



vodami

Jistě, těmi 60 000 korunami se od sebe dost liší. Avšak svou škálou schopností tvoří Suzuki DL 650 V-Strom těžko zařaditelné Yamaze TDM 900 téměř totožnou alternativu. Někde na poloviční cestě mezi „lehkým“ a „těžkým“ cestovním motocyklem zde máme dvě ochotné představitelky střední objemové třídy, které předvádějí své umění.

Cédric Montéard/F. G., foto Bruno Sellier

Japonka s germánskými sklony

Tenhle „malý“ V-Strom nás okamžitě uchvátil. A taky překvapil. Kuráž, s jakou jeho dva malé válce vlévají život pohonnému agregátu, může být důvodem k velké spokojenosti. A jakkoli ho objem válců a cena řadí mezi jednoválce stejné kategorie, výkon a služby, které dokáže poskytnout, jeho komfort a rozměry jej přibližují mnohem více k vyhlášeným perským koním, mezi kterými je jako doma jeho litrová sestra.

DL 650 se má s čím měřit – s dalším cestovním motocyklem „mezi dvěma vodami“: na hranici kategorie balancující a o nic méně populární Yamahou TDM 900. Tento motocykl dokazuje dobrý základ své konstrukce už 14 let. Jedná se o jedinečné prolnutí silničního a cestovního motocyklu, velice homogenního a účinného při použití. A to do té míry, že i přes další vývoj (existuje už třetí generace) si tento zajímavý motocykl zachoval svou původní originální filozofii.

Suzuki DL 650 V-Strom slaví letos své roční narozeniny. Stejně jako stejnojmenná DL 1000, vděčí i ona za své estetické ztvárnění německému trhu, pro který byla navržena. Je třeba říci, že si ceníme cestovních motocyklů z „druhé břehu Rýna...“ Máme rádi jejich pohodlí, rozměry i sílu. Motocykly V-Strom 1000, BMW GS a další Honda Varadero tvoří skutečně kvalitní sadu. DL 650 je skromnější co do objemu válců, ale na německých dálnicích se nenechá zahanbit. Když jste za jejími řidítky, tak vás právě toto nejvíce překvapí. A dobře se seznámíte s malým dvouválcem do V, který se objevil v prvních SV v roce 1999; samozřejmost, s jakou pohání tohle nové krásné mimino, na vás udělá velký dojem. Jakkoli byl motor pro tuto příležitost přepracován ve prospěch spodku na úkor

špičky, i tak stále dokazuje, že má všechny předpoklady vrhat se nebojálně do otáček.

Zatímco dříve činil otáčkový práh 6000 1/min, díky dvouválcovému agregátu plnému vitality budí zdání, že má vyjma posledního rychlostního stupně na víc... Držíme-li při překročení červené zóny plyn ještě dalších 2000 otáček, ukazuje ručička rychloměru naší německé Japonky 186 km/h oproti pouhým 168 km/h u TDM! DL 650 dává přednost ovladatelnosti a spotřebě před dělovými nástupy. Přesto její burácení, mužné pulzování a drsný řev probouzí k životu! A pokud jde o pružnost, tam si také nemusíte dělat žádné starosti. To je další výhoda středních objemů. Transplantace se podařila, máme co do činění se skutečně sympatickým motorem. „Nevypadá to na to, že by tento řadový dvouválec chodil líp,“ říká si dokonce člověk, když nasedá na TDM. Ale to jen proto, že se až příliš rychle zapomíná na vitální agregát Yamahy TDM 900. Objem válců vám sice nezpůsobí totální odvaz, ale hodně k němu přispěje – 897 cm³ proti 645 cm³. Hlavní rozdíl spočívá právě tady. Větší výkon, vyšší točivý moment ve všech patrech, právě toto nabízí lineární dvouválec. Je toho dost, čím předčí Yamaha Suzuki i přes poněkud méně bujarý temperament. Svalnaté záběry vás o tom přesvědčí v tu ránu.

Go do pohostinnosti a komfortu by mohla Suzuki dávat lekce. Ale v tomto bodě je i Yamaha geniální. Její štíhlost dává pocit jízdy na silničním motocyklu a v konečném dojmu je velmi příjemná.

Dvouválec Yamahy je rovněž pružný, těží z toho, že funkce jeho rychlostní skříně je ještě hladší než u oné už tak velmi příjemné převodovky Suzuki. Posledně jmenovaná se bude vzhledem k menšímu točivému momentu mnohem častěji používat než u TDM.

Točivý moment, tuhost a brzdy

Elegantní a silnější Yamaha uzemňuje svou řívalku především při brždění nebo při vybírání zatáček. Slavné modré zátky, vypůjčené od prvních R1, jsou natolik ostré, že se novicka musí třást strachy! Malá kola o průměru 17 a 18 palců, obutá do širokých a dle libosti měkkých pneumatik Metzeler, přeměňují tuhost rámu „Diamond“ a přilepí se na asfalt. Právě tady je tajemství TDM. Kvalitní podvozek, solidní odpružení s omezeným zdvihem a s rozměry ráfků

YAMAHA TDM 900

278 840 Kč

83 k (61 kW)

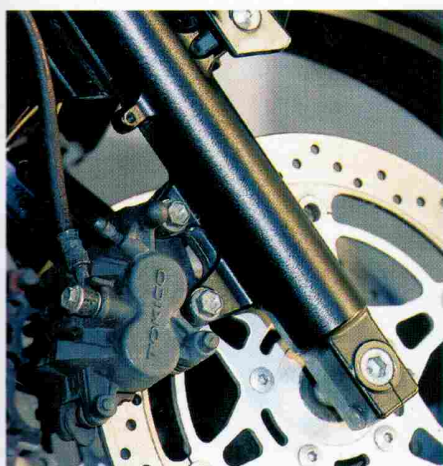
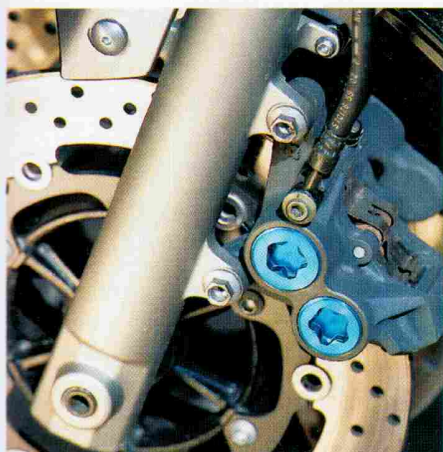
222 kg

210

km/h



Suzuki DL 650 U-Strom vs. Yamaha TDM 900



Pověstné modré zátky, zděděné z R1, jsou stále skvěle ostré a výkonné. TDM brzdí doslova jako zběsilá. Na mokru je třeba být ve střehu.

S přední brzdou byly problémy už u litru. Stejně je to u DL 650, když postrádá patřičnou ostrost. Zato zadní brzda je skvělá.

umožňujícími použít dobré silniční pneumatiky. A to do té míry, že si pořádně musíte plivnout do dlaní, abyste ji stačili sledovat. Že by falešný cesták? Přesně. Zejména ve srovnání se svůdnou štabajznou Suzuki. Ta má vpředu kolo o průměru 19 palců, pneumatiky s větším vzorkem, zdvih přední vidlice reguluje sportovní tendence. Při pronásledování Yamahy zadní odpružení v krizových situacích nestíhá. Ovšem dříve, než k tomu dojde, si můžete vychutnat vyrovnané a vstřícné chování, znásobené přesnou činností přední vidlice.

Na rozdíl od Yamahy postrádá přední brzda motocyklu V-Strom ostrost a také její výkon je mnohem skromnější. Je třeba pořádně vzít za brzdu, abyste měli šanci rychle zpomalit. Zadní brzda vyhovuje, kritiky netřeba. Pokud jde o dynamiku, V-Strom zvláštními přednostmi nevykazuje, snad pouze tam, kde se pevný povrch kvalitní silnice změní v polní cestu. A to nejen díky lepší pozici ve stoje, ale i použitým pneumatikám a odpružení. Naopak co do pohostinnosti a komfortu by Suzuki mohla dávat hodiny. DL



SUZUKI DL 650

214 900 Kč

72 k (53 kW)

215 kg

180

km/h

Yamaha TDM 900 nabízí digitální rychloměr se dvěma počítacími kilometry a dva analogové přístroje, otáčkoměr s hodinami a teploměrem chladicí kapaliny. Suzuki DL 650 dává přednost dvěma kulatým analogovým přístrojům (rychloměr, otáčkoměr). Na digitálním displeji si můžeme přečíst informace o čase, stavu paliva v nádrži a teplotě chladicí kapaliny.

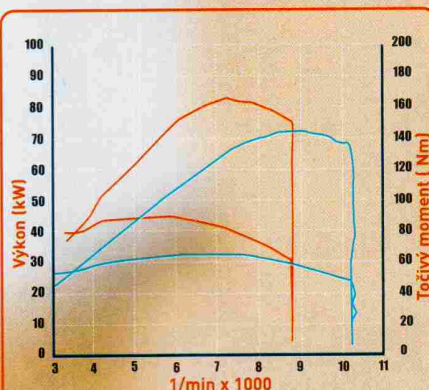


650 působí opravdu pohodlně, ergonomické a široké sedlo, senátorská pozice, přední kapotáž a la skútr. Pouze její široká a vysoko posazená řídítka mohou unavovat ruce při dlouhých jízdách. A ještě něco... Ale v tomto bodě i TDM působí geniálně. Je štíhlá mezi nohama, takže dává pocit spíše pozice na silničním motocyklu, více posazené „vepředu“, a v konečném dojmu je velmi příjemná. Chybí jí pouze vyšší přední štítek, aby se dostala na stejnou úroveň jako její mladší rivalka, protože ten stávající špatně chrání hlavu. Jen pro příklad, na Suzuki snadno „zvednete hledi“ ve 160 km/h, zatímco na Yamaze ho sotva pootevřete! Nicméně si můžete být jisti, že jedna jako druhá se o vás dobře postarají...

Pro všechny a pro každý den

A také vám příjemní cestování. Obě jsou zkonstruované tak, aby uspokojily co největší počet uživatelů, proto jsou nejen přístupné, ale i příjemné při praktickém použití. Jejich výška sedla je velmi rozumně zvolena, takže uklidní začátečníky, zatímco množství užitečných detailů zpříjemní každodenní použití. Vybavenost přístrojových panelů, prostorů pod sedly, nastavitelné brzdové páčky, zavazadlové nosiče a ostatní šikovné upravitelné úchyty bývají často předností spíše větších motocyklů! Naše cesta na ostrov Ré a zpět (1200 km) nám umožnila zjistit, nakolik je ta mladinka Suzuki schopná a příjemná na dlouhé trase. Rovněž nám připomněla ten vynikající kompromis, který představuje svérázný motocykl zkonstruovaný ve firmě Yamaha.

Za 300 000 Kč nabízí TDM 900 více kubických centimetrů, vyšší sportovní výkon, výkonnější brzdy a dokonalejší provedení. Za necelých 230 000 Kč V-Strom 650 uchvacuje komfortem a energií svého bujarého dvouválce. Je těch 70 000 korun nějak odůvodnitelných? Když se na to dobře podíváme, tak ano. Avšak posuzujete-li funkce nového motocyklu, není nejmenší důvod něco měnit nebo vylepšovat.



Měřeno na klikovém hřídeli

Suzuki DL 650 V-Strom

72 k/9079 1/min

65 Nm/7211 1/min

Yamaha TDM 900

83,2 k/7183 1/min

90 Nm/5870 1/min



SUZUKI DL 650

YAMAHA TDM 900

ÚDAJE VÝROBCE

MOTOR

Typ	čtyřdobý dvouválec (V90)	čtyřdobý řadový dvouválec
Chlazení	kapalinové	kapalinové
Rozvod, počet ventilů ve válci	2x OHC, 4	2x OHC, 5
Zdvihový objem	645 cm ³	897 cm ³
Vrtání x zdvih	81 x 62,6 mm	92 x 67,5 mm
Kompresní poměr	11,5 : 1	10,4 : 1
Největší výkon na motoru	66,6 k (49 kW)/8800 1/min	86,2 k (63,4 kW)/7500 1/min
Točivý moment na motoru	60 Nm/6400 1/min	89 Nm/6000 1/min
Plnění motoru	vstřikování	vstřikování
Zapalování	elektronické	elektronické
Spouštění	elektrické	elektrické

PŘEVODY

Převodovka	šestistupňová	šestistupňová
Sekundární převod	řetězem	řetězem

PODVOZEK

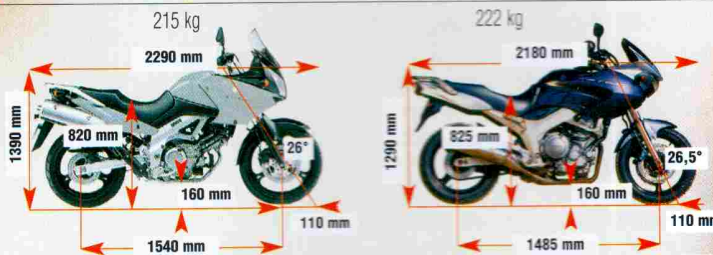
Rám	páteřový z lehké slitiny	dvojitý páteřový z lehké slitiny
Přední odpružení	teleskopické, 43 mm	teleskopické, 43 mm
Zdvih kola	150 mm	150 mm
Zadní odpružení	centrální nastavitelné	centrální nastavitelné
Zdvih	150 mm	133 mm
Přední brzda	2x 300 mm s dvoupístkovým třmenem	2x 298 mm se čtyřpístkovým třmenem
Zadní brzda	1x 260 mm s jednopístkovým třmenem	1x 245 mm s dvoupístkovým třmenem
Přední pneumatika	110/80-19	120/70-18
Zadní pneumatika	150/70-17	160/60-17

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor	1540 mm	1485 mm
Hmotnost bez náplní	189 kg	190 kg
Palivová nádrž	22 (5) l	20 (3,5) l
CENA	235 000 Kč	není dosud stanovena

NAMĚŘENÉ HODNOTY

Pohotovostní hmotnost



Bez náplní
Pohotovostní

189 kg
215 kg

190 kg
222 kg