



ŽIHADÝLKO II

YAMAHA TDM 850

Při premiéře Yamahy TDM 850 v roce 1991 motocyklový svět zpozorněl. Neobvyklý stroj s trochu výše umístěnými širšími řídítky, dlouhými zdvihy pérování, nezvyklou „poloviční“ kapotáží a dvěma předními světlomety byl prezentován jako velké cestovní enduro. Tenkrát to vypadalo trochu odvážně...





U motocyklů jsme na „vosí“ pohled zvyklí, výjimkou není ani TDM 850. Světlomet si s automobilovým ve výkonu opravdu nezádá.

Foto: Jan Dvořáček

Bylo, nebylo, dnes si už každý na „tédéemku“ zvykl a v plejádě nových „odvážných“ typů a modelů už nikomu výjimečná nepřipadá. Myslím výjimečnost designem a celkovou koncepcí, nikoliv jízdními vlastnostmi a celkovým dojmem, který v každém, kdo ji osedlá, určitě zanechá.

Ale pojďme pěkně na začátek. Světlo světa spatřila před šesti lety, v roce 1991, o čtyři roky později přišla na pařížském motosalo-

nu Yamaha s modernizací, která se dotkla téměř všech skupin.

U motoru je nejvýznamnější změnou pootočení klikového hřídele o 270° a použití systému TPS (Throttle Position Sensor), který podle čidla „pozorujícího“ škrticí klapku řídí co neefektivněji průběh zapalování. Za zmínku stojí i změna profilů pístů, mající pozitivní vliv na proces spalování, a nový chladič. Upraveny jsou převodové poměry 3., 4. a 5. rychlost-

ního stupně a inovována výfuková soustava. Nové místo našel také olejový chladič, což má příznivý vliv zejména na větší kompaktnost pohonné jednotky, umožňující optimálnější umístění řadového dvouválce v rámu vzhledem k celkové poloze těžiště. Nové je i kontrolní okénko, ukazující výšku hladiny oleje v motoru.

Úpravy na podvozku šly ruku v ruce s celkovou změnou designu. Páteřový rám je o pět milimetrů

delší. V místech uchycení motoru je vyplněn antivibračními pryžovými vložkami, stejnou „nádivkou“ je opatřena i zadní kyvná vidlice. Nosné trubky přední kyvné vidlice byly zesíleny o 2 mm na současných 43 mm. Velká pozornost byla věnována zadní pružici a tlumičí jednotce, zejména jejich útlumu.

Dalšími inovovanými partiemi jsou palivová nádrž a sedlo. Nádrž pojme 20 litrů benzínu, tedy o 2 litry více než u staré TDM. Je optimálně tvarovaná a elegantně spojená se stupňovitým sedlem, které na první pohled nezapře své cestovní poslání.

Ani brzdy neunikly pozornosti konstruktérů. Podle jejich dimenzování lze odhadnout, jaký musí krotit temperament. Na výrobu brzdových segmentů byl použit nový, kvalitnější materiál. Kompletní brzdíče dodala v Evropě méně známá firma Sumimoto, pod některé dílčí komponenty se podepsala italská značka Brembo.

Od brzd je už jenom skok k osmnáctipalcovému přednímu a sedmnáctipalcovému zadnímu kolu, na jejichž obutí se kvalitními „zettery“ podílí firma Michelin.

Na TDM 850 jsme se svezli letos hned jak to bylo možné, v druhém březnovém týdnu zalitým sluncem, kdy nám nechal svatý Petr krátce nahlédnout do karet, které bude míchat za měsíc. Ale spoň v to všichni doufáme a na loňské studené a deštivé „léto“ chceme co nejdříve zapomenout.

Ale pojďme už rychle do sedla Yamahy TDM 850 Twin, o kterém už bylo řečeno, že doznalo podstatných změn. Je dosti široké a pohodlné nejen pro řidiče, ale i pro spolujezdce, na kterého konstruktéři nezapomněli ani s elegantním víceúčelovým držadlem. Tvar sedla do písmene U nejvíce oceníme při intenzivním brzdění, kdy nás dostatečně vysoká před-

ní část chrání od nekompromisně tvrdé nádrže... Stupačky jsou tam, kde mají být, zadní plošky dovolují opřít si při delší „cestovní“ jízdě i paty. Umístění a tvarování řídítek umožňuje přirozený posaz, a tudíž bezpečné a bezproblémové ovládání motocyklu.

Spouštění motoru v současnosti tak již není důležitou operací, nevyžaduje mimořádnou pozornost. Prostě stačí „vytáhnout“ sytič a stisknout tlačítko spouštěče...

Drobná úprava převodovce jenom prospěla. Převodové stupně jsou optimálně odstupňované, dobře a pohodlně se řadí, k čemuž přispívá velkou měrou i kvalitní spojka, na jejíž ovládání vám pohodlně stačí dva prsty, i když jim po „zimním spánku“ do obvyklé formy ještě něco schází.

Pokud si vyjedete na hodinku po práci nebo se jen tak sklouznete o víkend, jen stěží se ovládnete a určitě popustíte uzdu stroji, pod jehož nádrží soustředěně a kontrolovaně „šlape“ přibližně osmdesát „koníků“ připravených na všechno. Snad kromě jízdy v terénu, i když chování podvozku na velmi rozbité asfaltové silnici s dosti hlubokými děrami, kterých je kolem Prahy po zimě více než dost, ukázalo, že může „tédeemce“ závidět mnoho endur, a to i těch bez přívlastku „cestovní“.

Závist může vzbudit i větrný štítek, přes který obtéká vzduch tak dokonale, že i při šedesátikilometrové rychlosti se cítíte za řídítky TDM 850 jako za pečí. Až při stoosmdesátce začíná



Velká světlost, krátké koncovky výfuků a sportovní ztvárnění zadní části stroje napovídá, co si s ním lze užít.

Dvojitá kotoučová brzda se čtyřpístkovými třmeny krotí temperament TDM 850 opravdu dokonale.



Vpřed skloněný kapalinou chlazený řadový dvouválec disponuje optimálním výkonem 59 kW/7 500 1/min.

Kromě úprav, které nejsou na první pohled vidět, se modernizace dotkla i celkového designu, nutno říci, že úspěšně.





Nebýt té ne-smyslně velké SPZ shodné s nákladním autem, zadní pohled nemá chybu, co říkáte?

hlava nekontrolovatelně komíhat.

Proto je třeba ubrat plyn, zdraví máme jen jedno! A pak, radarů nyní na jaře přibývá jako hub po dešti, kdo z nás by chtěl zbytečně platit pokuty.

Ještě než na TDM nabalíme batohy a uděláme z ní „cestřák“, vydejme se na úzké asfaltky s množstvím horizontů a zatáček, kde plyn střídají brzdy a za levou následuje ještě ostřejší pravá.

Tady se cítí Yamaha TDM jako ryba ve vodě. Dobře jde za plynem, perfektně brzdí a lehce se překlápá. Jen je třeba si zvyknout a dobře odhadnout „dvojkovou nebo trojkovou“ zatáčku. Potom radost z jízdy nezná mezí.

A nyní na motor-

ku s takovými „fundurovskými“ vlastnostmi navěsíme zavazadla a ona nás doveze v pohodě cestovní rychlostí, kam si přejeme. A ještě budeme pevně přesvědčeni o tom, že jsme si lepší motocykl na cestování nemohli vybrat. A to je pro TDM solidní vysvědčení.

Ještě několik postřehů na závěr, aneb krátká charakteristika. Yamaha TDM 850 Twin je vlk v rouše... Ne, v žádném případě ne v rouše beránčím. Elipsoidní světlomety připomínají rozžhavený bodavý hmyz - a i tak se celý motocykl chová. Pokud se s ním zachází podle pravidel respektujících fyzikální zákony, je vám odměnou hluboký zážitek a v žádném případě vás nebudne. Bude vám příjemným společníkem ve dnech všedních i svátečních. A na delších cestách, když se průměrná spotřeba rapidně sníží, vám bude šetřit i kapsu.

František Gorczyca

Yamaha TDM 850



Motor

Čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvou- válec s rozvodem 2 x OHC. Zdvihový objem 849 cm³. Vrtání x zdvih, průměr 89,5 x 67,5 mm. Největší výkon 59 kW (80 k) / 7500 1/min. Největší točivý moment 77 N.m/6000 1/min. Kompresní poměr 10,5 : 1. Vačkové hřídele poháněné řetězem. Pět ventilů ve válci ovládaných hříčkovými zdvihátky. Tlakové mazání se suchou klikovou skříň. Dva rovnootlakové karburátory Mikuni BDST s průměrem difuzoru 38 mm. Bezkontaktní tranzistorové zapalování CDI. Elektrický spouštěč. Alternátor 350 W. Akumulátor 12 V - 10 A.h.

Převodné ústrojí

Primární převod ozubenými koly. Mechanicky ovládaná vícelamelová spojka v olejové lázni. Pětistupňová převodovka. Převodové stupně: 2,85 - 1,85 - 1,43 - 1,17 - 1,04. Sekundární převod O-kroužkovým řetězem.

Podvozek

Dvojitý páteřový rám svařený z ocelových profilů. Přední kolo vedeno teleskopickou vidlicí o průměru 43 mm s možností nastavení pružícího i tlumícího účinku. Zdvih 149 mm. Zadní kolo uloženo v kyvné vidlici svařené z ocelových profilů, odpružené centrální pružicí a tlumící jednotku s možností nastavení pružícího i tlumícího účinku. Zdvih 140 mm. Kotoučové brzdy, vpředu dvojité o průměru 298 mm se čtyřpístkovými třmeny, vzadu jednoduchá o průměru 245 mm s dvoupístkovými třmeny. Kola z lehké slitiny, vpředu 3,00 x 18", vzadu 4,00 x 17". Pneumatiky, vpředu 110/80 ZR 18, vzadu 150/70 ZR 17.

Rozměry a hmotnosti

Rozvor 1470 mm, výška sedla nad zemí 795 mm, světlá výška 160 mm. Úhel hlavy řízení 65 stupňů. Pohotovostní hmotnost 201 kg. Palivová nádrž na 20 litrů paliva.

Naměřené hodnoty

Největší rychlost (se spolujezdcem) 200 (189) km/h
Zrychlení: 0-100 km/h 4,0(5,5) s
Pružné zrychlení (elastická): 60-140 km/h 13,6 (18,1) s
Průměrná spotřeba: 7,5 l/100 km

Dovozce

Yama Moto Sport, ul. 5. května, Praha

Cena

V oficiální síti dealerů Yamaha 289 680 Kč