

Yamaha

XT660R



XT je važan dio motociklističke povijesti i nakon tri desetljeća od predstavljanja legendarnog XT 500 avanturistički duh se vraća kroz njegovu reinkarnaciju, uzbuđljivi XT 660 R. Snažniji i vodom hlađeni agregat, direktno ubrizgavanje i čvršći okvir daju mu daleko veći sportski potencijal

Legenda živi dalje

Yamaha serija XT se kroz povijest ustoličila kao snažan i lojalan pratilac vozačima koji cijene all-round mogućnosti i legendarnu izdržljivost, kao i poseban karakter jednocilindraša.

Da bismo shvatili duh XT 660R, moramo se malo vratiti u povijest. Originalni XT 500 je prvi četverotaktni jednocilindraš koji je Yamaha ikad proizvela i on zauzima posebno mjesto u povijesti kompanije. Kasnih 70-tih većinu vozila na dva kotača predstavljali su lagani dvotaktni motori,

tako da je pojava velikocilindričnog četverotaktaša razvilo sasvim nove mogućnosti. Nakon 1976. serija XT stvorila je novu generaciju vozača koja je otkrila genijalne all-round čari kroz jednostavno, izdržljivo i pristupačno vozilo. Da je XT privukao mnogo ljudi u svijet motociklizma u zadnjih 30 godina govori gotovo 400.000 prodanih primjeraka diljem Europe.

Te davne 1976. XT 500 je prepoznat kao idealna "mašina" za duge staze jer je bio mehanički čvršći, izdržljiviji, ekonomičniji i elastičniji od svoje dvo-



Stražnji dio je sasvim u trendu sa visoko uzdignutim ispusima i bježi od već ustaljenih stereotipa. Ovo je dokaz da enduro motocikl ne mora biti samo robusno ružno pače



XT 660R je pravi all round motocikl koji je mnogo napravio na komforu, udobnosti i ukupnim performansama





Vozne osobine nadmašuju sve predhodnike ponajviše kada tempo vožnje postane viši

taktne konkurencije. Vrlo brzo igrao je glavnu ulogu na reliju Pariz-Dakar i osvajao ga s modelima XT-XTZ devet puta, čime je Yamaha stekla glas najuspješnijeg proizvođača. Taj davni XT 500 bio je i model s najdužom proizvodnjom u Yamahinoj povijesti: čak 13 godina.

U 1982. Yamaha predstavlja XT 550 s novim naprednim okvirom i motocross jednostrukim stražnjim ovjesom, a to je

nastavljeno i 1983. sa XT 600Z Tenere, čiji je velikokapacitetni spremnik goriva inspiriran novim Pariz-Dakar pobjedama. Najzad, predstavljen u kasnim '80-ima XT 600 se etablirao kao jedan od najpopularnijih srednje teških endura, dok je kroz 90-te pretrpio par stilskih i tehničkih promjena koje su kulminirale modelom XT 600E. Sada nam je predstavljen potpuno novi XT 660R koji

bi s novim vodenom hlađenim motorom, laganim okvirom, učinkovitijim kočnicama i poboljšanom udobnošću trebao privući čak i širi krug vozača nego njegovi vrlo uspješni zračno hlađeni prethodnici. Namijenjen je vozačima koji s motociklom žele svuda: od loših prometnica, makadama, gradskih cesta, pa do zanimljivih otvorenih prometnica. Druga ciljna skupina su gradski vozači koji motocikl koriste za svoje svakodnevne potrebe, ali i za povremene izlete, oni koji će biti privučeni komforom, boljim performansama i vožnjom, ali koji nikad neće iskoristiti sav potencijal terenske vožnje. Dakle, ponuđen je jedan pravi all-round motocikl za vrlo široki krug kupaca.

Yamaha XT 660 je potpuno nov motocikl, a veze s prošlošću su samo namjenske. Novi jednocilindrični motor sada ima novorazvijeni sustav direktnog ubrizgavanja za isporuku većeg momenta na srednje niskim okretajima, kako bi bio uspješniji u širem rasponu uvjeta na cesti. Ovo je prvi Yamahin jednocilindraš s ovakvim sustavom napajanja koje ima važnu ulogu u smanjenju emisije plinova i zadovoljavanju normi EU-2. Ovaj 82 mm dugi injektor ima također velik leptir od 44 mm, a za precizan sprej goriva injektor ima čak 12

Prvi XT sa vodenim hlađenjem. Težina je narasla za 10 kg





Dizajnu se nema što prigovoriti: linije su čiste, oble i moderne

otvora, što predstavlja zadnje dostignuće na tom području. Pričvršćen je na novodizajnirane glave cilindara koje nude bolju protočnost usisnih i ispušnih plinova. Ventili su također velikog promjera, 38 mm usisni i 32 mm ispušni, i smješteni pod ne tako velikim međusobnim kutom od 20 stupnjeva. Ova glava je jedna od najlakših i najmanjih u klasi i sada ima četiri ventila, jer je napuštena konfiguracija s pet ventila. Automatski dekompresor za lakši start je posuđen s natjecateljskih modela YZ i WR. Naravno, elektro starter je već duže vrijeme dio serijske opreme na modelima XT. Cilindar je presvučen kompozitnom kera-

Namijenjen je vozačima koji sa motociklom žele svuda od loših prometnica, makadama, gradskih cesta pa do zanimljivih otvorenih prometnica



Moderni LCD instrumenti sadrže i više nego potrebnih informacija

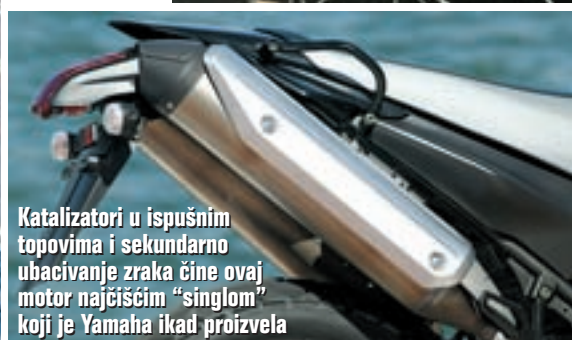




Motor krase direktno ubrizgavanje goriva, vrlo mala glava i 4 umjesto 5 ventila po cilindru. Kočnice Brembo različite diametara klipača su mnogo snažnije zbog većih performansi



Katalizatori u ispušnim topovima i sekundarno ubacivanje zraka čine ovaj motor najčišćim "singlom" koji je Yamaha ikad proizvela



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni, promjer x hod: 100 x 84 mm, obujam 660 ccm, odnos kompresije 10:1, **razvod:** jedna bregasta osovina u glavi s 4 ventila, hlađenje tekućinom, **elektronsko paljenje, napajanje:** elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelom promjera 44 mm, spojka s višestrukim diskovima u uljnoj kupki, mjenjač sa 5 brzina. **Okrvir:** konstrukcija od čeličnih cijevi. **Ovjes:** teleskopska vilica Paioli-Kayaba s cijevima od 43 mm, hod 225 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 200 mm. **Gume:** prednja 90/90-21, stražnja 130/80-17. **Kočnice:** naprijed jednostruki disk promjera 298 mm i kočione čeljusti sa 2 klipača, straga disk od 245 mm i 1 klipač. **Dimenzije** (u mm) i težina: duljina 2.240 mm, širina 845 mm, visina sjedala 865, osovinski razmak 1.505, težina 165 kg. **Deklarirano:** snaga - 48 ks (35,3 kW) pri 6.000 okr./min., max. okr. moment - 5,95 kgm (58,4 Nm) pri 5.250 okr./min. **Spremnik goriva:** 15 l.

PREDNOSTI

- performanse
- okretni moment
- rad agregata
- mjenjač
- stražnja kočnica

NEDOSTACI

- vibracije pri višim brzinama
- ručica spojke i kočnice



Okrvir ima dvije umjesto jedne grede što poboljšava touring funkciju na višim brzinama. Spremnik je uzak i kratak kako bi omogućio besmetan uspravni položaj vozača

mikom koja osim smanjenja težine nudi i bolju toplinsku provodljivost. Mjenjač ima pet brzina.

Ispuh s dva prigušivača velikog kapaciteta izrađen je od nehrđajućeg čelika, a sadrži i dva katalizatora u prigušnicama. Tu je i sustav ubacivanja svježeg zraka u ispuh kad god se detektiraju nesa-gorjeli plinovi, što ovog jednocilindraša čini najčišćim "singlom" koji je Yamaha ikad proizvela.

Jednako kao što novi vodeno hlađeni motor prezentira glavni napredak evolucije serije XT, tako je i okvir sada razvijen s dvije grede radi veće čvrstoće umjesto jednostruke tube na prethodniku. Ovo u prvom redu poboljšava touring funkciju na višim brzinama. Isto tako, da bi sa smanjila težina okvira, sam agregat sada preuzima ulogu stresnog elementa. Uljni spremnik je iza glavčine i ispred motora u zoni visoke protočnosti zraka, jer motor ima sustav podmazivanja sa suhim karterom.

Za ovjes je odabrana široka Paioli prednja vilica od 43 mm koja omogućava bolju upravljivost na višim brzinama, a u isto vrijeme glatkiji odgovor ovjesa u gradskim situacijama. Hod od 225 mm trebao bi zadovoljiti terensku namjenu ali i povećati udobnost na cesti. Stražnji Monocross sustav hoda 200 mm omogućava udobnost za dva putnika na off-road terenu. Jednostrukom amortizeru moguće je regulirati predopterećenje opruge u 5 položaja.

Povećane performanse zahtijevaju i odgovarajuće kočnje. Na prednjem kraju nalazimo snažni Brembo jednostruki disk od 298 mm i dvoklipne kalipere različitog promjera, 30 i 32 mm, za progresivan rad, dok je straga povećan disk promjera 245 mm, također Brembo, za bolji osjećaj vozača.

Uzak i kompaktan spremnik od 15 litara, od čega je 3,5 l rezerva, je relativno kratak kako bi dozvolio smještaj ko-ljena uz sam okvir i uspravan položaj vozača. U njega je integrirana pumpa goriva. Naplatci su, jasno, u enduro tradiciji različitog promjera: prednji 21, a stražnji 17 cola, s aluminijskim obručima zbog smanjenja težine. Zanimljivo je rješenje stražnjeg dijela prednjeg blatobrana koji sprječava mazanje motora i hladnjaka krupnim nečistoćama. Tu je i plastična zaštita cijevi prednje vilice, koja ujedno ima i zadaću skretanja struje zraka na hladnjak tekućine i zatim na uljni spremnik u okviru.

Prednjim krajem dominira lijepo svjetlo s čistom optikom i vjetrobran koji sasvim zadovoljavajuće skreće struju zraka preko ramena vozača. Nije samo vozač zaštićen, tu je i nova elektronska zaštita protiv krađe koja se automatski podešava kada se izvadi ključ. Ovaj dio serijske opreme je vrlo praktičan, a od dodatne tu je U-lock i njegovo predviđeno mjesto pod sjedalom. Instrumenti su potpuno digitalni, s multifunkcionalnim displejom kojim jasno dominira brzinomjer. Od ostalih funkcija spomenut ćemo sat,



Čisti enduro stil vjerojatno i neće biti često u opticaju ali moramo priznati da se i tu dobro snalazi, ponajviše na tvrdom makadamu. Za pravi cross ove gume ipak nisu adekvatne

par parcijalnih i ukupni brojač kilometara, te jedan za spremnik goriva.

Položaj vozača u sjedalu poprilično je pomaknut prema naprijed, što daje veću sigurnost i čvrstoću prednjeg kraja. Osjećaj za vladanje vozilom i njegovim mogućnostima je odličan. Pri većim brzinama na autocesti upravljač je vrlo osjetljiv na dodir, što je razlog natprosječne širine. Osim toga, što je i za očekivati od jednocilindraša velike zapremine, vibracije su znatne na bržim dionicama, dok na sporijima nismo imali taj dojam.

Komande su meke, a u prvom redu ovdje mislimo na mjenjač koji je precizan i vrlo kratkog hoda za jedan enduro. Samo lagani dodir i stupanj prijenosa je promijenjen bez ikakvog trzaja ili zapinjanja. Jedino nam se ergonomija ručice spojke, ali i kočnice, nije baš svidjela jer je prekratka za vozače sa većom šakom i previše je savinuta.

Jednocilindrični motor radi vrlo pravilno i u nižim režimima, što je odlično u gradskoj gužvi, ali i na malo slabije prohodnom terenu. Grublju terensku vožnju nemojte prakticirati, jer profil guma je za pravi urbani enduro, a manje za neku ozbiljniju kros namjenu. Osim toga, težina je narasla u odnosu na stari

model sa 155 na 165 kg suhe težine. Dakle, sve je bolje prilagođeno većim brzinama na makadamu ili asfaltu nego li je to bilo na dosadašnjim modelima XT. Ako ste ljubitelj prave kros vožnje, izbor jednog od modela WR serije je mnogo prikladniji.

Ipak, najveća prednost očituje se u snazi motora od 48 KS, što je plus 8. Ovdje ključnu ulogu ima povećanje obujma koje rezultira odličnim momentom od gotovo 6 kgm. Nije potrebno stalno mijenjati brzine, a najviše smo uživali u srednjim okretajima. Ako se pak želi voziti maksimalno, krajnja brzina premašuje 170 km/h prema skali brzinomjera, a tada ni vjetrobranska zaštita nije dovoljna.

Kočenje je dobro odmjereno, relativno blago i bez živčanih reakcija. Pogotovo smo stražnju mogli dobro dozirati na makadamu, što uz odličan moment motora daje određenu sigurnost i samopouzdanje da se može još malo ubrzati.

Možemo zaključiti kako je XT postao mnogo ozbiljniji motocikl nego li je to bila namjera dosadašnjih modela. Naravno, tu ozbiljnost pratila je i cijena, pa možemo reći: koliko je novi XT 660R konkretniji, toliko je i skuplji! ✓

Boris Pušćenik