



HASZNÁLT MOTOR

YAMAHA TÉNÉRÉ AZ AGYONÜTHETETLEN

Motorozni egyet jelent a szabadsággal, pláne, ha egy **Yamaha Ténéré** brummog alattunk. A japánok legendás túramotorjaira vakon rábízhatjuk magunkat, ezek a gépek gond nélkül repítik gazdáikat a legtávolibb vidékekre, **immáron harminc éve...**

SZÖVEG: KOVÁCS ZSIGMOND | KÉP: YAMAHA, MOTOZIN ARCHÍV, TÉNÉRÉ-KLUBOK

Miként a modelltörténet is mutatja (lásd keretes írásunkat), a Ténéré története egészen 1975-ig nyúlik vissza, ekkor mutatták be a Yamaha XT500C-t, minden XT-k őseit. A filigrán enduró gyorsan bekerült a köztudatba, vitték, mint a cukrot, pláne azt követően, hogy Cyril Nevau 1979-ben megnyerte vele az első a Dakar-ralit, majd 1980-ban újra diadalmaskodni tudott.

SZERVIZTAPASZTALATOK

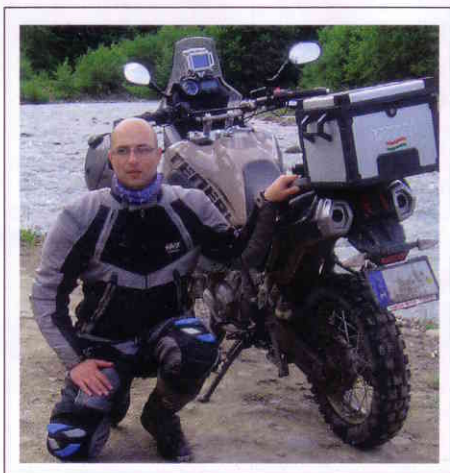
Megbízhatóságát illetően a régi Ténéré igazi etalon, még a legkegyetlenebb bánásmódot is zokszó nélkül elviseli, egyszerűen elképzelhetetlen, hogy cserbenhagyja gazdáját. Az első négy generáció esetében tulajdonképpen nem is vétett hibát a gyártó, az erőforrások bőven 100 ezer kilométer felett teljesítenek, ha megkapják a maguk olaját. Kivétel ez alól az extrém körülmények között melegedésre hajlamos

1VJ és a kérészéletű feszültségszabályozóval felszerelt XTZ750, de kis odafigyeléssel, illetve a szabályozó lecserélésével elkerülhetjük az üzemzavart.

A 2008-ban bemutatott XT660Z szériáknál több hibajelenséget is tapasztaltak a felhasználók, ilyen a hűtőrendszer csöveihez használt bilincsek fáradása, a hátsó fogaskerék menesztőgumijainak gyors elmorzsolódása, a kormány mellett futó elektromos vezetékek elnyíródása, a kartervédő repedési hajlama, a nyitott alsó kor-

mánycsapágy megszorulása, a rosszul tervezett olajcsapda (2008-as modellek) és a doboztartó konzol esetleges törése. Sokan panaszkodnak továbbá a használhatatlan, még kerékcseréhez is kevés szerszámkészletre, és komoly problémát okozhat a nehézkesen zárható légszűrőház is. Az 1200-as változat jóval kiforrottabb típusnak bizonyult, a sérülékeny hűtő, a túl mélyre helyezett első sárvédő és a „törékeny” doboztartó konzol mellett a nagy kézerőt igénylő kuplung merült fel negatívumként az elmúlt két évben.

Akkoriban a verseny útvonala átszelte a Saharát, beleértve annak déli részét is, amit a tuaregek Ténérének hívnak. Nos, erről a pokoli helyről kapta a nevét az 1982-ben bemutatott Ténéré változat, s annak későbbi leszármazottjai, melyek az elmúlt harminc évben kalandvagyó motorosok százezreit segítették céljaik elérésében, közöttük kilenc (!) Dakar-győztest.



TULAJDONOS VÉLEMÉNYE: DR. CSÓK LÁSZLÓ HÁZIORVOS, (XT660Z TÉNÉRÉ, 2008)

Mint oly' sokan, magam is Simonnal kezdtem, innen vezetett az út jó pár motoron (pl. NSR125, FZR600, TDM850, Caponord) át a Ténéréig, amit 2008 júliusában vásároltam újonnan. Az elmúlt három évben 65 ezer kilométert motoroztam vele, a táv túlnyomórészt az erdélyi hegyekben, de megjártam Törökországot is. Nagyon kényelmes, gyors és

strapabíró motor, ugyanakkor igen takarékos, a 25 literes tankkal volt, hogy 600 km-t megtettem. Nagyon tetszik a fékrendszer is, erős, pontosan adagolható, és a 65 ezernél még használható első betét okán még tartósnak is mondhatnám, ha a hátsók nem fogyóznak vészes gyorsasággal te-repezés közben. Sajnos a megszoruló kormánycsapágy miatt

elég nagyot buktam, és a légszűrős problémába is sikeresen belefutottam: a szervizben rosszul rakták fel a fedőt, emiatt annyi port szívott a motor, hogy teljesen fel kellett újítani. Ráadásul eltört a doboztartó konzol és szétmentek a menesztőgumik, mégis imádom a motort, mert könnyen kezelhető, bírja a kemény terepet és mindig mindenhol hazahozott.

KLUBHÁTTÉR

A magyar XT-sek két táborba tömörülnek: a **Ténéré Owners Club Hungary** tagjai jellemzően régebbi generációs XT-Z-eket hajtanak, a **Hungarian Yamaha XT660 Club** berkein belül pedig az „újkori” XT-k körül zajlik az élet.



A 19 főt számláló Ténérés csapat (www.tenere.hu) 2004 szeptemberében kezdett formálódni, azóta keresztül-kasul bejárták Európát, és sikeresen megszervezték három nemzetközi találkozót 2007-ben, 2009-ben, illetve 2011-ben. Persze nem unatkoznak az XT660 rajongók (www.xt660-club.hu) sem, a negyventagú banda idestova hat éve segíti



egymást a hétköznapiakban és a túrán. Az aszfaltos és terepes kalandok mellett különféle motoros programokkal ütik el az időt a srácok, a Szelei Feri-féle triálokztatás vagy az XT660 kupa csábító példa a klubélet előnyéből. Jellemzően mindkét társaság igen szívélyes, és nagyon-nagyon értenek az XT-khez.

PIACI INFORMÁCIÓK

Szegény öreg Ténéréknek méltatlanul lent van az ára, papírok nélküli darabokat már 80-100 ezer forintért kapni, és a forgalomban tartott példányokért sem kérnek sokkal többet. A bőséges felhozatal és az alacsony vételár a szürkeimport hozadéka, élelmes honfitársaink annyi Ténéré-t hoztak haza Nyugat-Európából, hogy Dunát lehet rekeszteni velük. Persze vásárlóként kapóra jön az olcsóság, 4-500 ezer forintért már 750-esből is szép állapotút kapni, 6-800 ezerért pedig a piac legszebbjeit vehetjük haza. Az új XT-Z-khez nagyon ragaszkodnak a tulajdonosok, lapzártánkkor egyetlen 1200-est sem találtunk a használtpiacon, és 660-ból is csak három eladó példány akadt horogra, áruk állapottól függően 1,3 és 1,6 millió forint között változik.

MODELLTÖRTÉNET



1975 A Tokiói Motor-kiállításon bemutatják a Yamaha XT500C-t, a márka első egyhengeres, négyütemű enduróját.

1982 Debütál az első Ténéré, a 34L típuskódú XT600Z.

Az 595 köbcen- tis, 44,9 lóerős, léghűtéses túraenduró 30 literes üzemenyag- tartállyal, első tárca- sáfékkel, progresz- szív monocross hátsó fu- tóművel, alumínium lengő- karral és 41 millis első teleszkópok- kal lép színre, rugóútja elől 25,5, hátul 23,5 centiméter.



1986 Lehull a lepel a második gene- rációról. Az 1VJ kódú XT600Z

Ténéré immáron 46 lóerős, tankja viszont csak 23 literes, a modell ugyanis hatliteres levegő- szűrő-házat kapott. Emellett – az alacsonyabb súlypont ér- dekében – lejjebb helyezték az akkumulátort és az olajtartályt, át- dolgozták a vázát, illetve a futóművet, s önin- dítóval is felszerelték a modellt. További változás a vákuumos benzinpumpa és a diva- tosbab forma.



1988 Piacra dobják a 3AJ kódjelő harmadik szériát.

Új az idomzat, valamint a műszeregység, a hátsó dob- féket tárca váltja, az ötö- dik váltófokozat fogaskere- keit erősebbre cserélik, javít- tanak a kenésen, módosítanak a hengerfejen, és a jobb hűtés érde- kében nagyobb hűtőbordákat alkalmaznak. A berugókar végleg eltűnik a típusról.



1989 Elkészül a típus kéthengeres változata, a 203 kg száraztö- megű Yamaha XTZ750 Super Ténéré (3LD). A 749 köbcen- tis, 69 lóerős, folyadékűtésű sor- kettes erőforrással hajtott mo- dell rugóútja elől 235, hátul 215 milliméter, végsebessége 192 km/óra.



1989 Kis kitérővel a DT 125 R alap- jaira is készít egy Ténéré-t a gyártó. A 124 köbcen- tis, 22 lóerős cseppség hatfokozatú váltóval, két dob- fékkel és persze hosszú rugóutakkal kerül a szalonokba.

1991 Megkezdődik a kis Ténéré ne- gyedik generációjának forgal- mazása, ezzel egyidejűleg a modell típuskódja XT600Z-ről XTZ660- ra módosul. Az új szériában öt- szelepes, vízhűtéses, 48 lóerős egyhengeres dolgozik, a tere- pes képességek azonban romla- nak. Alacsonyabb a hasmagasság, hosszabb a tengelytáv, a benzintank kapaci- tása pedig 20 literre csökken.



1994 Esztétikai módosítások az XTZ660-on. Az új fej- idom a Super Ténérére em- lékeztet.

1996 Leáll az XTZ750 Super Ténéré gyártása.

1999 Befejezik az XTZ660 Ténéré for- galmazását.

2007 Nyolc év után vissza- tér a legenda, a tí- puskód újra a régi szabályt követi: XT660Z Ténéré. Az új verzió 660 köbcen- tis, 48 ló- erős, menetkész tömege 206 ki- logramm. Terepes képességeit 210 millis első és 200 mm-s hátsó rugóút javítja, szabad hasmagassága tekinté- lyes 26 cm.



2009 13 év kihagyást követően új- ra szerepel a Super Ténéré a Yamaha palettáján. A kar- dános „modernkori” válto- zat éppúgy sorkettes, mint az előd, de a hengerűrtarta- lom 1199 köbcen- tibre, a telje- sítmény pedig 110 lóerőre nő. Ezzel együtt a terepes adottságok is csorbul- nak, hiszen a motor menetkész tömege 261 kg, rugóútja elől és hátul is „csak” 19 cen- timéter.



Köszönjük cikkünk összeállításához nyújtott segítségét Dr. Csók Lászlónak, Gyenes Istvánnak, Hulej Lászlónak, Kiss Tivadarnak, Somorjai Istvánnak, Szeder Zoltánnak és Takács Zoltánnak.