

Ojetá Yamaha TDM 850



JEDNOSTOPÝ OBOJŽIVELNÍK

Motorka má přesně takovou cenu, kolik je za ni kupující ochoten zaplatit. Tato stará obchodnická moudrost samozřejmě platí hlavně pro motocykly z druhé ruky. Yamaha TDM 850 ovšem díky svému specifickému stylu zůstává stále v kurzu.

text: Adam Kuželka, foto: MPI

Teplota lehce nad bodem mrazu, ranní mlha a lehké mrholení, to nejsou zrovna optimální podmínky pro prodej či nákup motocyklu. V období nevlídného počasí musíte většinou nabídnout určité ústupky, rovněž sjednávání termínu návštěvy je v této době trochu lehkomyšlné. Schůzka za účelem koupě yamahy se přece jenom uskutečnila. Proč si ale ten chlapík fotografuje všechny možné detaily

mojí TDM 850? Snad to není příprava pro profesionální bandu zlodějů?!

Majiteli Yamahy TDM určitě spadl kámen ze srdce, když zjistil, že fiktivní kupující je jeden z našich redaktorů, a neprodleně přiznal počáteční obavy. Poté přidal ještě spoustu zkušeností, které s tímto strojem získal. TDM, kterou jsme našli prostřednictvím inzerátu, byla v bezvadném stavu, lak vykazoval pouze minimální

stopy poškrábání a celá motorka byla vyčištěna do posledního detailu. Není divu, v posledních dvou letech její majitel najel pouhých 500 km. To je zřejmě také hlavním důvodem prodeje. Budoucí zájemce je schopen rychle vyhodnotit situaci. Motor je naprosto suchý, bez sebemenší stopy oleje, dobře startuje a bezvadně běží. Koncovka výfuku Remus má sice jadrný zvuk, ale podle našich zkušeností snižuje



+ Majitel se o TDM staral příkladně. Nečistoty jsme neobjevili ani v těch nejhůře přístupných místech.



- Vzhledem ke stáří stroje byly na plastových dílech stopy po poškrábání.



+ Brzdové kotouče byly ve výborném stavu a opotřebení brzdových destiček bylo též přijatelné.



+ Na prodávaném motocyklu byly vyměněné problematické stírací kroužky přední vidlice.



- Koncovka výfuku Remus sice vydává lepší zvuk, podle měření ovšem snižuje výkon motoru.



+ V ceně stroje byl rovněž nosič a zadní kufr Givi.



+ Výborný technický stav je důkazem malého kilometrového proběhu nabízené yamahy.

- Zadní vzorek byl na hranici životnosti, k ceně motorky je proto nutné přičíst novou pneumatiku.

výkon o několik koní. Stav řetězové řady a pneumatik je výborný, brzdové kotouče jsou bez rýh. Kluzáky přední vidlice nejsou mastné, majitel koneckonců přiznává, že již vyměnil těsnicí kroužky, které jsou u TDM věčným zdrojem mrzutostí.

Přibližně 37 000 najetých kilometrů je na motocykl roku výroby 1991 dost málo, zejména když má TDM pověst robustního a spolehlivého stroje. Prodávající je teprve druhým majitelem a Yamaha je pravidelně servisována. Cena tohoto motocyklu se přitom pohybuje pod hladinou 90 tisíc Kč.

Předtím, než se vydáte za koupí na inzérát, podívejte se s námi zpět do historie modelů TDM. Verze 850 byla poprvé

představena veřejnosti v roce 1991 a pozornost upoutala netradičním designem. Tento motocykl je kombinací kapotovaného cestovního stroje a endura. Enduru odpovídá vzpřímený posaz jezdce stejně jako ochranný kryt pod motorem, přibližuje se mu rovněž vibrující motor se silným zátahem a poněkud vyšší spotřebou benzínu. Turistické kvality stabilního podvozku s výbornými brzdami potom silně připomínají sportovní stroje.

Yamaha TDM postoupila za dobu své existence četné modifikace, první větší zásah přišel v roce 1996. Tehdy zmizel nejen nevkusný kryt pod motorem ale motor byl navíc vybaven novým klikovým hřídelem s pozměněným přesazením oj-

ničních čepů, což snížilo vibrace v porovnání s předchozím modelem. Hlučná převodovka s výraznou reakcí při změně zatížení ovšem yamaha zůstala. Těchto neduhů se tédeemka zbavila teprve při druhé větší modelové inovaci v roce 1999. Příjemné bylo rovněž zvýšení výkonu na 82 koní.

Aktuální objemově silnější TDM 900 má Yamaha v nabídce od roku 2002, vývoj posunul tento stroj směrem ke sportovní cestovním motocyklům. Nejen vzhledem, ale i charakterem má s původním charakterem málo co společného. Design a brzdy jsou agresivnější, motor o výkonu 86 koní ještě silnější a přístrojová deska nabitá moderní elektronikou.

YAMAHA TDM 850

Motor

Kapalinou chlazený čtyřdobý řadový dvouválec, dva vačkové hřídele uložené v hlavě válců poháněné řetězem, pět ventilů na válec ovládaných hrníčkovými zdvihátky, tlakové oběžné mazání, dva rovnotlaké karburátory Mikuni o průměru 38 mm, bezkontaktní elektronicky řízené zapalování, bez čištění výfukových plynů, alternátor 330 W, akumulátor 12 V / 10 Ah, el. spouštěč.

Vrtání x zdvih 89,5 x 67,5 mm
Zdvihový objem 849 cm³

Kompresní poměr

10,5 : 1

Max. výkon udávaný výrobcem

59 kW (80 k) při 7 500 1/min
od roku 1999 60 kW (82 k) při 7 500 1/min

Max. točivý moment udávaný výrobcem

80 Nm při 6 000 1/min

Převodové ústrojí

Primární převod ozubeným řetězem, mechanicky ovládaná vícelamelová spojka v olejové lázni, pětistupňová převodovka, sekundární převod okroužkovým řetězem.

Podvozek

Dvojitý páteřový rám svařený z ocelových profilů, vpředu klasická teleskopická vidlice s průměrem nosných trubek 43 mm, nastavitelné předpětí pružin a útlum v tahu, vzadu kyvná vidlice z ocelových profilů, přímo uložená centrální pružící a tlumící jednotka, nastavitelné předpětí pružiny a útlum v tahu, vpředu dvojitá kotoučová brzda o průměru 298 mm s čtyřpístkovými třmeny, vzadu kotoučová brzda o průměru 245 mm, kola z lehkých slitin.

Zdvih kol 149/144 mm
Pneumatiky 110/80 ZR 18
150/70 ZR 17

Rozměry a hmotnosti

Úhel hlavy řízení 65,5°
Stopa 105 mm
Rozvor 1475 mm
Výška sedla 820 mm
Objem nádrže 20 l
Hmotnost s plnou nádrží 234 kg
Celková hmotnost 409 kg

Jízdní výkony

Nejvyšší rychlost 203 km/h
Zrychlení 0-100 km/h 3,7 s
Elastičita 60-140 km/h 5,3 s
Spotřeba paliva 6,7 l/100 km

DŮLEŽITÉ TECHNICKÉ INOVACE

1991 – Yamaha TDM 850 poprvé uvedena na trh, motor dosahoval maximálního výkonu 78 koní, základní cena byla 13180 DM.

1993 – Nová chromovaná koncovka výfuku a řídítka, motor a rám lakovány ve světlejší barevné úpravě, leštěný držák stupaček.

1994 – Modifikace řadicí páky, spojkového koše a hřídelů v převodovce pro zajištění lepšího řazení.

1996 – Změna designu, motor s přesazením ojničnicích čepů na klice 270° o výkonu 80 k, kratší odstupňování převodových stupňů, nová teleskopická vidlice, zvětšený objem palivové nádrže (z původních 18 na 20 litrů), upravená cena 15950 DM.

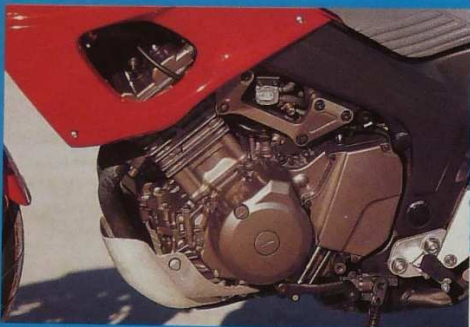
1997 – Kabelový svazek s možností připojení alarmu jako dodatečného příslušenství.

1999 – Modifikace na karburátorech, převodovce a spojce, jmenovitý výkon byl zvýšen na 82 koní, elektrická benzinová pumpa, nová přístrojová deska, ovládání sytiče na řídítkách.

2002 – Příchod výrazně modernizované verze TDM 900 s motorem o zdvihovém objemu 897 cm³, maximální výkon 86 k, vstřikování paliva do sacího potrubí, systém dodatečného spalování nečistot ve výfukových plynech a katalyzátor, rám a zadní kyvná vidlice ze slitiny hliníku (doposud ocelové), šestistupňová převodovka namísto původní pětistupňové, brzdy převzaté z Yamahy YZF-R1, přístrojový panel s digitálním displejem, hmotnost s plnou nádrží zredukována na 223 kg, nová cena 9750 eur.

2004 – Modifikace přední teleskopické vidlice.

1991



1993



1996



2002



Kvality motoru prokázala Yamaha TDM 850 v dlouhodobém testu časopisu Motorrad na 50 000 km, který zvládla bravurně. Vzhledem k tomu, že zvuk výfuku je dosti utlumený, je nejoblíbenější úpravou výměna výfukového systému. Podle provedených měření však žádná koncovka neprospívá chodu motoru tak jako originál, takže s úpravami budete obezřetní. Hlučná převodovka je typická pro modely roku výroby 1999 a starší, proto nemusí být důvodem k obavám při zkušební jízdě. U strojů s větším kilometrovým problémem (více jak 50 000 km) je většinou opotřebovaná zadní centrální jednotka. Motorku tak vyvede z rovnováhy i přejezd menších nerovností, dobrou jízdní stabilitu vrátí zpět nová zadní pružina. ■