

Srovnávací test silničních endur

■ Suzuki DL 1000 V-Strom

■ Yamaha TDM 900



## ROMULUS A REMUS

Litrový dvouválec TL má velmi pestrhou historii, a proto není divu, že se stal velkou nadějí japonských inženýrů. Nese označení Suzuki DL1000 V-Strom. Jiné starosti byly u nové Yamahy TDM 900, hlavně to jak dopadne v konkurenčním boji o zákazníka.

text: Radovan Miča, foto: Ivan Kahún

Při troše opatrnosti můžete s obavami opustit kvalitní asfaltový povrch. Chlapci na obrázku se evidentně rozhlíží, kudy se dostanou bezpečně zpět do civilizace.





**K**ategorie velkých cestovních motocyklů pojatých jako jsou Aprilia Caponord, BMW R 1150 GS, Cagiva Navigator, Honda Varadero, Triumph Tiger a Yamaha TDM nevznikla rozhodně ze dne na den. K patronům této třídy určitě patří Yamaha TDM 850, která svým pojetím a designem dala těmto strojům do krve trochu svého genetického potenciálu. Do tohoto dobře rozjetého vlaku nastoupila jako poslední Suzuki se svou novinkou Suzuki DL 1000 V-Strom. Ani Yamaha neváhala a za písmena TDM umístila číslo 900.

Podíváme-li se na Yamahu TDM 900 pozorněji můžeme ji charakterizovat jako ce-

stovní enduro s velkou variabilitou využití na rozdílných površích vozovky. V současné době jde již o třetí generaci tohoto stroje. Současný model má v sobě nepochybně rysy svých předchůdců, modifikace přední části stroje vedly především ke konfrontaci ostrých a obkládkových hran. Na první pohled se vám to nemusí líbit, ale pohledy následující vám určitě zvýší tepovou frekvenci.

Suzuki se nepouští do žádných designérských experimentů. Přední část motocyklu se světlometem a štítem můžeme najít běžně u cestovních motocyklů, je citlivě sladěna s nádrží a širokým sedlem, které je u těchto strojů standardem. Velkou lahůd-

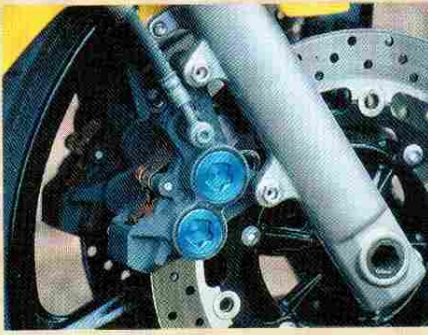
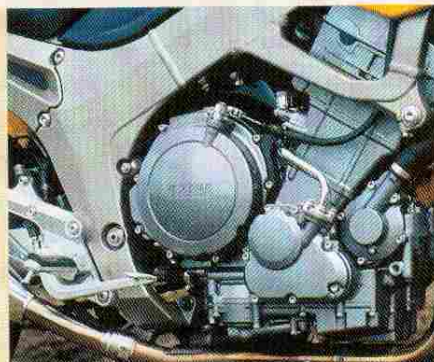
kou pro oko motocyklového nadšence je umístění výfuků těsně pod sedlem, vyřešení ochrany před popálením spolujezdce je stoprocentní. TDM umístila koncovky výfuku poměrně nízko, o estetičnosti tohoto řešení nechci hovořit, ale jsou určitě zralé jako první na individuální tuning.

Velkou devizou TDM je motor, který byl představen v naprosto nové podobě. Řadový dvouválec pracuje s pětiventilovou technikou, vrtání bylo zvětšeno o 92 mm a zdvihový objem se ustálil na hodnotě 897 cm<sup>3</sup>. Maximální výkon vzrostl o 5% na 86 koní a točivý moment o 11% na 89 Nm. V rozmezí 3000 až 8000 1/min můžeme počítat s točivým momentem okolo 70 Nm, a to je velmi příjemná záležitost. Pod 3000 otáček motor dává vědět, že dva válce jsou dva válce, a začíná trochu vibrovat, i když proti tomu se staví dvojice vyvažovacích hřídelů. Změny motorové jednotky nebyly pouze kosmetické, za své vzal celý blok motoru, klikový hřídel, hlava válců včetně s odlehčenými vačkovými hřídeli. Elektronické vstřikování paliva, automatické napínání rozvodového řetězu, variabilní sání, to jsou jen některé faktory, které budou mimo jiné příčinou lepšího zátahu motoru v nízkých a středních otáčkách. Jestliže předcházející modely měly pětistupňovou převodovku, potom TDM třetí generace vsadilo na stupňů šest, jednička je o něco delší a následující převodové stupně na sebe v krátkém sledu optimálně navazují.

Další uplatnění litrového dvouválce TL, mimo motocykly Cagiva Raptor, na sebe nedalo dlouho čekat. Motorová jednotka pro sportovně cestovní enduro, jak ho pánové od



## Yamaha TDM 900



Jízdní vlastnosti snesou přísná kritéria, na jejich kvalitě se mimo jiné podílí dvojítrubkový rám z hliníkové slitiny a přední brzdy z YZF-R1. Pohodlné sedlo s optimální polohou jezdce oceníte při dlouhých výletech, místo pod sedlem je přiměřené. Motocykl vede dobře stopu a v zatáčkách snese i lecjaký sportovní prvek. Přístrojový panel není nijak výstřední, dominuje zde otáčkoměr a multifunkční digitální displej s informacemi o rychlosti, ujetých kilometrech a množství paliva. Držák zadní stupačky fixuje současně koncovku výfuku a musí odolat většímu zatížení.





## Suzuki DL 1000 V-Strom

Suzuki označují, však byla cílevědomě upravena právě pro tyto potřeby. V podstatě se jedná o známý kapalinou chlazený litrový vidlicový dvouválec, proti modelu TL byl výkon snížen na 72 kW (98 k) při 7 600 1/min a pro specifický rám Suzuki V-Strom musely být sníženy hlavy a motor celkově zmenšen. Snížení výkonu rozhodně není na škodu, vřele doporučuji vychutnat si pracovní režim motoru v rozmezí čtyř až sedmi tisíc otáček za minutu, to je osvobozující pocit. Válec svírají úhel 90° a k plynulému chodu přispívá

čtyřventilová technika. Zcela nové jsou vačkové hřídele, pracovalo se také na odlehčení kovaných pístů a zmenšení sacích ventilů. Za ne nepodstatnou novinku můžeme považovat nově naprogramovaný motormanagement řídící vstřikování paliva do sacího potrubí a zapalování. Cestovní enduro potřebuje kvalitní odezvu motoru v nižších otáčkách, a to se při překročení 2 500 1/min zřetelně děje.

Oba dva stroje vám poskytnou dostatečný komfort, zkrátka nepříjde ani spolez-

dec, jízdní vlastnosti obou strojů jsou z celkového pohledu velmi podobné. TDM se může opírat o kvalitní brzdy a sametový motor, který jde za plynem měkce a poslušně, i když se musí o něco více točit. V-Strom naopak nabízí motor s brutálnější odezvou a odpovídajícím výkonem. Tyto motocykly oceníte zejména na silnicích, kde se to bude hemžit zatáčkami, vedení stopy v přímém směru je bez problémů i při vyšších rychlostech, a pokud si je zvolíte pro delší cestování, nebudete zklamáni. ■

## TECHNICKÁ DATA

### Suzuki

#### DL 1000 V-Strom

##### Motor

Vodou chlazený čtyřdobý dvouválec s válci do V, úhel válců 90°, po dvou vačkových hřídelích uložených v hlavách válců poháněných řetězem a ozubeným soukolím, čtyři ventily na válec ovládané hříčkovými zdvihátky, elektronicky řízené vstřikování paliva do sacího potrubí o průměru 45 mm, motormanagement, el. spouštěč.

Vrtání x zdvih	98 x 66 mm
Zdvihový objem	996 cm <sup>3</sup>
Kompresní poměr	11,3 : 1
<b>Max. výkon</b> udáváný výrobcem	72 kW (98 k) při 7 600 1/min
<b>Max. točivý moment</b> udáváný výrobcem	101 Nm při 6 400 1/min

##### Převodové ústrojí

Primární převod ozubeným soukolím, hydraulicky ovládaná vícelamelová spojka v olejové lázni, šestistupňová převodovka, sekundární převod o-kroužkovým řetězem.

##### Podvozek

Dvojité páteřové rám svařené z profilů z hliníkové slitiny, vpředu klasická teleskopická vidlice s průměrem nosných trubek 43 mm, vzadu kyvná vidlice, centrální nastavitelná pružicí a tlumicí jednotka, vpředu dvojité kotoučové brzdy o průměru 310 mm se dvoupístkovými třmeny, vzadu kotoučová brzda o průměru 260 mm s jednopístkovým třmenem, třipaprsková kola z lehké slitiny.  
Zdvih kol 160/160 mm  
Kola 2.50 x 19; 4.00 x 17  
Pneu 110/80 R 18; 150/70 R 17

##### Rozměry a hmotnosti

Délka/šířka/výška	2295/865/1335 mm
Rozvor	1560 mm
Úhel hlavy řízení	63,7°
Stopa	110 mm
Výška sedla	840 mm
Nádrž	22 l
Hmotnost s plnou nádrží	234 kg

##### Záruka

dva roky bez omezení počtu najetých kilometrů

##### Barvy

modrá, žlutá, šedá

##### Cena

337 900 Kč

### Yamaha

#### TDM 900

##### Motor

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

Vrtání x zdvih	92 x 67,5 mm
Zdvihový objem	897 cm <sup>3</sup>
Kompresní poměr	10,4 : 1
<b>Max. výkon</b> udáváný výrobcem	63,4 kW (86 k) při 7 500 1/min
<b>Max. točivý moment</b> udáváný výrobcem	89 Nm při 6 000 1/min

##### Převodové ústrojí

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

##### Podvozek

Dvojité páteřové rám z profilů z hliníkové slitiny, příšroubovaná zadní část z hliníkové slitiny, vpředu klasická teleskopická vidlice s průměrem nosných trubek 43 mm s nastavením předpětí pružin a horním útlumem, vzadu kyvná vidlice z hliníkové slitiny, centrální plně nastavitelná pružicí a tlumicí jednotka, vpředu dvojité kotoučové brzdy 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  
Kola 3.50 x 18; 5.00 x 17  
Pneu 120/70 ZR 18; 160/60 ZR 17

##### 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
Hmotnost s plnou nádrží	222 kg

##### Záruka

dva roky bez omezení počtu najetých kilometrů

##### Barvy

černá, žlutá, stříbrná

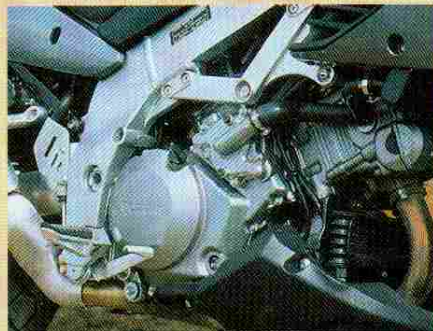
##### Cena

338 429 Kč





Linie koncovek výfuku vedených vrchem se musí líbit, ochrana před teplem je dostatečná. Motor Suzuki DL 1000 V-Strom pracuje v hrubším režimu než u Yamahy TDM 900, ale výkon a záťah od nejnižších otáček oceníte zejména v zatáčkách na asfaltovém povrchu. Škoda, že není možnost nastavení přední vidlice, která se na špatné vozovce nechová optimálně kvůli měkkosti. Pokud zvolíte jízdu v noci, přední reflektor a tlumené osvětlení dvou kruhových ukazatelů, otáčkoměru a rychloměru, vám maximálně zprjemní řízení.



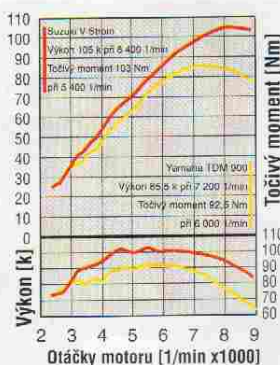
No to je dobrý,  
už i červotoči mají  
kombinézky od PSI



## Jízdní výkony

		Suzuki V-Strom	Yamaha TDM 900
<b>Nejvyšší rychlost</b>	km/h	200	208
<b>Zrychlení</b>			
0-100 km/h	s	3,4	3,5
0-140 km/h	s	6,3	6,6
<b>Elasticita</b>			
60-100 km/h	s	6,8	5,1
100-140 km/h	s	6,1	5,6
140-180 km/h	s	11,5	7,7
<b>Prům. spotřeba paliva</b>	l/100 km	4,9	4,8

## Rychl. charakteristiky



Redakce časopisu

**MOTOCYKL**

potřebuje pro svou  
náročnou práci  
kvalitní motocyklové  
oblečení – proto  
používá výrobky



PSI Hubík, Dolní 23, 763 62 Tlumačov,  
tel. a fax: 067/79 29 723, e-mail:  
psi@psihubik.cz, www.psihubik.cz

www.motocykl-online.cz



Měření provádí: D&K, AUTO-MOTO RACING,  
tel./fax: 02/41432265, www.dkracing.cz