

TÉMĚŘ DOKONALÝ MOTOCYKL, říkají...

Předjezdec trendů budoucích a po dvě dekády praktický motocykl prakticky nikam nezařaditelný – ve smyslu kategorizace. Dle řádu elementárního označení bude volba vhodného přívlastku, respektive hodnocení, značně snadnější: téměř nesmrtelný.

Text: Michal Mísík, foto: Ondřej Kroutil, autor

Když si na záda soukám rozměrnou krosnu, nemohu z hlavy dostat poslední slova pánů ze Suzuki při přebírání krásné bílo-modré GSX-R. „Tohle je poslední pořádný bike, se kterým se dá jet i na dovolenou.“ Tomu se nechce věřit, že by dnešní doba nechala nelítostným soubojem o každý gram hmotnosti a kousek výkonu proplouvat GSX-R 1000 bez jediného zásahu elektroniky, beze všech vymožeností, jen tak, jak ji v Suzuki stvořili. Plnou síly, navazující na dlouholetou tradici, rozměrnou, pohodlnou a přitom s tím správným sportovním nádechem, a přesto, nebo právě proto, pro některé z nás naprosto fascinující. I já se mezi podobně zasažené počítám. Nejistě si vybírám nejslabší palivovou mapu, nevím, zda je to správná volba, ale není kam spěchat. Tohle nejde, chci víc. I když si uvědomuji všechna rizika spojená s uvedením všech 185 koní do pohotovosti, černým přepínačem posílám motor do režimu „A“. Ručička otáčkoměru protne hodnotu 5000 1/min a do helmy se začne vkrádat dunivý chrapot. Je to jako omamná muzika, skoro lepší než Metallica v Edenu. Zakazuji si sledovat digitální číslice ukazující rychlost, zaměřuji se na klikatou silnici ubíhající pod koly. Síla motoru je ohromující, na jakoukoliv rychlost a z jakýchkoliv otáček. ➤

Životnost některých modelů z dob konjunktury nepřekročila dvě sezony. TDM si jich odkroutilo jedenáct.





Ve vysokých otáčkách
nastupuje pořádně
řezavý zvuk...





FINÁL
Yamaha TDM900

**Na jiných než továrnou
montovaných pneu může
TDM v zatáčkách sekundovat
téměř čemukoliv.**

Z jistého úhlu pohledu lze na Yamahu TDM900 pohlížet jako na lidského kmeta, kronikáře, který u všeho byl, všechno viděl a mnohé přežil. A obrněn nadhledem vůči neustálým změnám a leckdy marnivému vývoji, krácel světem bez velkého halasu o svých těžce nabytých zkušenostech, létý cizelovaných schopnostech odolávat a chuti předvést klasické řemeslo každému, kdo si oň slušně poprosí. Soupeřil s velikány, vítězil nad velikány, sekundoval velikánům, prohrával s velikány, prohrával s novopečenci, až se porážka na válčišti moderny pomalu stala pravidlem. Přesto nevěšel hlavu a hrdě šel světem dál, dělal věci dle svého přesvědčení, přizpůsobuje sebe jen těm nejnutnějším požadavkům seshora. Až do současnosti.



**Digitální rychloměr si se zobrazením aktuální hodnoty
dává pěkně na čas – „lag“ byl roce 2002 běžným jevem.**

A přesně v srpnu roku 2012 se naše cesty protnulý, konečně. Mlčky hledíme jeden druhému do očí, světlomet TDM zírá vztekle jako brýloun, kterému se u tabule zamlžila obě skla. Úcta a očekávání, úcta velí k zacházení v rukavičkách, očekávání nutká k divokému rodeu, tahle motorka jako by pro mne deset let žila za nějakou železnou oponou. Tehdy, v roce 2002, jsme ji všichni milovali, ten báječný žluto-stříbrný šíp se smrtelným dvouválcovým kurare, veškerou kritiku hozenou jí do tváře jsme považovali jen za prostředek zmlsaných testerů k vydobytí si vlastní, ostudné slávy.

Má chvíle. Částečně digitální kokpit a vstřikování se za tlumeného bzukotu bleskově iniciují. Je to jiné. TDM nepráská rychlost po rychlosti, aby ukrajovala nesmyslné sekundy z hodnot akcelerace, spíše to připomíná rychle sílíci plamen velkých kamen s dobrým tahem. A když dřevo prohoří... ve vysokých otáčkách nastupuje pořádně řezavý zvuk... je to zdravé, je to zábava, je zbytečné drát se až k omezovači, prim hraje točivý moment. Žádné výkonové kopance nehledejte, i když to se ještě v roce 2002 nosilo, k dispozici je hutný záběr v celém spektru otáček. Rozjezdy a práce spojky pak dočista jako „peřinka“ – výňatek ze zápisníku. Na deset let starý model vskutku, vskutku výborné, to se ale pořád bavíme o tom, že TDM v otázce hodnocení tak trochu omlouvá jeho věk. Není ovšem snadné jej nezohlednit, kdo už nějaký ten rok jezdí, dokáže si právě

11 LET S TDM... A BUDOUCNOST



INSPIRACE

Yamaha vsadila na TDM850 a v roce 1991 do jeho podoby přepracovala také dvoudobý model TDR125 pro mladé – jakési předplatné pro budoucí soužití s 850. Rok 2003 přivál Multistradu od Ducati a tehdy nové TDM900 už nebylo ve „třídě nezařaditelných“ nikdy samo.



NÁSTUPCE

Hladina spekulací trvale kulminuje od příchodu modelu XT1200Z Super Ténéré v roce 2010, leč zatím se pouze neoficiálně skicuje a skicuje... A to má Yamaha k dispozici nejen konstrukčně a výkony naprosto „suitable“ 1200 cm³ motor, ale i moderní elektroniku. 2014?



Yamaha TDM900 2012

MOTOR: čtyřdobý řadový dvouválec 896 cm³

VÝKON: 86 koní

TOČ. MOMENT: 89 Nm

HMOTNOST: 237 kg

CENA MOTOCYKLU: 199 990 Kč



Jaká je při cestě do Alp?
Rychlá a úsporná. Šestka
v převodovce a rychlost 150 km/h
se rovná 5300 1/min, spotřeba
při 130 km/h činí 5,1 l/100 km.



FUNBIKE 2012

V roce 2002 platilo nové TDM také za stroj pro radost z jízdy, ostré změny směru a vše, co k tomu patří. A v tomto ohledu se neztratí ni o deset let později, ve věku zástupu biků šlechtěných a pilovaných přednostně pro výše uvedené. Otázka zvyku a moderních pneu. A ty brzdy!



ZÁVODĚNÍ

Za neúspěšnějšího sportovce krotičiho kilowatty TDM je nutno bez váhání uvést jméno českého závodníka Josefa Macháčka, hrdiny Dakaru ražení dvoustopého. Jeho závodní čtyřkolka Raptor Diktator 900 již léta spoléhá právě na robustní agregát z TDM900.

takových motocyklů vážit, spíše se ptejme, jaké TDM900 by Yamaha postavila, pokud by výroba TDM850 běžela až do roku 2008 a další sezonu by přišla právě devítistovka. Byla by stejná? Nakolik by vlastně byla jiná? A byla by vůbec?

Yamaha tento motocykl pochopitelně nevyrábí tak dlouho proto, aby zachovala kulturní dědictví svého výjimečného modelu, ale proto, aby s ním vydělávala peníze. A vydělává. Tábor zájemců se zde dvojí více než u kteréhokoliv jiného motocyklu. Přehodte nohu přes stroj, natáhněte se k úzkým řidítkům, zvedněte ji na stupačku – co se jednomu zdá retro, druhý shledá jako současné, co pro jednoho potlačuje sportovního ducha, druhý ocení jako sportovně-cestovní ideál. Co je TDM? Rozvážné, okapotované supermoto bez exhibování svaly, vytáhle utlí nakeď bike, nebo cestovní enduro pro striktně silniční užívání? Je vším, s oprávněním být tou jedinou v garáži, je motocyklem, který už byl konkurentem BMW R 1150 GS a bude konkurentem i pro novou generaci bavorského vodního zázraku, TDM dlouhá léta zacelovalo nic mezi odchodem Super Ténéré 750 a nástupem Super Ténéré 1200, úkol pro schopného oboživelníka, kde by pověstná „ani ryba, ani rak“ rychle ztratila život v zatahované síti neúprosných nároků.

Nikoliv jako jasný vítěz, ale jako ten, kdo si mohl dovolit vytrvat déle, déle než většina ostatních. Životnost některých modelů z dob konjunktury nepřekročila dvě sezony. TDM si jich odkroutilo už jedenáct. Přežít po boku moderních, rychlejších a lepších motocyklů a ne-živořit, i tak chutnají plody úspěchu. TDM900 však stále naplňuje původní nadčasovou myšlenku koncepce TDM z roku 1991. Být od všeho něčím, mít komfort toureru, agilitu endura, superbikově tuhou páteř i zcela autonomní pověst spolehlivého držáku, a při tom všem zůstat opravdovým motocyklem.



HISTORIE MODELU... DOBRÉ NETŘEBA OBMĚŇOVAT ČASTO.


YAMAHA TDM850 1991

Hybrid několika kategorií, možná trochu ošklivka. Ale dvě kruhové paraboly světlometů tehdy frčely, Honda Fireblade z roku 1992 je měla také. TDM s převrtaným motorem z XTZ750 S. T., vzprímenným posazem a zátahem odspodu bylo kritizováno pouze v ohledu vyšší spotřeby 7 l/100 km, jinak na celé čáře zabodovalo.

849 cm³, 78 k při 7500 1/min, 77 Nm při 6000 1/min, 231 kg*


YAMAHA TDM850 1996

Spíše revoluce než evoluce. O dva litry větší nádrž a náležitě svalnaté vnější tvary. Yamaha u novinky přechází na zapalování „big bang“, s přesazením ojničních čepů o 270° střídá 360° předchůdce. V roce 1999 se do pracoviště pilota dostal digitální displej počítadla ujetých kilometrů. Podle mnohých nejkrásnější TDM.

849 cm³, 80 k při 7500 1/min, 80,4 Nm při 6000 1/min, 233 kg*


YAMAHA TDM900 2002

První TDM se šestirychlostní převodovkou, vstřikováním a hliníkovým rámem vstupuje do moderního světa a je poměřováno tvrdými soupeři z řad výkonnějších cestovních endur. Za posledních deset let byla TDM koncepčně nejbližší Ducati Multistrada 1000 (2003), Triumph Tiger 1050 (2007) a KTM 990 SMT (2009).

896 cm³, 86 k při 7500 1/min, 89 Nm při 6000 1/min, 237 kg*

*Pohotovostní hmotnost