

Tribute to Yamaha XT 600 Z Tenere

TO JEST KOPIA POSTA Z FORUM FAT - <https://africatwin.com.pl/showthread.php?t=32760>

Z literówkami itd... nie będzie już poprawiana... sorry. Aktualna na koniec roku 2023

Dawno chciałem zrobić podsumowanie tego motocykla. A że miałem wszystkie jego wersje, jedną nawet dwukrotnie, i przeżyłem serwisy, naprawy i remonty to istnieje szansa na rzetelne podejście do tematu.

W sieci można znaleźć dokładne dane dotyczące modelu: wymiary, wagi, osiągi itd. Nie będą tutaj kopiowane.

Chciałbym podzielić się wiedzą i doświadczeniami z użytkowania tenerki zdobytymi na sobie i podczas wielu godzin nocnych rozmów z pasjonatami tego motocykla.

Ale jakiego motocykla? I tu następuje pierwszy zgrzyt. . Często do jednego worka wrzucane są wszelkie Małe Teresy lub Tenerki a jest to duży błąd dla ludzi motocyklami się zajmującymi bardziej niż tylko cosobotnia jazda na ryby.





Ale do rzeczy.

1. Wiedza bazowa - XT 600 Z Tenere - modele i historia.

Poniższe modele stanowią jedną koncepcję motocykla rajdowo-wyprawowego. Istnieją między nimi różnice oraz zmiany ewolucyjne i będą opisane niżej, ale koncepcja i technologia jest jedna.

Model 1: wszystko zaczęło się od modelu Yamaha Tenere 34L w 1983-1984 roku.

Model 2: następnie powstał model 55W rok 1985 bliźniaczy do 34L (inna kanapa, lagi i jedna tajemnica - na razie zostawiam dla siebie 😊)).

Model 3: w roku 1986 powstał zmodyfikowany model 1VJ (na Szwajcarię 1VK).

Model 4: w latach 1988-1991 powstawał ostatni model 3AJ (na Szwajcarię 3AS).

Każdy z w/w modeli wychodził w kolorze biało-czerwonym lub niebiesko-żółtym.

Innych modeli Tenere 600 nie ma. Kolejne to modele 660 z bardzo różną techniką: głowice, pojemność, chłodzenie, rama itd. i nie o nich jest ten post

Wersja XT 600.

Czyli zwykły XTek. Był produkowany jako drugi po każdym modelu Tenerki.

Model 1: 43F lata 1984-1986.

Model 2: 2KF lata 1987-1990.

Model 3: 3TB (3UW) lata 1990-1994.

Model 4: 3TB (DJ02) 1995-2000.

XTek jest jakby pochodną głównego modelu Tenere, ale poza wersją 3TB, która ma więcej zmian, różni się od odpowiedniej Tenerki głównie zbiornikiem paliwa (ma ok. połowę mniejszy).

2. Wiedza bazowa i zagadnienia techniczne.

34L/55W (nie posiada rozrusznika) - najwyższym (w cm) modelem i najbardziej kozackim jest 34L/55W. Jest on zdecydowanie i zauważalnie najlżejszy i daje najwygodniejszą pozycję za kierownicą. Siedzi się naprawdę na porządnym motocyklu. Każdy kto pierwszy raz siadał na 34L/55W miał bardzo zdziwioną i pozytywnie zaskoczoną minę. Na każdym z trzech modeli Tenerki 600 siedzi się trochę inaczej - dziwne ale tak jest. Model 34L jest najbardziej rajdowy - najłatwiej zarzucając tyłem zawrócić motocykl, genialny jest w prowadzeniu w terenie. Posiada tylko kopkę startową. Brak rozrusznika jednak nie przeszkadza. Dobrze wyregulowany zapala łatwo. W odróżnieniu do Hond XR, Suzuki DRek,

wystarczy tylko złapać górny martwy punkt tłoka i kopnąć - musi zapalić. Nigdy w terenie nie miałem problemów z powodu kopki. Na pionowe ściany żaden XTek się nie nadaje a i na pionowych ścianach po zgaszeniu silnika i tak czeka nas droga w dół a nie w górę po kolejnym odpalaniu. Przeprowówki w bagnach (taka np. Topola na Rajdzie Tukan) i tak jedzie się na przejechanie a nie na czas - sam nikt nie przejedzie przepawy choćby miał 10 rozruszników. Dekomprator jest automatyczny i podłączony do kopki i nic nie trzeba kombinować z dźwigienką jak w innych motorach.

34L/55W ma prawie bliźniaczy silnik do dwóch pozostałych modeli 1VJ i 3AJ. Różnica występuje m.in. w korbowodzie, głowicy, pompie oleju (jest mniejsza niż w 3AJ), ale koncepcja jest identyczna i praktycznie te silniki są identyczne. Skrzynia ma też trochę inne przełożenia, ale to we wszystkich modelach możemy kompensować żonglerką z zębatkami. Chłodnica oleju jest z boku ze specjalnym łapką powietrza. Wahacz jest aluminiowy co zostało zmienione na stal w kolejnych modelach. Gaźnik jest YDIS czyli yamachowski dwuczęściowy - część podciśnieniowa i część mechaniczna (podciśnienie w 34L jest na tłoku, w kolejnych na membranie). Gaźnikiem można ładnie sterować charakterem motocykla. Istnieje wiele zestawów dysz, iglic oraz ustawień otwarcia się gaźnika mechanicznego względem podciśnieniowego - dostaniemy albo łagodnego połykacza bezdroży albo diabła.

Gaźnik YDIS jest pancerny, łatwo naprawialny i bezproblemowy. 34L ma zbiornik oleju i filtr powietrza w innym miejscu niż kolejne modele.

34L ma największy baniak - **28 L lub 30 L** wg. niektórych źródeł - kiedyś spuszczyć całe paliwo z mojej i spróbuję dobić i zobaczymy ile wejdzie 😊

Zasilanie DCI - czyli odpalisz motor bez akumulatora - idzie osobna linia na zapłon.

1VJ (z rozrusznikiem i kopką) bardzo fajny model tenerki.

Ani lepszy ani gorszy od innych. W terenie jeździ się bardzo podobnie do 34L. Jest trochę cięższy i pozycja za kierownicą jest inna. Jest najbardziej uniwersalny z wszystkich trzech modeli i na rajd i na podróż. Być może takie uszczegóławianie jest trochę bez sensu bo każdy model doskonale nadaje się na rajd i na daleki wypad, ale chcę jednak te modele zniuansować.

Wahacz ma stalowy - 34L/55W miał amelinum. Koła takie same 21 i 18 oraz tak samo złote DIDa. Z tyłu tak jak w 34L jest bęben hamulcowy. Niektórzy nie akceptują 34L ze względu na brak rozrusznika i model 1VJ to rozwiązuje. Koncepcja gaźnika YDIS bardzo podobna do 34L, ale podciśnieniowy jest na membranie oraz ma inne krucce air-boxa bo jest on pod zbiornikiem paliwa. Z tego powodu zbiornik wygląda na większy niż w 34L, ale jest sporo mniejszy bo ma 23L/24L. Zamontowana jest paliwowa pompa podciśnieniowa Mikuni, ale można ją wywalić i bez niej zostaje 1L niespalonego paliwa w baku, ale motor jedzie.

CDI - niestety bez akumulatora się nie obejdzie, bo zasilanie idzie najpierw na aku potem na zapłon. Jest kopka ale akumulator musi być.

1VJ ma dwie (niby znane), ale łatwo usuwalne wady. Pierwszą jest wlot powietrza do air-boxa znad silnika. Może to skutkować przegrzaniem pieca (sic). Takie perpetum mobile - silnik zasysa gorące powietrze znad siebie i podczas jazdy nie jest o problem. Łatwo usunąć tę niedoróbkę zaślepiając kanały wlotowe do airboxa i wycinając dziurę w airboxie żeby powietrze było brane spod kanapy - nie jest to żadna rzeźba bo identycznie ma to rozwiązane kolejny model 3AJ. Drugim rozwiązaniem jest kupno airboxa z 3AJ i wchodzi plug and play.

Update: wersja 1VJ o symbolu 2RW ma już fabrycznie airbox jak w 3AJ.

Drugą wadą jest umieszczenie chłodnicy oleju za błotnikiem wiadomo o co chodzi - należy zrobić dziury poziome w błotniku lub kupno błotnika z takimi otworami (na moim zdjęciu). Dwa kraniki paliwa.

[B]3AJ (tylko starter elektryczny) - ostatni model tenerki 600. Wg. wielu najlepszy - po latach się do tego też skłaniam, ale to jest jak już pisałem niuansowanie duże.

Jest to tenera obudowana owiewką przednią. Daje poczucie większego motocykla. Cechy są tak zestrojone, że 3AJ jest najbardziej z tenerek wyprawowym motocyklem a najmniej rajdowym. Owiewki w terenie raczej się nie łamią. Bardziej obrywa zbiornik niż owiewki o dziwo.

3AJ ma rozwiązany problem air-boxa z 1VJ, chłodnicę oleju ma większą i przesuniętą lekko w bok. Niski błotnik nie zasłania w ogóle chłodnicy. Felgi ma podobnie 21 i 18, ale srebrne. Z tyłu ma hamulec tarczowy co mi się bardzo podoba. Gaźnik praktycznie identyczny jak w 1VJ, krucce też, zbiornik oleju, filtr powietrza także. Demontaż przedniej czachy to za pierwszym razem wyzwanie: 😊) Dwa kraniki paliwa, 1VJ też dwa, 34L jeden kranik.

3. Odczucia i cechy użytkowe.

Każda z trzech tenerek daje super wrażenia z jazdy.

W terenie skoki zawsze genialne (wyżej niż w tenerkach 660) dla zastosowań tego moto. Jak komuś brakuje zawiasu (mi nie) to zakłada przód z TTS a sprężynę tył z XTZ750. W terenie bardzo trudno zgasić ten silnik. Będzie np. na dwójce tuf..tuf..tufâ□Ś walił wielkim tłokiem z prędkością żółwia, ale nie zgaśnie o ile choć trochę się poruszasz do przodu. Ja to uwielbiam - inne motory niby to super/hiper trzeba gonić po obrotach a tego nie, że korba w ten sposób dostaje? A widział kto korbę do tenery 600□? To potęga ta korba.

Ten dół silnika jest genialny. Lecisz sobie pyrkając w lekkim terenie a tu dziura na metr szeroka czy głęboka - lekkie muśnięcie gazu a ten bez zastanowienia jak nie JEBNIE z dołu i przeleci... nie ma silnych przeleci - lecieliśmy ostatnio w cztery tenerki dołem wału przeciwpowodziowego i w głębokiej trawie był wybetonowany taki dół, metr na dwa, każdy pykał na dwójce wolno i każdy miał niespodziankę i przejechał lekko wałąc (sic) w gaz, przeszły wszystkie, albo lecisz na trójce z obrotami 2 tyś w piachu itp. odwiniecie lekkie i czujesz tył.

Wielu (nawet na FAT) mając nawet nowoczesne trenowe motory woli tenerkę bo ma to coś (może się tu ujawnią sami 😊)

Spalanie na trasie poniżej 5 litrów lecąc ciągle 100 km/h.

Max prędkość użytkowa w trasie to 90-110.

Moja 3AJ pojedzie 140 a może nawet więcej , ale ten piec nie jest do tego - stówką polecisz i zrobisz kilometrą na Kowal z Podróży Motocyklowych ma 385 tyś na tenerze 600 3AJ!!!

Hubert Blum ze Switzerland Tenere Club kupił swoją 34L/55W osobiscie w salonie w 1986 roku i ma też ok 350 tyś km po całym świecie zrobionych (przebieg rośnie, zdjęcie jest stare). Więc każdą wersją się da podróżować.



2018 | Swiss Moto mit der Ur Ténéré von Herbert Blum, 300'000 km rund um die Welt.



Kowal

Oczywiście jednoosobowo, ale można jechać w dwie osoby, ale nie do tego ten motor jest. Serwis olejowy co 6000 km - choć ja robię częściej i polecam częściej.

Wygląd - czyli najważniejsza sprawa

Zaręczam, że jak staniesz tenerą 600 obok innych motrów to ona będzie zwracała największą uwagę. Taka prosta jest, ale urokliwa.

Stanęliśmy uwaleni błotem ostatnio na stacji paliw i jak zwykle przechodzi żulik i fajnie rzuca:

- To krosy, enduro czy ktm-y?
- yamahy,
- a yamahy...ale diabły są!!!
- są

Inne miejsce. Inny dialog. Inny żulik.

- a pojemności ile mają?
- 1200

Cisza i oszedł.

4. Remonty i naprawy i inne.

Tenerę 600 można łatwo wyremontować. Wszystko jest dostępne. W oryginałach, zamiennikach i używkach.

W 34L robiłem generalkę silnika. ASO yamahy korbówód mi z Japonii ściągało, ale bez problemu. 34L ma inną średnicę stopy korby niż 1VJ i 3AJ. Do 1VJ, 3AJ części silnikowych zatrzesienie: od ASO, przez TKRJ, PROX, NAMURĘ do WISECO o WOSSNERA.

Przy szlifie i remoncie można zwrócić się do **ArturaS z FAT** - pomoże doradzi, ma ten silnik w głowie z numerami serwisowymi nawet 😊 Prowadzi też sklep www.sklep.riderparts.pl znaleźć tam można podstrone tylko dla tenerki - taniej i szybciej niż gdzie indziej.

Także remont jest nieporównywalnie prostszy niż w innych moto.

Ceny - szacunkowy kompletny remont góry: głowica regeneracja 300, szlif, honowanie 150, uszczelki 200, tłok+pierścienie np. TKRJ 300, łańcuch rozrzędu 150, olej na dotarcie 200 + robota.

Ceny dołu - najdroższe są tryby biegów i wałek zdawczy w 34L/1VJ (ponad 600 pln), podobnie jak w afryce jest pływający, to jest chyba wyznacznik czy jakiś motor mam czy nie mam 😊 w 3AJ już yamaha poszła do głowy i jest skręcony. Łożyska (wielka zaleta tenerki nie ma panewek, tylko wielkie łożyska) komplet ok. 300-350 koyo.. itd&az dołem może być różnie jak wiadomo, ale remont także prosty i wszystko dostępne.

UPDATE NA 2023 - remont podrożał bardzo.

Niektóre owiewki, szczególnie do 34L są już trudno dostępne w europie, ale na ebaju w Australii bez problemu.

Sprawdzanie oleju jest upierdliwe ze względu na suchą miskę olejową, co jest zaletą tego moto i trzeba wykonać procedurę: rozgrzać silnik, później minuta na wolnych i sprawdzamy olej â□□ dla pewności powtórzyć.

Szczelność air-boxa - bardzo ważna sprawa, żeby przez gaźnik nie dostał się piach do cylindra, ale to w każdym gaźnikowcu zabija silnik. Filtr powietrza nasącza się olejem.

Uwaga na: filtr.

No to tyle z pamięci i z sorry jeżeli coś pomyliłem to przepraszam... może coś dopiszę w dyskusji - do niej zachęcam.

I pozdrowienia od maniaków tenerek/xt z lat 80...