

## Yamaha TDM 900A (ABS)

Škatulkování, lhostejno čeho, je výborná zábava masochistů při dlouhých zimních večerech. Vezměme si jako příklad třeba zrovna Yamahu TDM. Před třemi lety vyšla v porovnávacím testu spolu s velkými cestovními endury. Yamaha ji řadí do kategorie sport. Pro mě je to typický zástupce sportovně-cestovních strojů, na rozdíl od supersportů devadesátých let.

A vzhledem má nejbližší asi Multistradě od Ducati. Takže, masochisti, co to tedy je? Sportovní či sportovně-cestovní stroj, cestovní enduro či cestovní supermoto?



Barevná hudba po otočení klíčkem

At již TDM patří kamkoli, jedno je jisté. Než mohl výrobní linku Yamahy opustit model 900 A, odehrálo se mnoho více či méně zajímavých změn, inovací a vylepšení. A protože je opakování matkou moudrosti, provedeme krátkou rekapitulaci.

### Na počátku byl slepenec

Historie „tédéemka“ se začala psát v roce 1992. Motocyklovou scénu tehdy obohatil zcela nový stroj s objemem 850 cm<sup>3</sup>. Šlo vlastně o slepenec několika existujících modelů, z nichž největším důvodem bylo pravděpodobně XTZ 750 Ténéré. Dávalo velkoobjemový řadový dvouválcový agregát OHC s pěti ventily na válec, který podával maximální výkon 77 koní při 7500 otáčkách. Tomu Japonci ušili na míru ocelový rám typu deltabox. Za zmínku rozhodně stály přední tlumiče, na kterých bylo možné nastavit útlum a předpětí pružin nebo přední brzda o dvou kotoučích průměru 298 mm se čtyřpístkovými třmeny.

K prvním změnám došlo v roce 1996. Nešlo o nic zásadního, ale o dílčí úpravy nesoucí zlepšení chování na všech frontách. Osmnáctilitrová nádrž byla v zájmu pohodlnějšího cestování zvětšena o dva litry, přičemž se návrháři nebáli ani pozměnit její vzhled. Aby se daly velké vzdálenosti překonávat ještě příjem-

něji, byl posunut sloupek řízení o pět milimetrů vzad a trubky předních vidlic zesílily o dva milimetry na 45 mm. K vylepšení výkonové charakteristiky zase postačilo zkrátit tři poslední rychlostní stupně. Proti obtěžujícím vibracím motoru bojovaly pryžové bloky rozmístěné v rámu a kyvné vidlici. Zásahu se nevyhnul ani rám, který sice zůstal stále ocelovým deltaboxem, nicméně mu byl „přistřižen ocásek“ zkrácením rozvoru o pět milimetrů na 1470 mm. Zadní centrální tlumič šlo nastavit sportovně/cestovně. Nejvíce úsilí však bylo věnováno motoru. Oddělená olejová nádrž byla přesunuta do integrovaného oddílu umístěného na vrchu převodové skříně. Chod dvouválcové pozitivně ovlivnilo přesazení čepů klikového hřídele z 360° na 270°, svůj podíl na tom neslo i zvýšení komprese z 9,2 na 10,5:1.

### Dobrodružství s dvěma písky

Snad jste si z toho odnesli více než můj pátečně naladěný a po pracovním týdnu také řádně unavený mozek. Vidina krásného víkendu mimo Prahu mě nutila zapomenout na minulost a věnovat se současnosti, tedy TDM 900 A. Rozhodně jsem se měl na co těšit, i když oproti svezení ve srovnávacím testu přibýlo pouze ABS. Tehdy jsem byl nejen trochu zklaman placatou

zadní gumou, ale také ochromen pocit z třídní extáze v sedle nejrychlejší sériovky.

Ted' to byla úplně jiná situace. Netrápila mě ani vidina třech stovek kilometrů v hodině, ani radost ze zářezů na zrcátku coby vzpomínka na pokořeného „soupeře“. Čtyřdobý řadový dvouválec o objemu 897 cm<sup>3</sup>, vybaven elektronickým vstřikováním a podávající výkon 86 koňských sil s točivým momentem 88,8 Nm doslova voní exotikou. Je to rozhodně dostačující arzenál pro zdolávání na první pohled nekončících vzdáleností. I přes třicet ve stínu jsem s ledovým klidem usedl za říditka svého společníka pro následující dny. Přeci jen se mi z očekávání krapet třásl ruce, imobilizéru to naštěstí nevařilo. Mohl jsem proto v klidu nastartovat to dvouválcové dobrodružství.

### Nepohodou pohodově

Páteční provoz v centru Prahy byl adeptem na maturitní zkoušku mého sebeovládání. Na silnici vládla naprostá anarchie, dopravní předpisy, jak se zdálo, ctil jen blbec a veškeré dění podléhalo zcela jiným autoritám - právu rychlejšího a zákeřnějšího. Být za volantem, asi bych jej vzteky rozkousal, jenže já držel říditka a vše jsem sledoval s patřičným nadhledem. Pod zadkem mi spokojeně chrochtaly dva maximálně



Jedinečný agresivní kukuc

gantní samolepka ABS na předním blatníku.

#### Vychovaný dvouválec

Každá zábava jednou končí, ta městská díky bohu přeškrtnutou cedulí Praha, která přišla poměrně záhy. Konečně jsem si mohl v klidu vychutnat celý rozsah otáček motoru a zařadit i vyšší rychlostní stupně. Počet svobody kazil snad jen nízký štítek. Při vyšších rychlostech bych býval ocenil lepší ochranu proti větru, ale alespoň mi nevadil ve výhledu. Konečně jsem si mohl všimnout dalších projevů stroje. Kromě kultivovaného chodu stroje bez vibrací a výkonových děr mě těšilo i tiché a přesné řazení. V tomhle ohledu mi Yamaha hrála do noty.

Jedinou starostí tak prakticky zůstalo jen kontrolování situace před a za strojem, kochání se kra-

jinou či odezíráni dat z přístrojové desky. V jejím středu je umístěn velký analogový otáčkoměr, ve kterém je na displeji zobrazen čas. Vlevo od něj se nachází multifunkční displej s ukazatelem rychlosti, stavu paliva a počítadlo celkově ujetých kilometrů/tripmetr.

Na druhé straně vyvažuje vzhled analogový ukazatel teploty chladicí kapaliny, kontrolky jsou umístěny pod otáčkoměrem. Vše je jednoduché a přehledné.

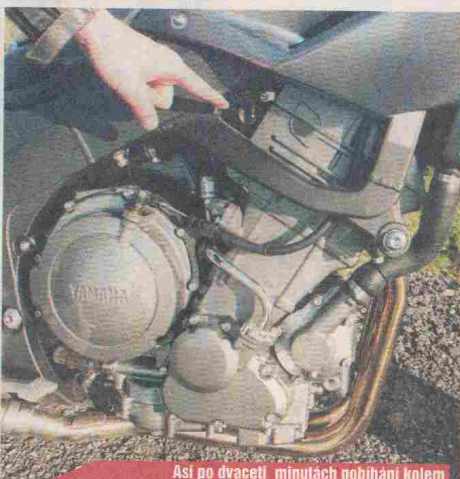
Během cesty bylo několikrát možné otestovat podvozek, který je dle mého názoru plně vyhovující, a to jak v jednom, tak i ve dvou s bagáží. Běžné nerovnosti pobíral s naprostým přehledem, na mamutích jámách sice poskakoval jako potřeštěné zvířátko, přesto jej bylo možné nadále kormidlovat.

Testovací kilometry mi rozhodně potvrdily mou na začátku vyslovenou domněnku. Yamaha TDM 900A je opravdu sportovně-cestovní stroj, který poskytuje dostatek výkonu a komfortu hodný cestovatele. Skvělý motor, zpracování i přívětivá cena z něj činí zajímavou volbu pro všechny, kteří si nepotřebují ohýbat záda na supersportovních strojích a přesto jim rychlá jízda není cizí - navíc s puncem neocenitelného pohodlí.

#### Technická data

##### YAMAHA TDM 900A

motor	dvouválcový kapalinou chlazený
objem	897 cm <sup>3</sup>
vrtání x zdvih	92 x 67,5 mm
výkon	53,4 kW (66 kV 7500 ot./min.)
točivý moment	35,2 Nm (6000 ot./min.)
kompresní poměr	10,4:1
plnění motoru	elektronický
startér	elektronický
převodovka	šestistupňová
brzdy	vpředu 2 kotouče Ø 298 mm, vzadu 1 kotouč Ø 245 mm
rozvor	1485 mm
výška sedla	825 mm
nádrž	20 l
suchá hmotnost	193 kg
celková hmotnost	233,9 kg



Asi po dvaceti minutách pohánění kolem se nám konečně podařilo najít olejovou nádržku

Yamaha TDM 900A		SUPER			
Verdict	motor				
	podvozek				
	ovladatelnost				
	město				
	cestování				
	sport				
Verdict	spolehlivost				
	zpracování				

#### co na to Remcal

Celej svět se může zbláznit z bezpečností a výrobci začínají všude cpát ty autářský výmysly. ABS, můj bože, kdo to vymyslel? Od přírody jsem trochu ostřejší na brzdy a nebaví mě neustálé přetahování s ábeeskou. Člověk trochu víc zabere za páčku a hned mu nějaký přečtyračený systém obklopuje kolo jak nějakému malému spratkoví, který neumí jezdit ani na bicyklu. A štítek si vyráběli podle nějakého liliputa. Jinak si opravdu neumím vysvětlit, proč je tak malý a tak k h....

René Remcal  
(rene@bikes.cz)

spolupracující válce, vzpřímený posaz mi dodával potřebný rozhled a široká řídítka zase jistotu a klid při manipulaci v malých rychlostech a to i přes to, že s plnou nádrží TDM váží 229,5 kg. Prodíráni se mezi auty tak vlastně bylo docela zábavné. Motor byl akceschopný od dvou tisíc otáček a kdyby lidi nebyli závistiví, mohl jsem si ten záťah vychutnávat až k hranici osmi tisíc. Místo toho jsem ale musel vyzkoušet přítomnost systému ABS. Snímač ve středu kola po najetí jednoho nejmenovaného BMW do předpokládané dráhy stroje zjistil, že se přední čtyřpístky zahryzly do kotoučů s razancí hodnou zásahu „ábeesky“. Kromě toho, že opravdu funguje, je příjemné, že jeho přítomnost neprozrazují pravidelné díry na vnitřním průměru kotouče, nýbrž drátek vedoucí do středu kola a ele-

#### pohled designera

TDM? Precizní práce, kamkoliv pohlédnete. Jak směšné potom působí jakákoliv snaha se rovnat tomuto originálu. Ne, TDM ještě nějaký čas nebude mít konkurenceschopného protivníka! Samotná koncepce přechází z původní 850, ale tento model je vyroběn do nejmenších detailů. Ke cti designérů Yamahy slouží i to, že kráčí svou vlastní cestou, velkoryse přehlízející současné módní trendy. Na jejich práci je vidět obrovská tvůrčí jistota. Jistota lidí, kteří ví, že udávají směr. Celkové tvarování TDM má mnoho atraktivních prvků. Předně jde o nezapomenutelnou polokapotáž, která je citlivě integrována v jeden celek s nádrží. Její dynamické tvarování, v kombinaci s černě lakovaným rámem, působí velmi odlehčeně. Na dalším posílení celkového image se podílí řada detailů, jako je velmi ostrá horní část kapotáže s integrovanou „bludičkou“. Toto malé světlo je sefvěné do jakýchsi kusadel, mezi kterými se nachází i decentní logo výrobce. Zajímavý je i tvar předního blatníku, který se nese v batmanovském stylu. A na závěr pár důkazů, že designéři Yamahy myslí skutečně i na nejmenší detaily. TDM zdobí nádherné blinky ve tvaru očí, koncové světlo ve stylu streetfighterů a zajímavě pláštěvané tlumiče výfuků. To vše z něj dělá špičku.

Honza Prokop