



Prkos urbanoj

U Australiji smo isprobali prvi Yamahin Supermoto, Od XT-a 660X nikako ne tražite previše, jer to nije motocikl za natjecanja i velike pothvate, već vjerni slalomaš gradskih prometnica koji u svakom pogledu pokazuje svoju umjerenu narav. Dakako, mnogo je jeftiniji i kultiviraniji od europske konkurencije



Cijena **59.900 kn**



Topovi visoko ispod sjedala djeluju svježe i moderno

Klasična preobrazba endura u supermoto: manji kotači, tvrdi set-up i snažnije kočnice



džungli

Supermoto je mlad, on je oštar, on je drugačiji i ima potencijal jednog od najbrže rastućih sektora na europskoj motociklističkoj sceni. Bez sumnje jedan od najzbudljivijih razvoja u svijetu dva kotača zadnjih godina, Supermoto kategorija je polako, ali sigurno prošla put od pepela do neba. I onda, kao

i uvijek, Yamaha je poželjela biti dio tog rastućeg sektora. U tom svijetlu i nastaje jedan soft supermoto koji je Yamahin prvijenac, ali koji nikako ne želi dotaknuti natjecateljski vrh u ovoj disciplini, već biti pouzdan pratilac svih onih koji motocikl koriste u svakodnevnoj gradskoj gužvi, a samo povremeno odseću na vikend izlete.

PIŠE:
**BORIS
PUŠČENIK**





XT 660 je jedan soft supermoto koji je Yamahin prvijenac, ali koji nikako ne želi dotaknuti natjecateljski vrh u ovoj disciplini, već biti pouzdan pratilac svih onih koji motocikl koriste u svakodnevnoj gradskoj gužvi, a samo povremeno odseću na vikend izlete



Yamaha XT 660X ima zadatak privući motocikliste željne nečeg novog i uzbudljivijeg, one koji žele biti malo drukčiji u ovom već ustaljenom svijetu motociklizma. Upravo kako je prije tridesetak godina, točnije 1976., XT500, prvi iz bogate serije XT, plijenio nečim novim, prvim Yamahinim četverotaktnim jednocilindrašem, tako bi i ovaj sada trebao privući mnogo novih poklonika u svijet motocikala svojim novim zabavnijim karakterom.

Izgled prvog Yamahinog supermota je vrlo "friendly". Maska djeluje moderno, spremnik i hladnjak moćno, a mat boja okvira i naplataka savršeno se uklapa u obrasce suvremenog dizajna. Sjedalo koje se lagano penje na spremnik je u dva tona, a stražnji pokazivači pravca su bijeli. Na prvi pogled ne djeluje pretjerano agresivno, već sasvim civilizirano. Jedini detalj koji nam podiže adrenalina su visoko uzdignuti topovi dvostrukog ispuha. Instrumenti su potpuno digitalizirani, lagani i pregledni, ali ne odviše bogati.

Novi XT 660X je izvedenica modela XT 660R u smislu prave supermoto prerade. Dakle, baza je enduro izvedba s klasičnim poimanjem supermota. Tu prvenstveno mislimo na drugačije kotače, novi setup ovjesa i snažnije kočnice. Od ostalih preinaka tu je još jedino redizajniran prednji i stražnji blatobran, te malo drukčija grafika. I to je sve.

Sve ono što smo napisali o tehničarima u broju 50 vrijedi i ovdje, jer ova dva blizanca dijele gotovo sve elemente osim donjeg postroja. Ipak, osnovne stvari ćemo ponoviti. Motor je potpuno novi jednocilindraš od 660 ccm, sada hlađen vodom, za razliku od zračnih prethodnika, s četiri ventila, prije pet, i direktnijim ubrizgavanjem, prije rasplinjač. Motor je moderan, s vrlo kompaktnom glavom cilindra, kutom ventila od 20 međusobnih stupnjeva, keramičkom oblogom cilindra, suhim karterom, injektorom s leptirom od 44 mm i čak 12 otvora, te sekundarnim ubacivanjem zraka u ispuh. Sve je to učinjeno kako bi se optimizirao termodinamički učinak i kako bi motor zadovoljio, uz dva katalizatora u prigušnicama, Euro 2 norme. Razvija solidnih 48 KS pri 6000 okretaja i moment od 5,95 kgm pri visokih 5.250 okretaja radilice. Mjenjač ima pet prijenosnih odnosa, a spojka je u uljnoj kupki. Elektronsko paljenje i elektro starter se podrazumijevaju za ovakav tip cestovnog vozila.

Okvir je cjevasta konstrukcija s dvije grede iznad motora kako bi se bolje nosio sa težinom i osigurao što veću krutost za ovu supermoto izvedbu. Spremnik je nešto kraći i profiliraniji, prilagođen terenskoj vožnji, a zapremina mu je 15 litara uključujući 3,5 l rezerve. Suštinske promjene očituju se u kotačima i nešto redizajnira-

Novi XT 660X je izvedenica modela XT 660R u smislu prave supermoto prerade. Dakle, baza je enduro izvedba s klasičnim poimanjem supermota. Tu prvenstveno mislimo na drugačije kotače, novi set-up ovjesa i snažnije kočnice. Od ostalih preinaka tu je još jedino redizajniran prednji i stražnji blatobran, te malo drukčija grafika



U zavojitoj vožnji možemo uživati u elastičnom motoru koji je vrlo nježan u razvijanju snage. Nije bučan, ali karakteristično vibrira u maniri jednocilindraša na višim okretajima



noj geometriji koja je neizbježna u ovakvim preinakama. Prednji kotač od 19 cola je zamijenjen onim od 17 širine 3,5 cola, a montiran je nisko-profilni naplatak od 120/70 koji se ugrađuje i na supersportske motocikle. Naplatci su zadržani sa žbicama i Exel aluminijskim obručima kao i na modelu XT 660R. Na stražnjem dijelu je zadržan naplatak od 17 cola, ali sada širine 4,25. Shodno tome ugrađen je širok pneumatik 160/60, što je i više nego dovoljno za ovu snagu agregata. Na taj način prednji kraj motocikla je spušteniji, što odgovara direktnijem odgovoru na komande vozača. Dakako, i ukupna težina je time povećana na 173 kg, što je punih 8 kilograma viška u odnosu na R model.

Još jedan detalj usko vezan uz kotače je mnogo snažniji prednji disk promjera 320 mm, prije 298 mm, kojeg grize Brembo čeljust s dva klipića. Ova intervencija bila je neophodna zbog izraženije cestovne vožnje, pneumatika sa daleko većim gripom i nešto opterećenijeg prednjeg kraja. Stražnji kraj je na supermotu manje zahtjevan, pa je zadržano rješenje diska od 245 mm. Podsjetimo se, supersportski modeli imaju stražnji disk od 220 mm.

Sve to uvjetovalo je i krući set-up ovjesa u supermoto stilu. Prednja teleskopska vilica, također Paioli od 43 mm, modificirana je tako da joj



je hod smanjen za 25 mm, sada 200 mm, a ugrađena opruga je bolje prilagođena snažnijoj prednjoj kočnici. Stražnji monoamortizer isto smanjenog hoda (sa 200 na 191 mm) ima snažniju oprugu koja se može regulirati u pet položaja predopterećenja.

I to bi od vidljivih stvari bilo sve. Ono što se ne vidi je gotovo jednako važno za cijeli ustroj i ponašanje motocikla, kao i ovo vidljivo. Ovdje mislimo na smanjen kut upravljača sa 27,25 stupnjeva na 26 i predtrag sa 107 mm na 94 mm. Ovakvo rješenje je daleko reaktivnije, za-

bavnije i upravljivije nego na enduro inačici, ali i osjetljivije na neravnine i povratne udarce. U prilog tome ide i smanjeni međuosovinski razmak sa 1.505 na 1.490 mm.

Položaj vozača također je modificiran s ovim izmjenama. Prednji kraj je niži, pa se vozač malo više oslanja na ruke, ali to je još uvijek zanemarlivo jer ovo je i dalje čisti enduro položaj. Stražnji kraj je podignut za 10 mm, pa se sjedalo nalazi na visini od 875 mm, što je relativno visoko s obzirom da većina današnjih motocikala ima sjedalo na visini 800-820 mm. Čak i maxi enduro

Aprilija Capo Nord se uklapa u 820 mm. Upravljač je širok i znatno olakšava hitra manevriranja.

Zavojite ceste u području Blue Montains, u okolici Sydneya u Australiji, bile su pozornica ovog testiranja. Počinjemo se uspinjati prema vrhuncima planina koje se nadvijaju nad zaljevom Willabong, rodnim mjestom velikog Wayne-a Gardnera. U ovakvoj zavojitoj vožnji možemo uživati u elastičnom motoru koji je vrlo nježan u razvijanju snage, što možemo zahvaliti elektronskom ubrizgavanju. Upotreba mjenjača ne mora biti učestala jer motor spremno reagira u svim režimima vrtnje. Nije bučan, ali karakteristično vibrira u maniri jednocilindraša na višim okretajima. Duže dionice se voze bez umora, a ovjes nije nimalo tvrd i radi sasvim sinkronizirano. U gradskoj vožnji upotreba spojke je minimalna zahvaljujući nježnom motoru, a i opasnost od karakterističnog gašenja jednocilindraša na minimalnom gasu je svedena na minimum. Sve se odvija nekako nježnije nego smo to očekivali od jednog jednocilindričnog supermota. Snažnije dodavanje gasa nikada ne dovodi do proklizavanja stražnje gume. Ulaske u zavoj izvodi preciznije i sigurnije nego njegov enduro blizanac, mada ne i brže, što je posljedica širih pneumatika. Krajnja brzina je 170 km/h i postiže se ravnomjerno bez nekog pretjeranog zaleta. Kočnice zadovoljavaju osnovnu namjenu, ali za nešto više su preblage. Osim toga, ručice kočnice i spojke su malo kratke za dugoprstiče.

Dakako, od ovog supermota ne trebamo baš očekivati racing performanse kakve imaju motocikli Husaberg i KTM, koji su lakši i do 40 kg, te više specijalizirani za utrke i razne akrobacije. No, XT 660X bolje će odgovarati novim vozačima klase supermota jer je uglađeniji i predvidljiviji, ne izaziva strahove, manje umara i uglavnom je bolje prilagođen svakodnevnoj upotrebi. ■

Kiše u Sydeju su bile vrlo obilne za našeg posjeta, pa smo testiranje nastavili i u Hrvatskoj, a oprobali smo ga i na Grobniku, dakle u svim uvjetima





- 1 - Malena maska više je estetskog nego funkcionalnog karaktera
 2 - Instrumenti su vidljivi ali i siromašni
 3 - Disk sa 2 klipića je narastao sa 296 mm na 320 mm
 5 - Stražnja guma od 160/60 je i više nego dosta za 48 ks agregata
 6 - Novost serije XT je vodeno hlađenje
 7 - Sjedalo je sasvim solidno i odgovara klasi vozila



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni

Obujam: 660 ccm

Promjer x hod: 100 x 84 mm

Odnos kompresije: 10:1

Razvod: jedna bregasta osovina u glavi s 4 ventila

Hlađenje: tekućinom

Paljenje: elektronsko

Napajanje: elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelom promjera 44 mm

Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupki

Mjenjač: sa 5 brzina

Okvir: konstrukcija od čeličnih cijevi

Ovjes: teleskopska vilica Paioli-Kayaba s cijevima od 43 mm, hod 200 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 191 mm

Gume: prednja 120/70-17, stražnja 160/60-17

Kočnice: naprijed jednostruki disk promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipića, straga disk od 245 mm i 1 klipić

Dimenzije i težina: duljina 2.175 mm, širina 860 mm, visina sjedala 875, osovinski razmak 1.490

Težina: 173 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

+ performanse, okretni moment, rad agregata, mjenjač, stražnja kočnica

- vibracije pri višim brzinama, ručica spojke i kočnice