochu tužší, ale nejedná se o nic tragického. V enduro kozačkách vám to ani nepřijde.

**Typickým řešením u BMW** je palivová nádrž pod sedlem, toto nekonvenční řešení však přináší své ovoce ve formě centralizace a snížení těžiště motocyklu, což má pozitivní vliv na jízdní vlastnosti. Píhou na kráse je pouze malá kapacita 14 litrů, která trochu kazí potenciál tohoto světoběžníka. Po designové stránce není co vytknout, tedy pokud zrovna přísně neodsuzujete německou školu. Na nesymetrický světlomet jsme si už zvykli léta Páně od příchodu legendární R 1150 GS a přední zobec tvořící blatník je neměnným znakem rodokmenu GS. Falešná nádrž skrývající elektrosoustavu

**Příbuznost je zřejmá: delší zdvihy odpružení, drátěný výplet kol a stylizace k dálkovému cestování.** Tím se enduristní Sertão odlišuje od své civilní příbuzné GS. Jednoduchý kokpit poskytující vše potřebné, digitální otáčkoměr by zasloužil lepší čitelnost. Bez kufrů Vario vynikne úhledná, kompaktní zad' biku.

## BMW G 650 GS Sertão





# MOTOCYKL Bodové hodnocení

BMW  
G 650 GS Sertão  
Yamaha  
XT 660 Z Ténéré

MOTOR			
Elasticitá	40	12	10
Zrychlení	40	9	7
Maximální rychlost	30	7	5
Charakter motoru	30	15	15
Reakce na plyn	20	12	12
Odezva na změnu zatížení	20	14	13
Klidný chod	20	9	9
Spojka	10	8	7
Řazení	20	11	12
Odstupňování převodovky	10	8	7
Startování	10	5	7
<b>Celkem</b>	<b>250</b>	<b>110</b>	<b>104</b>

**HEBKÉ NA DOTEK:** Pohonná jednotka od BMW prakticky ve všem pokoří svého soupeřníka. Předčí jej ve zrychlení, maximální rychlosti i v pružnosti. Na druhou stranu plichtou skončilo hodnocení charakteru motoru, což je u Yamahy dáno zejména slušnou porcí točivého momentu v oblasti středních otáček. V ostatních oblastech agregát Yamahy boduje hladkým chodem převodovky a snadnějším startováním.

**VÍTĚZNÝ MOTOR: BMW**

PODVOZEK			
Ovladatelnost	40	31	29
Stabilita v zatáčkách	40	23	25
Chování při zatažení	40	25	24
Odezva	10	5	5
Volnost náklonu	20	13	17
Stabilita při jízdě po rovině	20	14	13
Nastavení podvozku vpředu	20	12	13
Nastavení podvozku vzadu	20	12	13
Možnosti nastavení podvozku	10	4	1
Komfort odpružení	10	7	6
Chování při jízdě se spolujezdcem	20	11	13
<b>Celkem</b>	<b>250</b>	<b>157</b>	<b>159</b>

**MISTŘI V OVLÁDÁNÍ:** Stěžejní rozdíly nejsou sice velké, ale měřitelné. Z tabulky lze vyčíst rozdílnost nastavení obou podvozků. Šasi BMW sází na ovladatelnost, Yamaha na neochvějnou stabilitu. Hodnoty v ostatních údajích jsou pouhé nuance. Vydařené sériové nastavení podvozku Ténéré, BMW kontruje a nabízí snadné nastavení své centrální jednotky pružení.

**VÍTĚZNÝ PODVOZEK: YAMAHA**

BĚŽNÝ PROVOZ			
Ergonomie jezdec	40	25	28
Ergonomie spolujezdec	20	13	12
Ochrana před větrem	20	8	10
Výhled	20	12	13
Světlo	20	13	12
Výbava	30	8	11
Ovládání/údržba	30	19	15
Umístění zavazadel	10	4	4
Náklad	10	4	4
Dojezd	30	25	30
Zpracování	20	11	13
<b>Celkem</b>	<b>250</b>	<b>142</b>	<b>152</b>

**DROMEDÁŘI NA DVOU KOLECH:** Ten, kdo chce cestovat světa kraj, nemůže kolem Yamahy projít bez povšimnutí. Praktický je palivoměr a kontrolka managementu motoru. U BMW namísto toho nalezneme pouze neokázalou kontrolku rezervy paliva. Ténéré je vpřed i v kilometrovém dojezdu na nádrž, který je oproti BMW na zcela jiném levelu. To přijde vhod i v každodenním provozu.

**VÍTĚZ BĚŽNÉHO PROVOZU: YAMAHA**

BEZPEČNOST			
Účinek brzd	40	21	23
Dávkování účinku brzd	30	16	19
Brzdění se spolujezdcem / fading	20	9	9
Tendence k postavení při brzdění	10	9	10
Funkce ABS	20	11	10
Rázy do řídítek	20	19	19
Světlá výška	10	8	9
<b>Celkem</b>	<b>150</b>	<b>93</b>	<b>99</b>

**TAKÉ ZDE YAMAHA OPĚT VEDE.** I když v ničem jiném, tak v brzdách hraje Ténéré první ligu. Dvoukroučková přední brzda přesvědčuje nejen svým výkonem, ale i čitelným dávkováním. Výsledek nezvrátí ani dobře fungující systém ABS na německém stroji.

**VÍTĚZ BEZPEČNOSTI: YAMAHA**

NÁKLADY			
Záruka	30	17	15
Spotřeba paliva (mimo město)	30	27	24
Cena servisních prohlídek	20	17	15
Náklady na údržbu	20	17	17
<b>Celkem</b>	<b>100</b>	<b>78</b>	<b>71</b>

**DOMÉNA Z BAVORSKA:** Tradiční oblast úspěchu motocyklů BMW. Spotřeba benzínu na hodnotě 3,5 l/100 km je bezkonkurenční.

**VÍTĚZ NÁKLADŮ: YAMAHA**

CELKOVÉ HODNOCENÍ	1000	580	585
-------------------	------	-----	-----

UMÍSTĚNÍ		2.	1.
----------	--	----	----

ZNÁMKA CENA/HODNOCENÍ	1,0	2,1	2,1
-----------------------	-----	-----	-----

**VÍTĚZ POMĚRU CENA/HODNOCENÍ: YAMAHA**

Rozdíl v cenovce je sice pouhých pár tisícovek a několik bodů v hodnocení, ale obojí ve prospěch Yamahy. Za své peníze tu dostanete vyzrálý skvěle fungující motocykl.

a budete ho podporovat vhodným a včasným řazením, nebudete chtít jinak.

**Co je evidentně vidět** při pohledu na Yamahu, je solidnost její stavby i zpracování. Silný trubkový rám typu Diamond je opravdu pevný a směle by zvládl i motor s daleko větším výkonem. Masivní hliníková kyvná vidlice krotí zadní 17palcové kolo. Vpředu nesmí chybět 21palcové kolo se žiletkovou pneumatikou, které nese dlouhozdvihová vidlice s anachronickými, ale funkčními harmonikami. Palivová nádrž je na svém místě a vytváří dominantní prvek celého motocyklu. Sedlo je stejně jako u BMW jednodílné a s výškovým oddělením řidiče a spolujezdce. Nechybí zde ani plastový nosič, který zároveň představuje i plotnu pro originální topcase.

**Dost bylo řeči,** nijak lépe se uvedené stroje nevyzkouší než samotnou jízdou. Takže nasadit helmu, navléknout rukavice a můžeme vyrazit. Nejprve je však nutné se vyhoupnout do sedla, které není ve srovnání se sériovými motocykly nejnižší. Menší postavy se holt nesmějí bát přehodit nohu a nasedat přes stupačku. Oba stroje příjem-

