

ÍRTA: Somorjai 'roce' István

FOTÓ: hungarian.yamaha.xt660.club

JAPÁN SVÁJCI BICSIKA?

TÖBB SZÁZ MEGÍRT TESZT UTÁN BABETTÁTÓL BIMOTÁIG (EZ KIS FERDÍTÉS, HISZEN A CSEHSZLOVÁK CSODÁT SOHA NEM TESZTELTEM) MOST, HOGY A SAJÁT MOTOROMRÓL ÍROK, BAJBAN VAGYOK. NEM MINTHA NE TUDNÉK ÖSSZESZEDNI RÓLA ELÉG GONDOLATOT, ÉPPEM FORDÍTVA...

Manapság elterjedt nézőpont, hogy a 600-as naked bike-ok kezdőmotorok. Ha egy Fazer vagy egy Hornet, a maga majd' 100 lóerejével kezdőknek való, akkor vajon kinek készül egy fele olyan erős funbike? Talán kéz és láb nélküli motorosoknak? Bevallom, az XT660 ugyanúgy nem igazi kezdőmotor, mint bármely más nagyköbcentis gép. A követő bekezdésekben a saját példámon keresztül mutatom be, hogyan lesz valaki XT tulajdonos, azután viszont kizárólag objektív tényekre fogok szorítkozni, amiből megtudhatod a legfontosabbakat a típusról.

HOGYAN LETT XT-MŰ

Két évtized aktív motorozás és számtalan motortípus kipróbálása után pontosan tudtam, hogy mire van szükségem. A kiválasztásnál elsősorban a könnyű kezelhetőséget tartottam szem előtt. Ezt számokban nehéz kifejezni, ezért sokan nem izgulnak rá annyira, mint a lóerő adatokra, nekem viszont ez nyomott a legtöbbit a latban. Sokat megyek városban, ugyanakkor kedvelem a kanyargós hegyi serpentineket is, olyan járgány kellett, ami ezeken a helyeken van elemében. Úgy gondoltam, az sem baj, ha fél óránál többet lehet ülni a nyergében, és ha a szükség úgy hozza, van értelme felmenni vele az autópályára, bár a hosszú egyenes szakaszokat úgy kerülöm, mint a tüzet. A magas,

200 feletti végsebesség nem volt fontos, anélkül inkább a kedvező fenntartási költségek, és a motorok legnagyobb extrája: a megbízhatóság. Hamar kiestek a rostán a számomra oly szórakoztató üzemmódok és versenymórból visszabutított supermotók, így végül leszűkült a kör, egyetlen motor maradt fenn a rostán, egy ártatlan kinézetű, kissé túlsúlyos SM utátnat: a Yamaha XT660X.

JAPÁN MOTOR OLASZ RUHÁBAN

Ez lenne az ideális kombináció, az XT660 valami ilyesmi. A régebbi XT600-as megújított, vízhűtéssel és injektorral felszerelt változatának megjelenése az európai ízlést tükrözi. A motorokat nyugat-európai gyárakban szerelik össze: a blokk a Minarellinél készül,





A SZERELŐ VÉLEMÉNYE

Surányi Zolihoz (motorszerelo.com) rengeteg XT-s jár. A gödöllői szerelő specialista a Yamaháknak, korábban az importőr szervizben dolgozott.

„Ennek a típusnak nincsen semmilyen különösebb nyűgje. Leggyakrabban időszakos szervizre hozzák ide, vagy ha karamboloznak vele. Ilyenkor általában az első teleszkóp, a fejedom, és a kormány az, amit javítani, cserélni kell, de nekem erre is bejártatott csatornáim vannak, így viszonylag olcsón meg lehet úszni a javítást. Ja, és a lánc. A gyári elég hamar megnyúlik, néha el is szakad, én jóval erősebbet teszek rá, az rendesen bírja a nyúzást. Érdemes minél hamarabb lecserélni, még akkor is, ha ránézésre nincs baja.”

▶ a teleszkópot a Paioli, a fékeket a Brembo szállítja. A legtöbb alkatrész az Unióból származik, halkán súgom meg, hogy a hűtőn például KTM felirat díszel. Mindennek ellenére (vagy tán éppen ezért?) mind a minőség, mind a megbízhatóság teljesen rendben van.

MINEK NEVEZZELEK?

A Yamaha XT660 a teljesítmény

– látszólagos – hiányát könnyed irányíthatósággal pótolja. Ez egyrészt a hegyes futómű-geometriának és a széles kormány-nak köszönhető, másrészt kis súlyának. Tudom, most egy kis ellentmondásba keveredtem saját magammal, hiszen néhány sorsral feljebb épp’ az ellenkezőjét állítottam a súlyról. Való igaz, egy „rendes” verseny supermoto nem lehet több 120-130 kilónál,

viszont az XT kényelmes nyereggel, utas és csomagok cipelésére alkalmas masszív vázzal, és 10 000 km-es szervízperiódussal minden, csak nem versenymotor. Sokkal inkább hasonlít a hasonló hengerűrtartalmú naked bike-okra, azoknál viszont átlagosan 30 kilóval könnyebb. Ezzel a fél utasnyi súllyal még nem billen a javára a súly/lóerő arány, de éppen elég ahhoz, hogy ez legyen az egyik legkönnyebben manőverezhető nagyköbcentis utcai motor.

A RITKAPUKKANÁSÚ

Az XT blokkját nem kell az egekbe pörgetni. Nem is lehet, hiszen az elektronika valamivel 7000 fölött letilt. Emiatt egy az egyben hiányzik belőle a sokhengeres motorokra jellemző seggberúgás, és az utána következő agyeldobás, sikitós vágta. Ezzel szemben az egyhengeresnek nincsen „altató” alsó tartománya, mindenhol elemében van és rendszeresen tol. Az ötös váltóval 3 és 6 ezer között tartva a fordulatot a legális sebességtartományban egyáltalán nem érződik gyengének, ha ráérezel, úgy lovagolhatsz a hatalmas nyomaték hullámon, mint szőrfős az óceánon. Az XT ereje rendszerint elég szokott lenni mindenre: csomagokkal megpakolt túrázásra, országúti előzgetésekre, és serpentin-es csapatásra egyaránt.

TÚL SZÉP, HOGY IGAZ LEGYEN!

Mivel ez egy használt motor bemutató, nem pedig „Óda a Zikstéhez”, le kell írnom a típus



YAMAHA XT660 CLUB

Mint sok más karizmatikus motornak, az XT660-nak is van magyar klubja, ami a típus fanatikusait gyűjti össze. A közel 300 szimpatizánsból és 50 aktív tagból álló csapat rendszeresen szervez összejöveteleket, kisebb-nagyobb túrákat, vezetéstechnikai tréningeket, sőt néha versenyeket is. Eseményeiken más típusú motorok tulajdonosait is szívesen látják.

<http://www.xt660-club.hu>