

# YAMAHA TDM 850 - jak to začalo

Těžko říct, co přesně dalo vzniknout myšlence na stvoření tak zvláštního stroje, jakým YAMAHA TDM je. Zkřížit enduro se sportovní i cestovní motorkou současně a nevyrobit zrůdičku, o kterou projeví zájem snad jen sběratelé, je samo o sobě úspěchem. Získat ovšem pořádný dav příznivců, kterým se jediný typ motorky stal koníčkem a náplní volného času je prostě trefa do černého. Najdou se pochopitelně i kritici, ale jedině, co tomuto stroji vyčítají je, že prý není ani rybou - ani rakem, jenže to je chatrný argument a rozhodně neobstojí.

Na počátku pochopitelně byli dárci orgánů. Zní to krutě, ale v tomto případě jde o orgány jiných motocyklů a tak krev rozhodně netekla. Proč taky „vařit“ vše úplně nové, když spoustu dílů lze použít a budou jako na míru. Tak například větrný štítek je původně z XJ 600, motor i s oddělenou olejovou nádrží pochází od TRX, zadní světlo ze Zephyru 1100 a brzdové třmeny patří do fondu Yamahy už řadu let. Nový motocykl musí mít ale také novou a typickou tvář a tak plastové díly, kola, rám i sedlo jsou naprosto „TDMí“ a nikdo jiný neměl nárok.

Tak s tímhle strojem Yamaha vydržela až do roku 1995 a tehdy nadešel čas proměny. Změn sice drobných, ale přesto viditelných i citelných. Převážně cestovní využívání si vyžádalo o dva litry větší nádrž, která se mírně změnila i co do designové stránky. Posunutí sloupku řízení o 5 milimetrů vzad a zesílení trubek přední vidlice ze 43 na 45 mm slušně zlepšilo stabilitu stroje, úprava převodovky v podobě zkrácení posledních tří převodových stupňů zase pomohla lepší výkonové charakteristice motoru. Rozmístění pryžových bloků v rámu a kyvné vidlici výrazně omezuje přenos vibrací, které by jinak obtěžovaly řidiče. Významnou konstrukční změnou je přesun oddělené olejové nádrže do integrovaného dílu, umístěného na vrch převodové skříně. Rovněž přesazení čepů klikového hřídele z 360° na 270° výrazně ovlivnilo chod dvouválce. A už jsme v zadní části motocyklu, kde se pyšně nadýmá centrální pružnici a tlumicí jednotka - pochopitelně nové konstrukce se dvěma pružinami. Lze tak jedním jednoduchým

pohybem přepnout z měkké cestovní polohy do tvrdě sportovního nastavení, kdy je krátká pružina blokována. Tato opatření byla dostatečná téměř na dalších pět let života TDM-ka, ale přelom tisíciletí si žádá velkých činů a to i v motocyklové branži. Motorka musí být lehčí a hlavně pro jezdce poddajnější. Síla a ovladatelnost je na žebříčku požadavků na nejvyšším místě a ani tato zvláštní Yamaha nezůstala opomenuta. Rok 2002 je skutečně přelomový.

*I. Pospíšil*



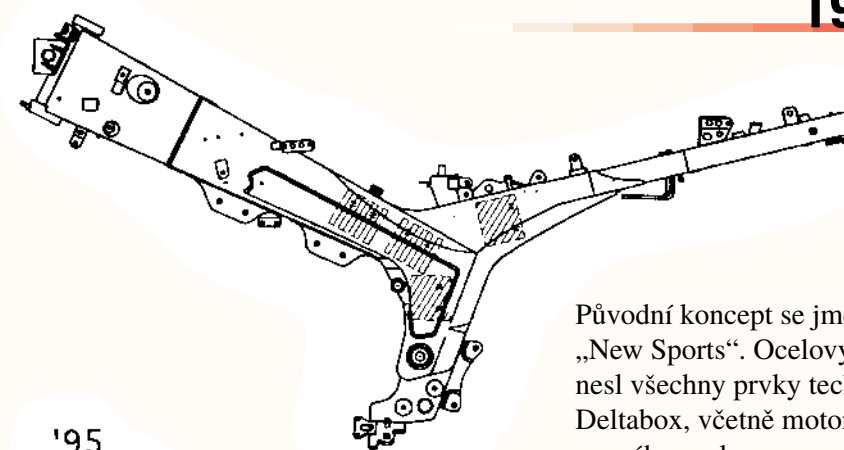
1992



1996

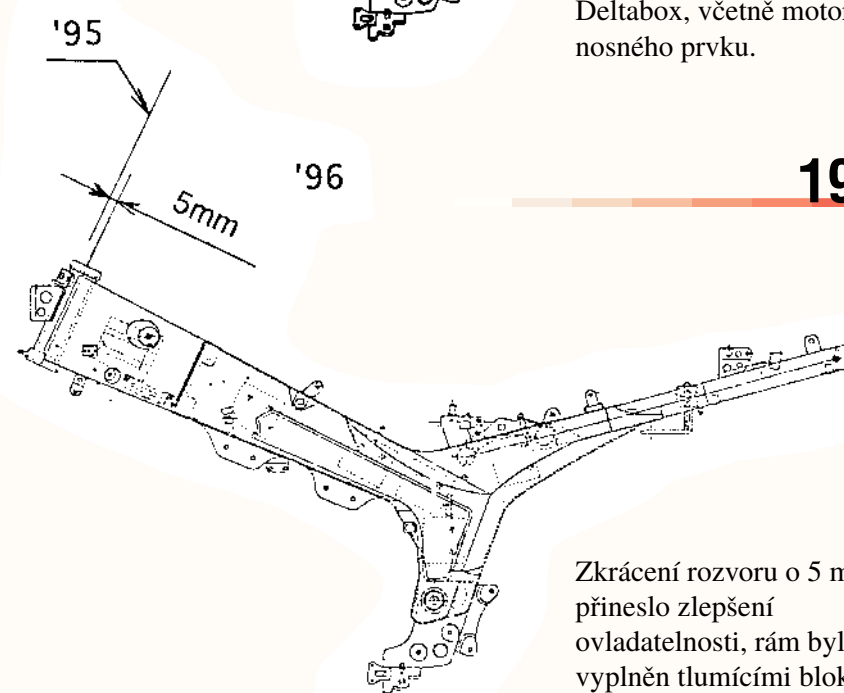


2002



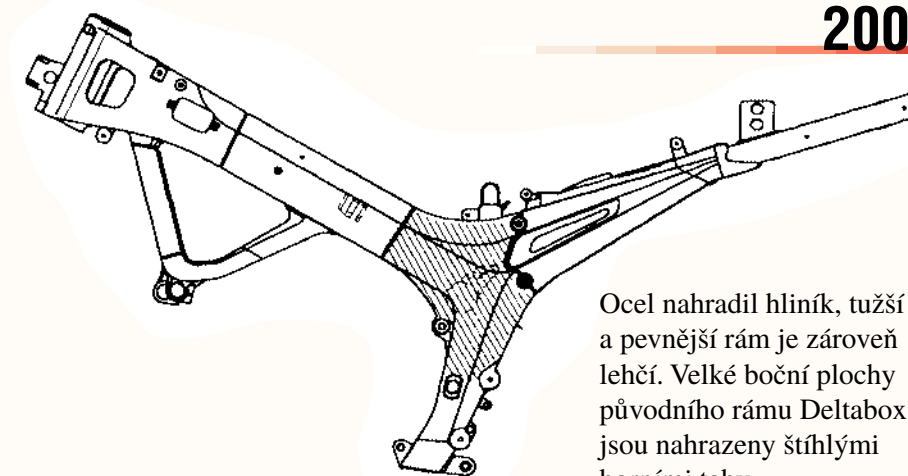
1992

Původní koncept se jmenoval „New Sports“. Ocelový rám nesl všechny prvky technologie Deltabox, včetně motoru jako nosného prvku.



1996

Zkrácení rozvoru o 5 mm přineslo zlepšení ovladatelnosti, rám byl uvnitř vyplněn tlumícími bloky pro snížení hluku od řazení.



2002

Ocel nahradil hliník, tužší a pevnější rám je zároveň lehčí. Velké boční plochy původního rámu Deltabox jsou nahrazeny štíhlými horními tahy.

