

sa športovým

Yamaha TDM 850 nie je zrovna horúcou novinkou na motocyklovom trhu, ale keď sa objavila v ponuke testovacích strojov Yamahy, nezaváhali sme ani na chvíľu, pretože cestovné endurá vyššej kubatúry sa stávajú čoraz populárnejšími a obľúbenejšími. A tak ju tu teda máme.



TDM 850

technické údaje

Motor	štvord. kvap. chladený dvojvalec 2xOHC
Zdvihový objem	849 ccm
Vŕtanie a zdvih	89,5 x 67,5 mm
Max. výkon	59 kW / 80 k / pri 7500 min-1
Max. točivý moment	80,1 Nm pri 6000 min-1
Mazanie	tlakové obehové mazanie
Starter	elektrický
Objem palivovej nádrže	20 l
Prevodovka	5-stupňová
Sekundárny prevod	retazový
Rozmery / A x B x C /	2170 x 780 x 1280 mm
Rozvor	1470 mm
Výška sedadla	795 mm
Vlastná hmotnosť	201 kg
Peravenie predné	teleskopická vidlica
zadné	centrálnou pružiacou a tlmiacou jednotkou bez pákového prevodu
Brzdy predné	dvojité kotúčové
zadné	jednoduché kotúčové
Pneumatiky predné	110/80 ZR18
zadné	150/70 ZR17
Cena s DPH	341 900,- Sk

Už po prvom kontakte z očí do očí sa zarazíte a porozmýšľate či naozaj to čo stojí pred vami je cestovným endurom alebo sa tak len tvári pretože to má napísané v papieroch. Agresívne dopredu vystrčená kapotáž, usporiadanie a tvar predných svetiel s charakteristickou šošovkou silne evokujú spomienku na modely Thunderace a tiež starší FZR 600. Pri bočnom pohľade každého človeka zaujme na prvý pohľad výfukové ústrojenstvo. Koncovky tlmiča sú síce krásne symetricky valcovité ale človeka dosť zarazí ich veľkosť mnohí usúdia že sú rozmerovo trochu viac ukrátené než ako by sa patrilo na motor s objemom 850 cm³. A tak teda začnete rozmýšľať aký to má asi zvuk. Po krátkom zaváhaní a poobzeraní sa okolo seba (kontrola či sa na okoli nachádza veľa ľudí ktorí by sa mohli nalakať alebo pohoršovať nad tým čo sa ozve z výfuku) však prídete na to, že predsa len treba otočiť tým kľúčikom a naštartovať. V tom momente sa z koncoviek ozve solídny hmotavodudravný zvuk nespokojného motora. Po opätovnej kontrole zistíte že sa pô vás predsa len neobzerá toľko ľudí ako ste čakali a teda to asi nebude až také strašné s tou neodmysliteľnou vonkajšou kulisou každého motocykla s benzínovým motorom. Keď sa však trochu skloníte a dobre sa pozriete na spodnú časť motocykla pod motor, až potom zistíte v čom je ten vtíp. Za tlmič, ktorý tam naprojektovali, vyrobili a namontovali návrhári a technici Yamahy by sa veru vôbec nemusel hanbiť ani osobný automobil. Po tomto zistení sa narovná sa do polohy v ktorej sa premáva po tomto

svete väčšina normálnych ľudí a obzerá si ju ďalej zvedavý čo na mňa ešte táto čierno-modrá mrška najbližšie vytiahne z klobúka. Odstúpil som od nej trochu ďalej (aby som mal na ňu lepší výhľad) a rozhodol som sa jej trochu pozrieť na zúbky po estetickú stránku. Čo tak začať, ako to byva zvykom v civilizovanom svete, od predu. Kapotáž je veľmi pekne tvarovaná, povedal by som, že na cestovné enduro až príliš agresívne a tiež je dosť potiahnutá dopredu čo celý motocykel opticky predlžuje, no túto agresivitu trochu tlmi čierno-modrá farebná kombinácia do elegantných oblúkov tvarovanej kapotáže na ktorú s maximálnou nenútenosťou a eleganciou nadväzuje palivová nádrž. Ďalej pokračujúce sedadlo a zadné držadlo pre spolujazdca a prípadnú batožinu sa so svojimi obľúbenými tvarmi tiež nedajú vôbec zahanbiť prednej časti kapotáže. K celkovej elegancii a harmónii tvarov však ešte podľa mňa niečo chýba. Nechcem síce dizajnérom od Yamahy katrať do roboty, ale aj tak vám to poviem. Koncovky výfukov však skoro na kolenách prosia aby ich už niekto vyviedol hore a elegantne umiestnil pod sedadlo a decentne zakryl aspoň do polovice zadnou kapotážou. Ale tam by asi zanikla ich veľkosť a nemali by sme sa pri prvom obzreí TDM-ky nad čím pozastavovať. A o to pánom z Yamahy určite nejde. Nedá mi však aby som ešte nespomenul výfukové potrubie a spodnú časť motora. Chcelo by to kryt, či už po stránke estetickú alebo i praktickú. Ale máte pravdu, dosť už bolo obzerania a filozofovania, podľa mňa k veci a neobchádzajme už



okolo tej TDM-ky ako mačka okolo horúcej kaše. Tak teda dvíham poriadne pravú nohu, preložíam ju ponad motocykel a dokonca sa mi podarí aj nasadnúť (úspech! - no nie?), dvíham stojan, otočím kľúčikom, naštartujem, zapínam svetlá, zaradujem jednotku, ležiam vám na nervy a vyrážam. Motocykel sa rozbieha síce hladko, ale zhruba do tých štyrtisíc otáčok citím charakteristický silový záber cestného endura s jemnými vibráciami. No keď sa však lepšie prizriem otáčkomeru, na svoje (príjemné) prekvapenie zistím, že štyrtisíc otáčok nie je ešte ani polovica stupnice (hneď mi je teplejšie pri srdiečku). Obzerám sa teda rýchlo po nejakej rovinke na ktorej by sa dalo zistiť ako sa bude táto slečna správať keď je prepláchnem motor trochu silnejším prúdom chutného 95 oktánového benzínu. Nijakú som však na okoli nezazrel, a tak som sa vybral k diaľnici a popri tom rozmysľal, čo je to vlastne táto mašinka podo mnou zač. Po pár kilometroch jazdy po rovnej nedávno dokončenej diaľnici som sa konečne rozhodol vyskúšať čo to urobí, keď razantne a naplno otočím plynovou rukoväťou. No a zistil som, že TDM-ka nemá tak tú kapotáž tak agresívne tvarovanú len tak pre parádu. Do štyrtisíc otáčok je to cestné enduro, spokojnučké,

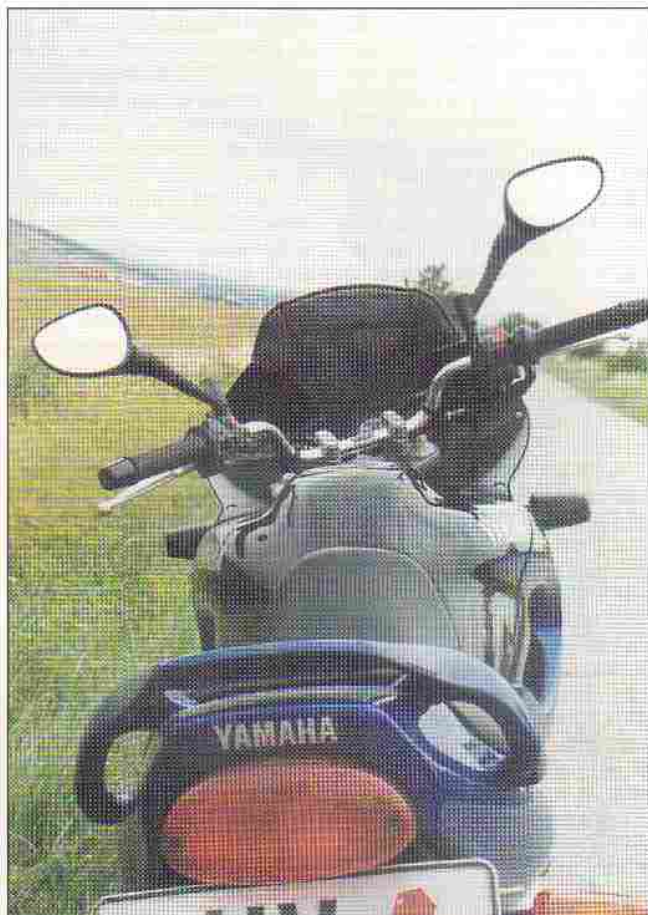
milučké a prívetivé ako ovečka, ale od štyrtisíc smerom hore končí debata o endure teoreticky i prakticky. Z výukov sa ozve svišťavý zvuk rozbiehajúceho sa supersportu, ručička otáčkomera sa razom vyhupne skoro až do červeného poľa a ďalšia jazda už potom čo som sa opovážil zobudiť toho dravca podo mnou nemala s endurom veru nič spoločné. Športovo ladený podvozok s dodatočnou možnosťou nastavenia pruženia zadnej vidlice a motor, ktorému do sto koní až tak veľa nechýba, prekvapí aj nejedného fanúšika cestných motocyklov. Prejazd zákrut je bezproblémový a pri troche odvahy človek zisti, že keď sa ju nebojí pár krát poprekľapať z jednej strany na druhú, má z toho vďaka dosť vysokému enduráckemu posedu väčší požitok, ako keď do tej zákruty vletí na nízko posadenom supersporte. Jazdný komfort tiež zvyšuje už spomínaná možnosť dodatočného nastavenia tvrdosti pruženia zadnej vidlice, a t.j.

pri športovejšej jazde odporúčam mať stále nastavené HARD. Vyhnete sa tak dosť nepríjemnému pocitu ak náhodou natrafíte v zákrute na zvlnenú cestu alebo inú nerovnosť. Ale dosť už bolo rovnej cesty, ideme sa poobzerať po nejakom aspoň trochu zložitejšom teréne. Zosadám, predstavujem pruženie na SOFT a opatrne vyrážam na ujazdenú poľnú cestu. TDM-ka vôbec neprotestuje a dokonca sa ešte aj tvári že jej je úplne jedno kam som sa s ňou do toho prachu a špiny rozhodol vliezť. A tu nám prichádzajú prvé nerovnosti. Spomalím a zopár ich pomalicky prejdem pričom zistím že sa nič strašného nedeje. Tak som teda zamieril k trošku ostrejšiemu briežku posypanému šutolinou. Koleso mi síce pár krát prehrablo, ale ešte stále sa to s ňou dá. Vyrážam teda ďalej a dovoľm si relatívne vysokú rýchlosť aj keď vidím pred sebou značné nerovnosti. No a tu už s tých odpružených stupačiek nemám až tak dobrý pocit, pretože ak sa potrebujete pri prechode nerovnosti postaviť stupačky vám už naozaj uhýbajú pod nohami a ak máte náhodou mokru

obuv môže to mať pre vás nakoniec dosť nepríjemný dopad. A tak isto blato, kaluže a mokrá tráva. Ak sa už do niečoho z tohto dostanete najistejšie je zastaviť, pekne zosadnúť a vytlačiť ju na bezpečnejší povrch. V teréne sa s ňou dá teda teda tiež jazdiť, ale ako všetky veci na svete aj táto má svoje hranice. Spolujazdec je usadený relatívne rovno a nezosúva sa vám pri jazde na chrbát čo značne zvyšuje jazdný komfort váš i spolujazdcoov, ak však nepoužívate príliš agresívne prednú brzdu, ktorá so svojimi dvoma kotúčmi je presne to, čo potrebuje motocykel, ktorého maximálna rýchlosť končí až za hranicou 200 km/h. Ale aj zadná brzda a dosť široká zadná pneumatika sú vo chvíli núdze na nezaplatenie. Motocykel má veľmi dobrú stabilitu pri prejazde zvlnenou cestou, kolajnicami alebo po prípadných iných nerovnostiach. Jediná vec, ktorá na TDM-ke lepšie vyzerá ako funguje, je vzduchový štít. Je síce krásne tvarovaný, ale ak sa rozhodnete nasadnúť bez prilby a spoľehate sa na to, že keď je tam predsa štít, tak na to rýchlo zabudnite a nasadíte si prilbu. A tak isto pozor ak máte chuť na športovú jazdu!

Je to síce zatajená mrcha a dá sa s ňou jazdiť veľmi športovo a aj patrične rýchlo, ale pri razantnom pridávaní v zákrutách, nerovnej ceste a vodorovnom dopravnom značení má zadné koleso nezadržateľnú tendenciu pretáčať sa. Ďalšou vecou ktorú na TDM-ke patrične oceníte, hlavne po dlhšej jazde na vysokých otáčkach, je uchytenie vodičových stupačiek na silentblokoch. Zo začiatku sa vám síce sem tam zdá že sa





vám stupačky uhýňajú pod nohami smerom dolu, ale tento pocit rýchlo pominie a spolujazdec pri dlhšej jazde môže akurát tak závidieť a ľutovať, že na neho zabudli. Zrkadlá by mohli byť umiestnené trochu ďalej od seba a bez zúženej vonkajšej časti. Človek by to ocenil hlavne pri jazde cez mesto. Ale inak vám TDM-ka aj po prvých nedoverčivých pohľadoch typu: "Čo je to za mutanta, nevedeli sa rozhodnúť či urobiť supersport alebo enduro?", padne do ruky ako uľiatá a po najazdení pár desiatok kilometrov určite oceníte skvelý úmysel Yamahy, dať ľuďom niečo, na čom budú mať jazdiť podľa nálady, bude to tak vyzeráť a v neposlednom rade aj sa tak chovať. Tomuto motocyklu príde rovnako na chuť mladšia i staršia generácia motoristov. Či už sa k nej budete správať ako k enduru alebo ako ku športovému motocyklu,

záleží len od vás. TDM-ka vám nikdy nepovie nie.

Michal

