



Pavel Ouda  
pavel@oudamoto.cz

**O čem to je?**

- ▶ věčko vs. řadák
- ▶ TDM více sportovní
- ▶ Varadero pro cestovatele

foto: Jiří Kránek

# Test spolehlivých „velbloudů“

**PTÁTE SE, PROČ VELBLOUDI?**  
**PROTOŽE MAJÍ VELKOU VÝDRŽ, PROJEDETE S NIMI**  
**TÉMĚŘ VŠUDE, HODÍ SE NA VELKÉ DÁLKY A JSOU**  
**SPOLEHLIVÍ.**



mahy dostatečná a nic si neodřete ani při zajetí na neudržovanou cestu k horské chatě. Velkým překvapením je u obou poloměr otáčení, hravě strčí do kapsy spoustu mnohem menších strojů.

Posaz a pohodlí jezdce i spolujezdce, v tom je Varadero bezkonkurenční. I po 450 km ujetých bez větších přestávek se člověk cítí naprosto svěží a fit. Jede se vám tak nějak snadno, ať po polních cestách, okreskách nebo po dálnici, kde jste i při rychlosti blízce

200 km/h stoprocentně kryti a připadá vám, že jedete alespoň o padesát míř. Co si budeme nalhávat, ač je TDM skvělá motorka, tak nemá cenu srovnávat ji v komfortu jízdy s Varaderem.

Vstřikování velký věčkový motor výrazně zklidnilo a zkultivovalo, dříve se mu vytýkalo tvrdé chování a celková nepoddajnost, nyní s ním můžete jet od volnoběhu až po omezovač, který je v 9200 ot./min. Brzdění rozjetého kolosu má na starosti někým více, někým méně oblíbený kombinovaný brzdový systém Dual CBS, já osobně jsem s ním neměl nejmenší problém. Problém nebyl ani s takovou zdánlivě prkotinou, jako jsou zrcátka, tedy alespoň co se výhledu vzad týče, snad jen s jejich tvarem. My redaktoři jsme citlivkově a prostě se nám ty kulaté zrcadla jak ze starý Javy nelíbí. Yamaha má hezčí. Ale co, Honda má zase víc místa pod sedlem, a to je pro člověka důležitější.

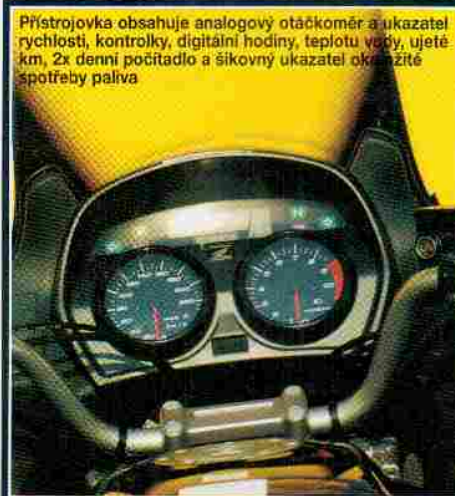
Co mi naopak po chuti bylo, to je nádrž. Pětaadvacet litrů ropného produktu vám při celkem neuvěřitelně nízké spotřebě (majitelé starých Varader a FireStormů jen nechápavě kroutí hlavou) dovolí kroužit tak dlouho, že vás kámoši na supersportech budou podezírat, že snad jezdíte na vzduch, když oni dneska tankují už podruhé a vy se jen usmíváte a srkáte kafe z automatu.



Tak tohle snad nikomu nemusíme představovat. Třípístkové třmeny a systém Dual CBS.



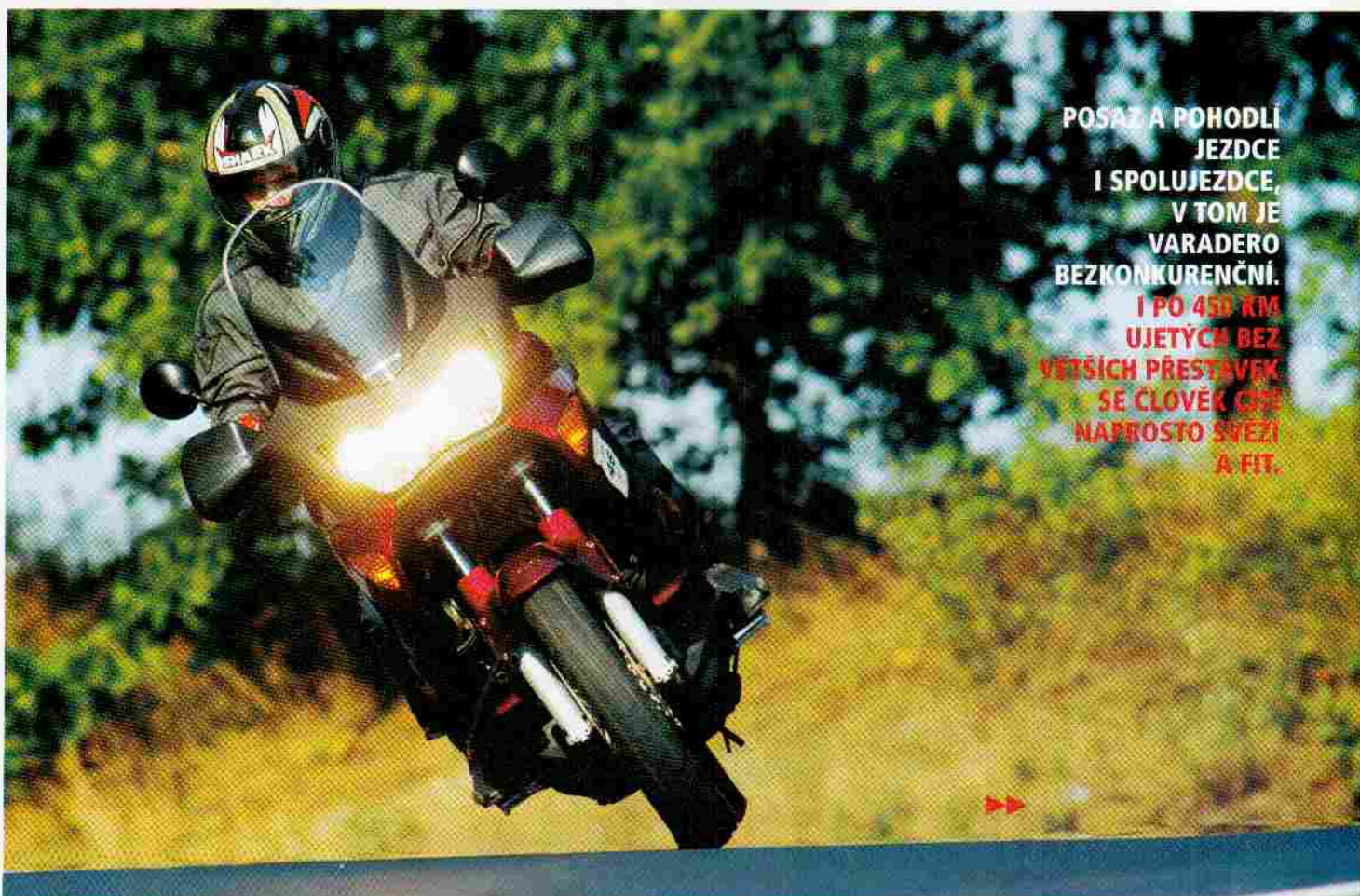
Koncovky výfuku svedené pod sedlo tlumí dusot dvou púlitrových hrnků



Přístrojovka obsahuje analogový otáčkoměr a ukazatel rychlosti, kontrolky, digitální hodiny, teplotu vody, ujeté km, 2x denní počítadlo a šikový ukazatel okamžité spotřeby paliva



Starý známý z FireStormu...



**POSAD A POHODLÍ  
JEZDCE  
I SPOLUJEZDCE,  
V TOM JE  
VARADERO  
BEZKONKURENČNÍ.  
I PO 450 KM  
UJETÝCH BEZ  
VĚTŠÍCH PŘESTÁVEK  
SE ČLOVĚK CÍTÍ  
NAPROSTO SVĚŽÍ  
A FIT.**



**DEJTE SI POZOR PŘI  
PŘEŘAZOVÁNÍ NA VYŠŠÍ  
STUPEŇ, KDYŽ SE YAMAHA  
SPLAŠÍ JAKO DIVOKÝ KŮŇ,  
SNAŽÍ SE VÁS ZE SEBE  
DOSTAT**



### YAMAHA TDM 900

Druhou dámou na holení je v dnešním srovnávacím testu oblíbený evergreen od tří ladiček, TDM 900. Její historie je podstatně delší než u Hondy, své otisky do asfaltu začala tlačit již v roce 1991. Tehdy to byl šok – prapodivná sportovně-cestovně vyhlížející věc na vysokém podvozku s vyvaleným dvouokým kukučem, to nikdo moc nečekal a TěDěMku rádobyzasvěcení věštili krátký život. Ale hlavně Frantíci se do ní zbláznili a vida, dneska už je tu 12 let. Svoji existenci obhájila především díky své všestrannosti, z dnešního hlediska je to takový silně přerostlý supermotard. Lidé si na ní oblíbili kombinaci lepivých silničních pneumatik a vysokých zdvihů pérování, takže nebyl problém s cestováním kdekoli, člověk by až dostal pocit, že ji šikovní Japonci navrhli přesně na ty naše zřušované silnice. Navíc celkem jede a ve srovnání s Varaderem má větší talent na prosté infantilní blbnutí.

Současná devítistovka představuje již třetí generaci strojů TDM, když první lehká inovace proběhla v roce 1996. Ta však představovala v podstatě jen kosmetické změny a motoráři si pohráli s klikovkou. Zato model 900 vzali loni pěkně z gruntu. Má v sobě nepochybně rysy svých předchůdkyň, ale design se zřetelně přístřelil a vrátil se ke střízlivějším liniím první generace, když ta druhá oplývala tvary téměř barokními.

Spousta novinek se skrývá právě pod sukněmi. Leštílové domácí se nyní za dlouhých zimních večerů dozajista vyřádí na rámu a kyvce, kde hliník nahradil ocel. Ten starý ocelový byl možná hezčí, no ale proto se ten nový hliníkový bude leštit, ne? TDM dostalo vstříkování paliva, ale pak si asi v Japonsku řekli, že už dlouho nedělali nic s motorem, a zcela ho přepracovali. Provedli oblíbené zvětšení objemu, což mělo za následek nárůst výkonu a kroutáku (snad z toho nejste překvapení?), úplně nové jsou hlavy válců i celý blok motoru, klikový hřídel, automatické napínání rozvodového řetězu a převodovka. Ta kromě delší jedničky dostala ještě jednu rychlost k dobru, takže jich teď můžete proháňet celkem šest.

A jak se s tím po těch všech úpravách jezdí? Inu, dobře. Co se dynamických vlastností týče, TDM udělá Varadero jak na maximálku, tak na zrychlení, což je velice pěkná vizitka. Oproti cestovní Hondě je Yamaha víc do zábavna. Ono už na první pohled je jasně vidět, že TDM je o mnoho kil lehčí.

Rozdílná koncepce, tedy to, že TDM pohání dvouválcový řadák, způsobuje, že pod 3000 ot./min. je trochu ucukaná, přestože proti prvnímu modelu 850 je šhubání výrazně eliminováno. Při pomalé jízdě ve městě se ale stejně

#### Něco navíc – ceny dílů v Kč s DPH

TDM 900	
Nádra	25 542
Brzdová páčka	1067
Spojková páčka	340
Zrátka	1454
Přední blinkr	563
Přední světló	11 926
olejový filtr	190
Vzduchový filtr	678
Interval olej/ventily	12 000/24 000 km



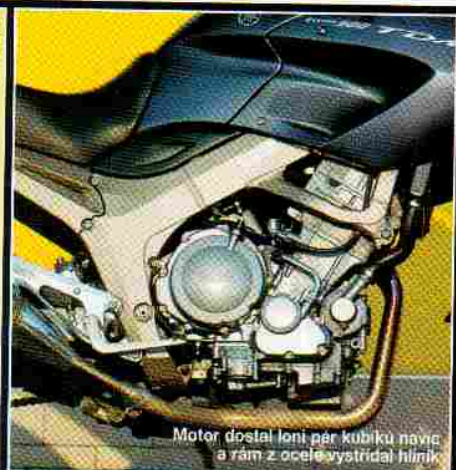
prakticky pořád pracuje se spojkou, tady je delší jednička spíše k zlosti. Navíc při silném podtočení se celým strojem nesou nepříjemné vibrace. Nad tři tisíce se ale věci mění, výkon narůstá hezky plynule a nad pět tisíc vás čeká vysloveně příjemné svezení. Při těchto radovánkách je zvukový projev nejen Té-DéeMa, ale i Varadera tak akorát, takže nikterak neobtěžuje ani při delších cestách, pro které jsou tyto stroje primárně postaveny. On ladák je hezká věc, ale poslouchat celou cestu k moři řev vybrakovaného laufu, to vydrží jen málokdo. Převodovky obou sokyň jsou technicky v pořádku, u Yamahy si ale přeci jen dali větší práci a její řazení je lehčí a přesnější.

Své sportovní ambice nemusíte nechávat doma ani při jízdě na těchto macandách, náklony si na obou strojích můžete dovolit jako na nějakém sportu a jízda po zadním nedělá taky ani jednomu z testovaných strojů problém. Jen u TDM si dejte pozor při přefazování na vyšší stupeň, kdy se Yamaha splaší jako divoký kůň a snaží se vás ze sebe dostat. Se sportováním souvisí pochopitelně také brzdy, o hon-dím duálu už byla řeč. Yamahu zastavují oblíbené modré čtyřpístky původem ze staré er jedničky s plynulým nárůstem, které jsou přeci jen o něco ostřejší.

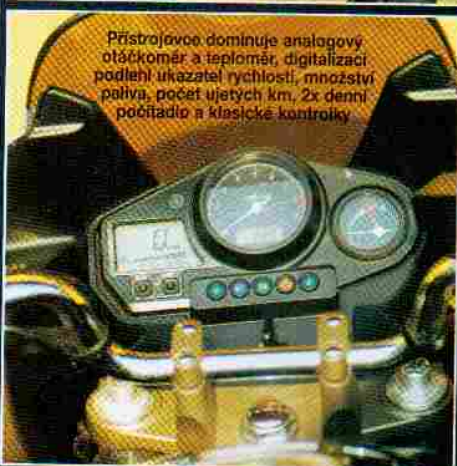
Oproti staršímu modelu a i oproti Varderu nabízí TDM daleko víc možností, jak se realizovat při nastavování podvozku. Vpředu můžete vesele kroužit pružinami a horními útlumy, vzadu se k tomu přidá ještě útlum spodní. Bohužel se při tom pravděpodobně i zamažete. Staré modely měly jednoduché dvoustupňové nastavení předpětí zadní pružiny – stačilo sundat sedlo a otočit příslušnými bazmeky, to na nový model už potřebujete klasický C-klíč a to je pěkná pruda. Ale stejně jsme v podvozek Yamahy nezískali takovou důvěru jako



Přední brzda pochází z R1 a je pěkně jedovatá



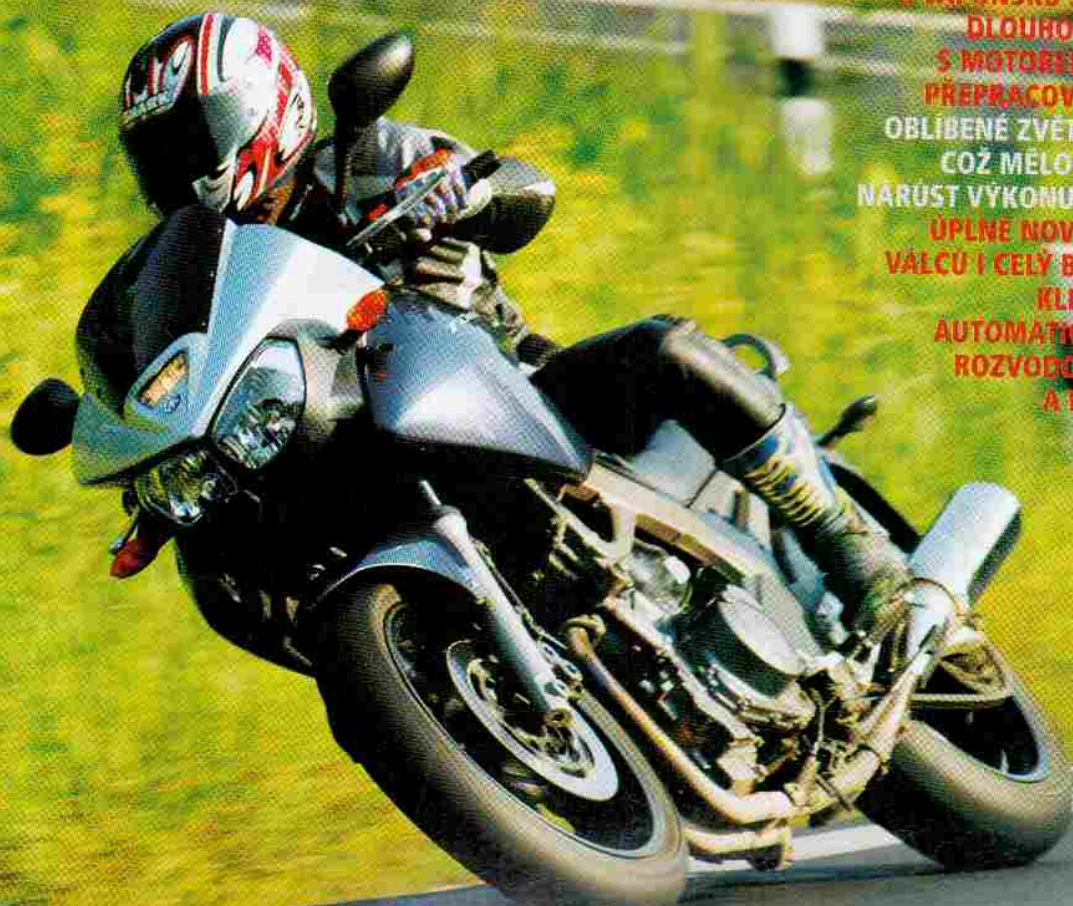
Motor dostal loni pár kubíků navíc a rám z ocele vystřídali hliník



Přístrojovce dominuje analogový otáčkoměr a teploměr, digitalizaci podílení ukazatel rychlosti, množství paliva, počet ujetých km, 2x denní počítadlo a klasické kontrolky



Již první modely měly pěkně řešený nosič s madly pro spolujezdecku



**V JAPONSKU SI ŘEKLÍ, ŽE UŽ DLOUHO NEDELAŇI NIC S MOTOREM. A ZCELA HO PŘEPRACOVALI. PROVEDLI OBLIBENÉ ZVĚTŠENÍ OBJEMU, COŽ MĚLO ZA NÁSLEDEK NARŮST VÝKONU A KROUTÁKU. ÚPLNĚ NOVÉ JSOU HLAVY VALCŮ I CELÝ BLOK MOTORU, KLIKOVÝ HŘÍDEL, AUTOMATICKÉ MAPINÁNÍ ROZVODOVÉHO ŘETĚZU A PŘEVODOVKA.**



Byl to zatracený pech. O tom, že ropné produkty na silnici adhezi příliš nepřejí, se Kukačka přesvědčil na vlastní kůži. Ještě že bylo ráno a nejezdilo moc aut. Každopádně V-Strom se testu neúčastnil.



v ten, kterým disponuje Honda. Možná to mají na svědomí její přední vidlice, které se na starších modelech už rozkrmitávaly, jako by byl povolený krk řízení. To způsobuje, že si nesmíte před nebo během zatáčky jakkoli (brzdou, tělem apod.) rozhodit motocykl, protože se už nezklidní.

Neodpustíme si postesknutí nad barvou testovaného motocyklu. V té šedé působí TédéeMo velice decentně, ale až je to barva elegantní, tak pro fotografování se moc nehodí a barevnější Varadero přitahuje daleko více obdivných pohledů. A to se taky počítá.

### Hodnocení

Než jsem se na Varaderu svezl, pochyboval jsem, že takový motocykl bude vůbec k něčemu dobrý. Dnes jej řadím k nejpovedenějším sériově vyráběným motocyklům nejen mezi cestáky. Je to velmi kvalitně zkonstruovaný motocykl s perfektním motorem, podvozkem i brzdami, navíc velmi pohodlný a přes svoji váhu lehce ovladatelný.

Yamaha TDM není zcela přímý konkurent Varadera, je více pro zábavu. Pro cestovatele by mohli v Yamaze ještě vylepsit motor, odpružení a hlavně větrný štítek, který má Honda daleko lepší.

Varadero je o 40 tisíc korun dražší, ale pro cestovatele je šikovnější. Yamaha se zase o chlousek lépe vrací v zatáčkách a je o něco lehčí. Výběr jako vždycky na vás, ale já bych si jako cestovního „velblouda“ vybral Varana. ■

Tvary obou motocyklů se lehce přístřily, světlomety si dokonale plní své funkce a u Varadera potěší mnohé plexistit, jenž se dá zdvihnout až o pět centimetrů





**Technicko-taktická data HONDA XL1000V Varadero**
**Motor**

Vodou chlazený čtyřdobý dvouválec do V s úhlem rozevření válců 90°, po dvou válcových hřídelích na válec poháněných řetězem, čtyři ventily na válec ovládané hříčkovými zdvihátky, elektronicky řízené vstřikování paliva do sacího potrubí PGM-FI, motormanagement, centrálně horek vyvedený výfukový systém s vyhrvacími tělesy pro plnění emisní normy Euro 2, řízený katalytický systém s dodatečným systémem spalování, elektrický spouštěč.

Vrtání x zdvih	98x66 mm
Zdvihový objem	996 ccm
Kompresní poměr	9,8:1
Max. výkon	69 kW (94 k) při 8000 ot./min.
Max. krouticí moment	98 Nm při 6000 ot./min.

**Podvozek**
**Převodové ústrojí**

Primární převod ozubeným soukolím, mechanicky ovládaná vícemelová spojka v olejové lázni, šestistupňová převodovka, sekundární převod O-kroužkovým řetězem.

**Podvozek**

Ocelový dvojítráťový nosný rám, vpředu klasická teleskopická vidlice o průměru nosných trubek 43 mm, vzadu kyvná vidlice z hliníkové slitiny, centrální pružici a tlumicí jednotka s možností nastavení předpětí pružiny, vpředu dvojítráťová brzda o průměru 296 mm s třípístkovým třmenem a systémem Dual CBS, vzadu kotoučová brzda o průměru 256 mm s třípístkovým třmenem a systémem Dual CBS, kola z lehkých slitin.

Zdvih kol	155/145 mm
Pneu	110/80R19, 150/70R17

**Rozměry a hmotnosti**

Délka – šířka – výška	2295 – 925 – 1500 mm
Rozvor	1560 mm
Úhel hlavy řízení	62,5°
Stopa	110 mm
Výška sedla	838 mm
Nádrž	25 l
Suchá hmotnost	235 kg

**Záruka**

2 roky bez omezení počtu najetých km.

**Barvy**

Modrá, červená, stříbrná

Cena 339 900 Kč s DPH

**Technicko-taktická data YAMAHA TDM 900**
**Motor**

Vodou chlazený čtyřdobý řadový dvouválec, dva vyvažovací hřídele uložené v hlavě válců poháněné řetězem, pět ventilů na válec ovládaných hříčkovými zdvihátky, tlakové oběžné mazání se suchou skříní, elektronické vstřikování paliva do sacího potrubí, motormanagement, řízený katalytický systém a sekundární vzduchový systém, elektrický spouštěč.

Vrtání x zdvih	92x67,5 mm
Zdvihový objem	897 ccm
Kompresní poměr	10,4:1
Max. výkon	63,4 kW (86 k) při 7500 ot./min.
Max. krouticí moment	89 Nm při 6000 ot./min.

**Podvozek**
**Převodové ústrojí**

Primární převod ozubeným soukolím, mechanicky ovládaná vícemelová spojka v olejové lázni, šestistupňová převodovka, sekundární převod O-kroužkovým řetězem.

**Podvozek**

Dvojítráťový rám z profilu z hliníkové slitiny, přírubovaná zadní část z hliníkové slitiny, vpředu klasická teleskopická vidlice s průměrem nosných trubek 43 mm s nastavitelným předpětím pružin a horním útlumem, vzadu kyvná vidlice z hliníkové slitiny, centrální plně nastavitelná pružici a tlumicí jednotka, vpředu dvojítráťová brzda o průměru 298 mm se čtyřpístkovými třmeny, vzadu kotoučová brzda o průměru 245 mm s dvoupístkovým třmenem, kola z lehkých slitin.

Zdvih kol	150/133 mm
Pneu	120/70ZR18, 160/60ZR17

**Rozměry a hmotnosti**

Délka – šířka – výška	2180 – 800 – 1290 mm
Rozvor	1480 mm
Úhel hlavy řízení	64,5°
Stopa	114 mm
Výška sedla	825 mm
Nádrž	20 l
Suchá hmotnost	190 kg

**Záruka**

2 roky bez omezení počtu najetých km.

**Barvy**

Modrá, žlutá, šedá

Cena 299 938 Kč s DPH

**Měřeno během testu**
**TDM 900**

0–100 km/h	4,7 s
100–0 km/h	2,7 s
max. rychlost	227 km/h
spotřeba	6,9 l/100 km
teoretický dojezd	289 km

**VARADERO 1000**

0–100 km/h	4,9 s
100–0 km/h	2,8 s
max. rychlost	221 km/h
spotřeba	5,9 l/100 km
teoretický dojezd	423 km

