

YAMAHA TDM 900

Nekonvenční mix cestovního stroje a funbiku, o kterém se říká, že je králem své vlastní třídy. Deset let téměř beze změn – jak si dnes stojí coby ojetina?

Text: Michal Misík, foto: archiv, Yamaha

Posaďte se, jízda začíná! Stavba TDM 900 jako by se zapomněla v 90. letech, motocykl je velice úzký, stejně tak i řídítka, ke kterým se musíte neuvěřitelně natáhnout, abyste je napevno uchopili. Ale už první start napoví o sametovosti motoru, který si jen přede a dunivě oddechuje, jemné zařazení jedničky a stroj s nezvyklou ergonomií začíná dávat smysl. Lehce se vede městem, sám si nachází ideální stopu, motor jde velice dobře za plynem a sedlo je při jízdě dobře tvarované. A propos sedlo, to by mohlo, či spíše mělo, být nižší, jelikož menším jezdcům dokáže dost komplikovat popojíždění, ne zbůhdarma má každé druhé TDM, které potkáte v Itálii, sedlo snižované. Motor s přesazením ojničních čepů o 270° funguje výborně ve středních a vysokých otáčkách, např. kolem 5000 1/min zde není ani známky po vibracích či pulzování, avšak do nějakých 3500 1/min motor bojuje s nevyzrálým přívodem paliva, který majitele trápí od roku 2002 až dodnes. Bike na konstantní plyn přiskakuje, podobně jako u modelů XT 660, kterým byl tento jev také hodně vyčítán, reakci na změnu zatížení navíc provází výrazné cuknutí, což nepotěší ni spolujezdce, jenž jinak pohodlně usazen nikdy neví, kdy přijde další trhnutí a zátah. Podtrženo a sečteno, vyniká dnes TDM v ukusování stovek kilometrů na kvalitních vozovkách, kde dokáže při rozumném tempu udržet spotřebu i na 4 l/100 km, což mu umožňuje bez zastávky dojíždět až 450 km. Sériově montované brzdy – monobloky původem z první YZF-R1 – propůjčují stroji skvělé hodnoty zpomalení, což jsme si mohli ověřit i během letošního testu – tyto brzdy nemají chybu ani v roce 2012.

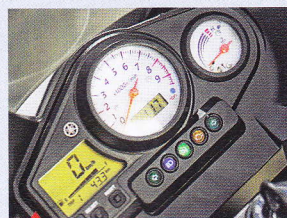


Zpřevodování vhodné pro cestování
Motor má takřka sametový projev.
Nízká spotřeba a velký dojezd



Přívod paliva v nižších otáčkách je cukavý.
Jízdní pozice, na niž si někdo bude déle zvykat.

V roce 2002 střídá TDM 850 nové TDM 900, má 86 koní, trendy zevnějšek...



Za těch deset let se měnilo jen podbarvení ciferníku. Jsou tu hodiny a přesný palivoměr, od roku 2005 i kontrolka ABS, kokpit je pěkně začištěný.

Éra LED diod TDM zcela minula, zadní lampa je deset let stále stejná. Zád' biku také nejvíce ukazuje na letitou existenci modelu v nabídce Yamahy.



To je něco: čtyřpístkové čelisti pocházejí ze superbiku YZF-R1 a zakusují stále s velkým elánem. Roku 2005 je TDM k mání také se systémem ABS.

SERVIS A ÚDRŽBA

Dle servisní knížky či u dealera zjistíte, že se vaše TDM zúčastnilo svolávací akce v roce 2006, kdy byl vyměněn senzor polohy škrticí klapky, v opačném případě bude na motocyklu zamrzat či kolísat (či obojí) volnoběh a jízda bude vyloženě nepříjemná. Cukání motoru v nízkých otáčkách, které nemá

s výše uvedeným nic společného, se mnozí majitelé snaží řešit montáží otevřeného vzduchového filtru K&N a následným nastavením větší bohatosti směsi, které provedete na palubním přístroji podle instrukce postupu, který naleznete na internetu. Je však doporučeno to svěřit některému ze specializovaných servisů. Dejte také pozor

na správnost rozměru pneumatik, jsou známy případy, kdy majitelé obouvali na předek pneu o šířce 110 mm (rozměr pneu na TDM 850) a na široký zadní 5" ráfek nazovali pneu 180 mm. Motorový olej se mění po 10 000 km (3,9 l vč. filtru), hrdlo nádoby je zevnějšku snadno přístupné za hlavou pravého válce.

SITUACE NA TRHU

Vyšší větrné štíty, topcasy, sady vyhřívaných rukojetí a jiná sedla – to je nejčastější výbava ojetých TDM. Montáž vhodných bočních kufrů majitelé kromě zřejmých výhod také přispívají ke zlepšení vzhledu stroje, kde v základu ve značném nesouladu koexistuje agresivně střížená představa stroje s vyloženě usedlou a staromódní zádi s nízkou vedenými výfuky. Výhodou je, že kusy nabízené v ČR jsou poměrně často provozované jen jedním majitelem, což se samozřejmě počítá. TDM 900 seženete již za nějakých 65 000 Kč, bude se jednat o jeden z prvních ročníků a na tachometru bude mít

kolem 39 000 km. Pro srovnání: konkurent TDM, Suzuki V-Strom 1000, je při stejném stáří a kilometrovém nájezdu v průměru o 14 tisíc dražší. Na českém trhu s ojetinami jsou drtivou většinou zastoupeny modely bez ABS.

Cena ojetin v Kč	Rok výroby	Stav km
65 000–102 000	2002–2004	35 000–50 000
102 000–127 000	2005–2008	15 000–30 000
127 000–175 000	2009–2011	5000–15 000
Typ	Ve výrobě	V nabídce (ks)
TDM 900 (RN08)	2002–2004	23
TDM 900 A (RN11)	2005–2006	11
TDM 900 A (RN18)	od 2007	4

TECHNICKÉ ÚDAJE

(TDM 900 A, Typ RN18)

MOTOR

Kapalinou chlazený čtyřdobý řadový dvouválec, pět ventilů na válec, mazání se suchou klikovou skříň, vstřikování, řízený katalyzátor se sekundárním vzduchovým systémem, mechanicky ovládaná vícekotoučová spojka v olejové lázni, šestistupňová převodovka, řetěz s O-kroužky.

Vrtání x zdvih 92 x 67,5 mm
Zdvihový objem 896 cm³
Jmenovitý výkon 63,4 kW (86 k) při 7500 1/min
Max. točivý moment 89 Nm při 6000 1/min

PODVOZEK

Mostový hliníkový rám, nastavitelná vidlice Ø 43 mm, dvouramenná kyvná hliníková vidlice, nastavitelná centrální pružicí jed-

notka s pákovým systémem, dvojitá kotoučová brzda vpředu Ø 298 mm, kotoučová brzda vzadu Ø 245 mm.

Litá hliníková kola 3,50 x 18; 5,00 x 17
Pneumatiky 120/70 ZR 18; 160/60 ZR 17

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor 1485 mm, úhel hlavy řízení 64,5 stupně, stopa 114 mm, výška sedla* 825 mm, hmotnost s plnou nádrží* 237 kg, náklad* 187 kg, objem nádrže 20 litrů.

ZMĚŘENÉ HODNOTY

Maximální rychlost** 210 km/h
Zrychlení 0–100 km/h 3,9 s
Elasticita 60–140 km/h 11,7 s
Spotřeba 5,0 l/100 km (mimo město)

* Změřené hodnoty, ** údaj výrobce

HISTORIE MODELU

2002 Uvedení TDM 900 na trh (typ RN08), má 86 koní, vstřikování paliva a řízený katalyzátor. Barvy: žlutá, stříbrná, modrá. **Cena: 338 000 Kč**

2004 Typ RN11 přichází s přepracovaným systémem nastavení přední vidlice, zadní brzda dostává nový brzdový válec Brembo s větším pístkem, páka nožní brzdy je nově o dva centimetry delší, objevuje se imobilizér a v kokpitu kontrolka, která na jeho přítomnost upozorňuje. Nová grafika na kapotách, barvy: černá, modrá, motocykl přichází s načerno lakovaným rámem. **Cena: 300 000 Kč**

2005 Model TDM 900 se dočkává systému

ABS, v kokpitu se objevuje příslušná kontrolka a na kolech senzory, byly provedeny blíže nespecifikované změny na olejové nádrži a expanzní nádobce pro chladicí kapalinu. Boční kufr jako součást standardní výbavy v rámci akce. Barvy: stříbrná, černá. **Cena: 308 000 Kč**

2006 Dvojice kufrů už není součástí standardní výbavy. Barvy: stříbrná (nová), černá. **Cena: 269 000 Kč**

2007 Typ RN18, splnění homologace pro normu Euro 3, modifikovány byly katalyzátory. Nová grafika kapot, barvy: černá, červená, bílá (s pruhy na okrajích). **Cena: 229 990 Kč**

2009 Nová grafika kapot a nové barvy: černá, modrá, stříbrná. **Cena: 224 990 Kč**

2010 Cena zvýšena na 239 990 Kč

2011 Cena zůstává na 239 990 Kč.

2012 TDM stále v nabídce, Cena: 184 990 Kč, cena s ABS: 219 990 Kč

Svolávací akce

2006 V tomto roce byly prováděny výměny snímače polohy škrticí klapky. Závada vedla zejm. ke špatnému fungování motoru na volnoběh. Svolávací akce byla vyhlášena pro typy RN08 a RN11.



Internet

Nabídka ojetin:
www.tipmoto.cz,
www.smoto.cz,
www.mobile.de

Stránky příznivců:
www.yamaha-tdm.cz,
www-tdm.cz,
www.carpe-tdm.net

V roce jste 2005 mohli svou TDM získat s příslušnými kufry z originální nabídky Yamahy, na biku nechybí ani čtveřice háčků pro uchycení „gumicuků“.

