

Pokud jste o Yamaze Ténéré 700 nikdy neslyšeli a vlastně nevíte, o jakou motorku se jedná, pak tyto řádky s největší pravděpodobností nebudou určeny vám. Nenajdete v nich totiž sterilní představení modelu s omáčkou zahuštěnou technickými parametry opsanými z prospektu. Tento materiál je určen pro ty z vás, kteří buď již klasickou T700 vlastní, nebo se o ni někdy alespoň více zajímali, případně o ní uvažovali.

text: Radek „Gas“ Michna, foto: Jan „Somik“ Somerauer



Tady se čeká bratrovražedný souboj



WORLD RAID LEHCE SCHIZOFRENNÍ OSOBNOST

Dozvíte se, v čem je nová Ténéré World Raid 700 lepší než její menší sestra, ale také bude něco řečeno o tom, za co by si konstruktéři Yamahy zasloužili usekat ruce. A tedy v čem je klasická verze Ténéré 700 stále mnohem lepší než ultimativní verze World Raid, které v následujícím testu občas zkráceně řeknu TWR.

Čísla na úvod

	Ténéré 700 World Raid	Ténéré 700 Rally
Výkon, motor	73 koní, řadový dvouválec	73 koní, řadový dvouválec
Zdvihy	230/220 mm	210/200 mm
Rozvor	1595 mm	1595 mm
Nádrž	23 litrů	16 litrů
Výška sedla	890 mm	895 mm
Pohotovostní váha	220 kg	204 kg



Ojoj, že bych přece jen upgradoval? Dočtete se v testu.

WORLD RAID



World Raid poskytuje výrazně lepší ochranu před větrem



Zde vidíte Achillovu patu celého stroje



Díky nízkému těžišti jsou teď powerslidy mnohem lépe říditelné



S novým podvozkiem KYB nevynecháte žádnou mezičku, či terénní nerovnost



I nadále je použit dušový systém ráfků



Kryt pěkný, ale vystrčit expanzku za přední kolo, to se moc nepovedlo!



Prosím, vraťte nám předchozí přehledný a jednoduchý LCD displej



V těchto chvílích jste již na konci desénu Pirellek, avšak volnost v náklonu je ještě více než dostatečná. S více uzavřeným desénem budete moci ještě přiklopit.



Sériový výfuk nás nenadchl. Je těžší než můj laděný a nenechává motor volně dýchat.



Tato partie se nám na standardní Tenerce líbí mnohem víc. Prosíme méně tlačítek...

Dobry úmysl

Staré známé české přísloví praví: „Cesta do pekla jest lemována dobrými úmysly...“ A přesně to by se dalo říct v souvislosti s projektem World Raid, tedy s tím, jak se k dané věci postavili konstruktéři Yamahy. Snažili se totiž vyslyšet volání klientely, která prahla po větším dojezdu, a především po plnohodnotném terénním podvozku. Ten skutečně doznal změny. Nové pružení od výrobce Kayaba mu umožnilo o 20 mm delší dráhu na současných 230/220 mm. A i když se vám bude zdát, že na 2 cm nezáleží, zeptejte se holek a uvidíte, že to někdy může být setsakra rozdíl. Neb podobně jako platí poučka o objemech motoru, platí to i o zdvích pérování, tedy že délku zdvihu ničím nenahradíš.

Naopak, pokud jde o prodloužení dojezdu, tam bych si dovolil poněkud nesouhlasit. Jako hrdý majitel Rally Edition Tenerky mi díky směšně nízké spotřebě při běžné jízdě vystačí i základní objem nádrže (16 litrů) na minimálně 350 km! Což podle mého skromného názoru není úplně málo. Ano, na cestě do Ulánbátaru by to bylo určitě nestačilo, ale nebudu vám lhát, letos jsem

tam ještě nebyl, a tak v běžné civilizované Evropě včetně Balkánu alespoň mě tento akční rádius stačí. Na druhou stranu chápu, že ti z nás, kteří preferují maximální pocit svobody, uvítají dojezd TWR atakující hranici 550 km na jednu nádrž. Pro tyto jezdce tak bude tento upgrade zcela zásadní změnou.

Plusy

- zcela fenomenální podvozek na silnici
- zcela fenomenální podvozek v terénu
- výrazně jistější vedení v zatáčkách – nižší těžiště
- výrazně jistější vedení v terénu – nižší těžiště
- lepší ochrana proti větru

Co však úplně nechápu a co se mi poněkud přičí, je jakási chuť zavděčit se jezdcům hledajícím na svém stroji spíše než jednoduchost a robustnost různé aplikace a IT technologii. Ne že by to samo o sobě bylo špatné, například na silničních cestovních strojích to jistě smysl má, ale můj osobní názor je ten (a nemusíte se mnou souhlasit), že hledám-li partnera na cestu

kolem světa (a tím nemyslím rybník na jihu Čech), chci, aby moje mašina měla funkci co nejméně, neb je pravděpodobné, že tím lépe je bude splňovat.

Konstruktéři u tří ladiček zřejmě dostali za úkol, aby palubní deska již nebyla jednoduchá, přehledná a čitelná i za silného přímého slunce – vše na úkor toho, aby měla pokud možno co nejvíce funkcí, od konektivity s mobilním telefonem přes čtení SMS zpráv, několik palivových map až po velmi sofistikovaně – rozuměj komplikovaně – vypínatelný systém ABS. K tomu se ale ještě vrátím... Nicméně když už si s tím v Japonsku dali takovou práci a palubní deska informuje o kdečem, o to víc mě překvapuje, že stále neumí signalizovat dojezd na nádrž, který bych uvítal mnohem více než informaci o tom, že mi přišla zpráva od kolegy Somika.

A když už jsem se na těchto řádcích poněkud rozohnil, dodám poslední řádku směrem k palubní desce, jejíž virtuální analogově vypadající otáčkoměr vzbuzuje vzpomínky na první hry od Nintenda. Jeho ručička totiž nepochoduje po displeji plynule, jak by to člověk očekával, ale nepříjemně skokově, podobně jako vteřinová

ručička na hodinkách. To by mi snad samo o sobě až tak nevadilo u motocyklů z Číny, které tuto skutečnost obhajují low cost zaměřením, ale tady mi to prostě vadí a myslíte si o mně, co chcete.

Dočetli jste až sem?

Pokud jste dočetli až sem, nejspíš vás napadne, že jako majitel klasické T700 jsem proti World Raidu zaujatý a mám zaprděné názory. Ale zkuste vydržet ještě poslední dva hejty.

První z nich směřuje k systému plnění palivových nádrží. Pozor! Vůbec mi nevadí ona dvě palivová víčka! X let jsem takto fungoval se svou bývalkou KTM 990 Adventure a vůbec mi to nevadilo, nicméně když už jsme v 21. století a Yamaha přistoupila k tomuto systému plnění, poněkud mě mrzí, že nelze otevřít obě víčka naráz a tankovat jednou pistolí nejprve do jedné a hned do druhé nádrže. Člověk musí odemknout první a víčko odklopit... Jenže když je víčko odklopené, nelze z něj klíč vytáhnout, abych si odemkl i víčko druhé. Takže tankujete do první nádrže, pak v jedné ruce držíte pistolí a druhou se

snažíte zaklapnout první víčko, následně vyndat klíč, odklopit pojistku zámku u druhého uzávěru (nikdy jsem si nevzpomněl je odjistit obě) a odemknout víčko druhé. A jelikož jsem tele, většinou si

Minusy

- nehodí se pro dlouhý, do výřezů v nádrži se vejdou postavy do cca 185 cm, vyšší mohou mít problém
- absolutně nepřátelské ovládání menu a vypínání systému ABS
- hůře čitelná palubní deska s cukavou animací ručičky otáčkoměru
- expanzní nádobka chladicí kapaliny hned za předním kolem
- slabší projev motoru proti verzi s Akrapovičem
- tankování – dá se otevřít naráz jen jeden uzávěr

u toho ještě pobrindám benzinem kalhoty nebo mašinu kapičkami z pistole, neb jak se říká: „Ať oklepáváš, jak oklepáváš, poslední kapka jde stejně do trenek.“

Druhý a hlavní hejt celého World Raida však směřuje k ovládání menu, přes které mě Yamaha nutí vypínat ABS. Pokud najdete synonymum ke slovu ergonomický a intuitivní, pak ovládání Yamahy se nachází na zcela opačné stupnici, tedy jde o zcela jednoznačný opozit. Ono kolečko, kterým se v menu pohybuje, má nejen velmi nepřijemnou haptickou odezvu, ale během potvrzování jeho zmáčknutím se mnohdy nechtěně pootočí a vy si tak potvrdíte zcela a úplně něco jiného, než jste měli v úmyslu. Nebudu lhát, tahle věc mně na TWR vysloveně pila krev, a když jsem byl poprvé nucen vypínat ABS, říkal jsem si: „To je ale krám!“

Jenže!

Tedy si asi říkáte, ten GAS, to je ale morous, furt se mu něco nezdá...

Jenže po tomhle všem zcela a úplně zpruženým useďm do sedla World Raida a co to? I když má mašina delší zdvihy a sedlo ve výšce 890 cm, tak z ní dosáhnu na zem mnohem lépe než ze svého Rallyčka?! A ze stojánku se zvedá taky mnohem lépe díky výrazně nižšímu >>

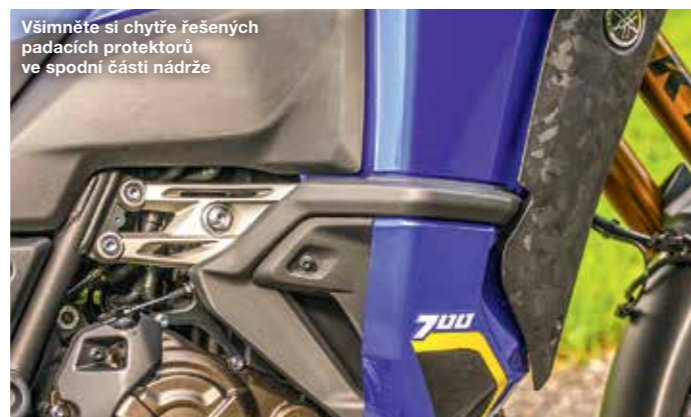
WORLD RAID



Siluetu World Raida je podle nás dokonalá



Reakce plynu na přechod z ubraného na přidání se bohužel nezlepšila



Všimněte si chytré řešení padacích protektorů ve spodní části nádrže

těžší, jelikož palivo se nachází v kapsách nádrží, a ne v horním „hrbu“ klasické T7. Hmmmm...

Řadím tedy za jedna, rozjíždím se a hned v první zatáčce mi padá čelist až na zem. Zatímco s klasikou T7 občas můžete být v náklonech poněkud nekonzistentní, tím, jak má palivo nahoře, musíte mnohdy zatáčku (náklon) jistým způsobem korigovat. Nový World Raid tohle vůbec nezná. Je jedno, pod jakým náklonem ho pošlete do zatáčky. Bez protestů ji vykouříte, jako by se jednalo o silniční naked bike, a nikoliv o stroj z kategorie cestovních endur. Svým způsobem mi svou neochvějnou stabilitou v náklonech připomíná boxeři GSA od BMW, která sice něco váží, ale svou hmotnost dokáže maskovat právě nízkou položenou těžší. Úplně stejně funguje níže situované palivo v nádržích u TWR s tím rozdílem, že váhově jde o výrazně hbitější techniku než zmíněná GSA. Pocitově tedy World Raid působí ve vinglech mnohem lehčeji a jistěji než klasická T7, přestože se nominálně jedná o těžší stroj.

Pokud jde o projev motoru této Euro 5 se sériovým výfukem a má vlastní Euro 4 s Akrapem, pak špičkový výkon je u obou srovnatelný, nicméně s laďákem má T7 přece jen větší a poněkud houževnatější pružnost ve středních otáčkách. Především nejčastěji používané otáčkové

Jak se liší od Ténéré 700 Rally aneb co má World Raid jinak?

- větší 23litrová nádrž, možnost expedičního dojezdu
- nové plně nastavitelné odpružení KYB
- vyšší zdvihy
- inovace TFT přístrojovky
- možnost vypnutí ABS

spektrum (mezi 4–6000 otáčkami je přece jen plinotučnější u mého vlastního Rallyčka.

Pravda, nemít přímé srovnání a nepřesedat během testu mezi oběma stroji, viděl bych to možná jinak, v přímém srovnání jistě absence síly znát byla.

Mimo asfalt

To už ale přichází ke slovu můj oblíbený úsek s nezpevněným povrchem, kde jsem jezdil na své Tenerce se sériovým podvozkem a kde nyní často jezdívám v rámci projektu GasovaMotoskola.cz se současným Öhlins podvozkem, který jsem na svou T7 dodatečně namontoval. Teď nastal čas, abych pln očekávání a chuti sledoval, jak si posilněný podvozek na nové World Raid poradí s vrtochy přírody.

Nebudu chodit kolem horké kaše... To, že si se základním odpružením Ténéré 700, verze World Raid, s lehkostí sobě vlastní zcela sebevědomě a bez váhání vytře hýždovou spáru, jsem čekal. Ale že si Kayaba namaže na chleba i můj zlatý Öhlins podvozek, mě poměrně překvapilo. Zatímco Öhlins je svým charakterem stále poněkud sportovněji orientovaný podvozek, jeho prostor, respektive dráha, na které má šanci ukázat, co v něm vězí, je prostě o 10 % kratší než podvozek TWR.

World Raid nejenže velice dobře polyká nerovnosti a jen tak se na dorazy



Z tohoto úhlu má TWR přece jen poněkud špeky



Konečně jsme se dočkali poctivých a skvěle fungujících cenduro stupaček



Úchyty v podsedlové části zůstaly beze změn



Tak, já mám jasno... Co vy?

nepodívá, jeho projev je daleko komfortnější, a přitom není měkký. Dalo by se říci, že Öhlins si se vším poradí, ale dá vám o tom, že si máknul, přece jen vědět. Naproti tomu na TWR použité pérování Kayaba ve vás vyvolá pocit jízdy na obláčku, jako by se nechumelilo.

Tento rozdíl přitom pocítí i laik nejen v terénu, ale například také v zatáčkách na silnici, kde jste nuceni v náklonu přejít rozbitý úsek. Sériový základní podvozek T7 v takovém případě začne odsakovat a zcela vám rozhodí koncentraci a vysloveně kazí radost z jízdy. Alternativní podvozek Öhlins na Ténéré situaci zvládne, jistotu vedení stopy udrží a vy můžete nastavený náklon i tempo udržet, i když se nejedená o vysloveně příjemné pocity, které byste vyhledávali. Kayaba na verzi Ténéré World Raid si podobných nerovností skoro nevšímne, tedy jezdec cítí, že jede po nerovnostech, ale nijak ho to neobtěžuje.

Mým skromným okem se jízdní vlastnosti Raida osunuly tak daleko, až mi dojetím ukápla slzička. Když k tomu připočtu i o vagon efektivnější ochranu

proti větru, subjektivně štihlejší siluetu stroje v oblasti stupaček, onen delší dojezd a přece jen statnější postavu, přestávají ony hejtované nevýhody mít takovou váhu. A dokonce ani ta expanzní nádobka chladicí kapaliny, kterou konstruktéři „vytelili“ ke svodům výfuku hned za přední kolo, neb jinde jim už místo nezbylo, tak nějak nevaří.

Rána do stolu – závěrem

World Raid je prostě ještě lepší Tenerka, než jsem čekal. Na jedné straně mě hrozně vytáčí zmíněnými vrtochy, na druhé jsem se bezmezně zamiloval, a to tak, že si ji koupím. Takový závěr jste po prvních dvou třech odstavcích asi nečekali, že?

Ano, počet nevýhod je možná vyšší než počet výhod, avšak váha a důležitost kladů jsou pro mě natolik důležité, že v době, kdy píši tyto řádky, odchází do Yamahy závazná objednávka na tento stroj a moji Rally Edition s Öhlins podvozkem již brzy uvidíte na Tipmotu... //

SEGWAY



SNARLER
AT6 LIMITED

S maximální výbavou a prodlouženým podvozkem nabízí Snarler Limited spoustu pohodlí a luxusu, k tomu úžasný výkon a výjimečné schopnosti v terénu.

Díky mobilní aplikaci s chytrými funkcemi máte navíc vše pěkně pod kontrolou.



Modely SNARLER AT6
již od **189.990 Kč**
včetně DPH



UP FOR
ANYWHERE

www.segwaypowersports.cz