

Srovnávací test silničních endur

■ Suzuki DL 1000 V-Strom

■ Yamaha TDM 900



ROMULUS A REMUS

Litrový dvouválec TL má velmi pestrá historii, a proto není divu, že se stal velkou nadějí japonských inženýrů. Nese označení Suzuki DL1000 V-Strom. Jiné starosti byly u nové Yamahy TDM 900, hlavně to jak dopadne v konkurenčním boji o zákazníka.

text: Radovan Miča, foto: Ivan Kahún

Při troše opatrnosti můžete s obavami opustit kvalitní asfaltový povrch. Chlapci na obrázku se evidentně rozhlíží, kudy se dostanou bezpečně zpět do civilizace.



Kategorie velkých cestovních motocyklů pojatých jako jsou Aprilia Caponord, BMW R 1150 GS, Cagiva Navigator, Honda Varadero, Triumph Tiger a Yamaha TDM nevznikla rozhodně ze dne na den. K patronům této třídy určitě patří Yamaha TDM 850, která svým pojetím a designem dala těmto strojům do krve trochu svého genetického potenciálu. Do tohoto dobře rozjetého vlaku nastoupila jako poslední Suzuki se svou novinkou Suzuki DL 1000 V-Strom. Ani Yamaha neváhala a za písmena TDM umístila číslo 900.

Podíváme-li se na Yamahu TDM 900 pozorněji můžeme ji charakterizovat jako ce-

stovní enduro s velkou variabilitou využití na rozdílných površích vozovky. V současné době jde již o třetí generaci tohoto stroje. Současný model má v sobě nepochybně rysy svých předchůdců, modifikace přední části stroje vedly především ke konfrontaci ostřejších a oblých hran. Na první pohled se vám to nemusí líbit, ale pohledy následující vám určitě zvýší tepovou frekvenci.

Suzuki se nepouští do žádných designérských experimentů. Přední část motocyklu se světlometem a štítem můžeme najít běžně u cestovních motocyklů, je citlivě sladěna s nádrží a širokým sedlem, které je u těchto strojů standardem. Velkou lahůd-

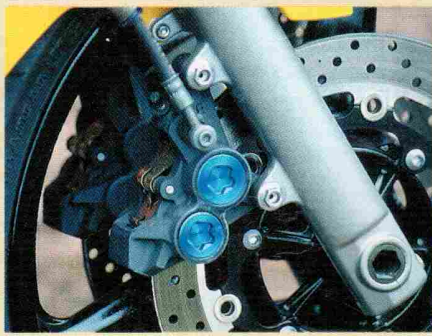
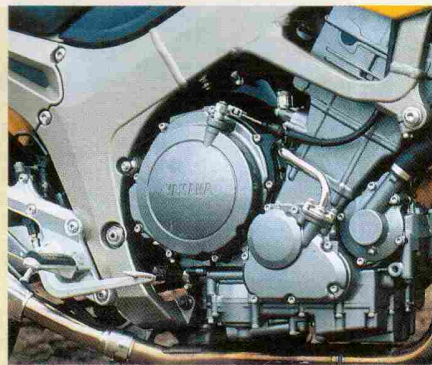
kou pro oko motocyklového nadšence je umístění výfuků těsně pod sedlem, vyřešení ochrany před popálením spolujezdce je stoprocentní. TDM umístila koncovku výfuku poměrně nízkou, o estetičnosti tohoto řešení nechci hovořit, ale jsou určitě zralé jako první na individuální tuning.

Velkou devizou TDM je motor, který byl představen v naprosto nové podobě. Řadový dvouválec pracuje s pětiventilovou technikou, vrtání bylo zvětšeno o 92 mm a zdvihový objem se ustálil na hodnotě 897 cm³. Maximální výkon vzrostl o 5% na 86 koní a točivý moment o 11% na 89 Nm. V rozmezí 3000 až 8000 1/min můžeme počítat s točivým momentem okolo 70 Nm, a to je velmi příjemná záležitost. Pod 3000 otáček motor dává vědět, že dva válce jsou dva válce, a začíná trochu vibrovat, i když proti tomu se staví dvojice vyvažovacích hřídelů. Změny motorové jednotky nebyly pouze kosmetické, za své vzal celý blok motoru, klikový hřídel, hlava válců včetně s odlehčenými vačkovými hřídeli. Elektronické vstřikování paliva, automatické napínání rozvodového řetězu, variabilní sání, to jsou jen některé faktory, které budou mimo jiné příčinou lepšího zátahu motoru v nízkých a středních otáčkách. Jestliže předcházející modely měly pětistupňovou převodovku, potom TDM třetí generace vsadilo na stupňů šest, jednička je o něco delší a následující převodové stupně na sebe v krátkém sledu optimálně navazují.

Další uplatnění litrového dvouválce TL, mimo motocykly Cagiva Raptor, na sebe nedalo dlouho čekat. Motorová jednotka pro sportovně cestovní enduro, jak ho pánové od



Yamaha TDM 900



Jízdní vlastnosti snesou přísná kritéria, na jejich kvalitě se mimo jiné podílí dvojitý páteřový rám z hliníkové slitiny a přední brzdy z YZF-R1. Pohodlné sedlo s optimálním polohou jezdce oceníte při dlouhých výletech, místo pod sedlem je přiměřené. Motocykl vede dobře stopu a v zatáčkách snese i lečjaký sportovní prvek. Prístrojový panel není nijak výstřední, dominuje zde otáčkoměr a multifunkční digitální displej s informacemi o rychlosti, ujetých kilometrech a množství paliva. Držák zadní stupačky fixuje současně koncovku výfuku a musí odolat většímu zatížení.



Suzuki DL 1000 V-Strom

Suzuki označují, však byla cílevědomě upravena právě pro tyto potřeby. V podstatě se jedná o známý kapalinou chlazený litrový vidlicový dvouválec, proti modelu TL byl výkon snížen na 72 kW (98 k) při 7 600 1/min a pro specifický rám Suzuki V-Strom musely být sníženy hlavy a motor celkově zmenšen. Snížení výkonu rozhodně není na škodu, vřele doporučuji vychutnat si pracovní režim motoru v rozmezí čtyř až sedmi tisíc otáček za minutu, to je osvobozující pocit. Válců svírají úhel 90° a k plynulému chodu přispívá

čtyřventilová technika. Zcela nové jsou vačkové hřídele, pracovalo se také na odlehčení kovaných pístů a zmenšení sacích ventilů. Za ne nepodstatnou novinku můžeme považovat nově naprogramovaný motormanagement řídicí vstřikování paliva do sacího potrubí a zapalování. Cestovní enduro potřebuje kvalitní odezvu motoru v nižších otáčkách, a to se při překročení 2 500 1/min zřetelně děje.

Oba dva stroje vám poskytnou dostatečný komfort, zkrátka nepřijde ani spoleje-

dec, jízdní vlastnosti obou strojů jsou z celkového pohledu velmi podobné. TDM se může opřít o kvalitní brzdy a sametový motor, který jde za plynem měkce a poslušně, i když se musí o něco více točit. V-Strom naopak nabízí motor s brutálnější odezvou a odpovídajícím výkonem. Tyto motocykly oceníte zejména na silnicích, kde se to bude hemžit zatáčkami, vedení stopy v přímém směru je bez problémů i při vyšších rychlostech, a pokud si je zvolíte pro delší cestování, nebudete zklamáni. ■

TECHNICKÁ DATA

Suzuki

DL 1000 V-Strom

Motor

Vodou chlazený čtyřdobý dvouválec s válci do V, úhel válců 90°, po dvou vačkových hřídelích uložených v hlavách válců poháněných řetězem a ozubeným soukolím, čtyři ventily na válec ovládané hrníčkovými zdvihátky, elektronicky řízené vstřikování paliva do sacího potrubí o průměru 45 mm, motormanagement, el. spouštěč.

Vrtání x zdvih	98 x 66 mm
Zdvihový objem	996 cm ³
Kompresní poměr	11,3 : 1
Max. výkon udávaný výrobcem	72 kW (98 k) při 7 600 1/min
Max. točivý moment udávaný výrobcem	101 Nm při 6 400 1/min

Převodové ústrojí

Primární převod ozubeným soukolím, hydraulicky ovládaná vícelamelová spojka v olejové lázni, šestistupňová převodovka, sekundární převod o-kroužkovým řetězem.

Podvozek

Dvojitý páteřový rám svařený z profilů z hliníkové slitiny, vpředu klasická teleskopická vidlice s průměrem nosných trubek 43 mm, vzadu kyvná vidlice, centrální nastavitelná pružící a tlumící jednotka, vpředu dvojitá kotoučová brzda o průměru 310 mm se dvoupístkovými třmeny, vzadu kotoučová brzda o průměru 260 mm s jednopístkovým třmenem, tříprásková kola z lehké slitiny.
Zdvih kol 160/160 mm
Kola 2,50 x 19; 4,00 x 17
Pneu 110/80 R 18; 150/70 R 17

Rozměry a hmotnosti

Délka/šířka/výška	2295/865/1335 mm
Rozvor	1560 mm
Úhel hlavy řízení	63,7°
Stopa	110 mm
Výška sedla	840 mm
Nádrž	22 l
Hmotnost s plnou nádrží	234 kg

Záruka

dva roky bez omezení počtu najetých kilometrů

Barvy

modrá, žlutá, šedá

Cena

337 900 Kč

Yamaha

TDM 900

Motor

Vodou chlazený čtyřdobý řadový dvouválec, dva vyvažovací hřídele, dva vačkové hřídele uložené v hlavě válců poháněné řetězem, pět ventilů na válec ovládaných hrníčkovými zdvihátky, tlakové oběžné mazání, elektronické vstřikování paliva do sacího potrubí, motormanagement, řízený katalytický systém a sekundární vzhduchový systém, el. spouštěč.

Vrtání x zdvih	92 x 67,5 mm
Zdvihový objem	897 cm ³
Kompresní poměr	10,4 : 1
Max. výkon udávaný výrobcem	63,4 kW (86 k) při 7 500 1/min
Max. točivý moment udávaný výrobcem	89 Nm při 6 000 1/min

Převodové ústrojí

Primární převod ozubeným soukolím, mechanicky ovládaná vícelamelová spojka v olejové lázni, šestistupňová převodovka, sekundární převod o-kroužkovým řetězem.

Podvozek

Dvojitý páteřový rám z profilů z hliníkové slitiny, přišroubovaná zadní část z hliníkové slitiny, vpředu klasická teleskopická vidlice s průměrem nosných trubek 43 mm s nastavením předpětí pružin a horním útlumem, vzadu kyvná vidlice z hliníkové slitiny, centrální plně nastavitelná pružící a tlumící jednotka, vpředu dvojitá kotoučová brzda o průměru 298 mm se čtyřpístkovými třmeny, vzadu kotoučová brzda o průměru 245 mm s dvoupístkovým třmenem, kola z lehkých slitin.
Zdvih kol 150/133 mm
Kola 3,50 x 18; 5,00 x 17
Pneu 120/70 ZR 18; 160/60 ZR 17

Rozměry a hmotnosti

Délka/šířka/výška	2180/800/1290 mm
Rozvor	1480 mm
Úhel hlavy řízení	64,5°
Stopa	114 mm
Výška sedla	825 mm
Nádrž	20 l
Hmotnost s plnou nádrží	222 kg

Záruka

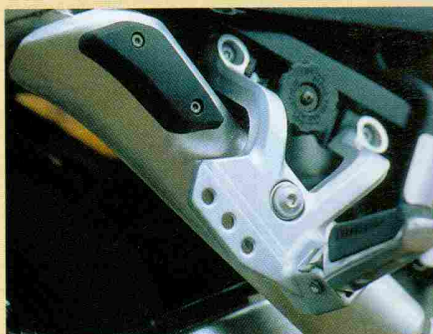
dva roky bez omezení počtu najetých kilometrů

Barvy

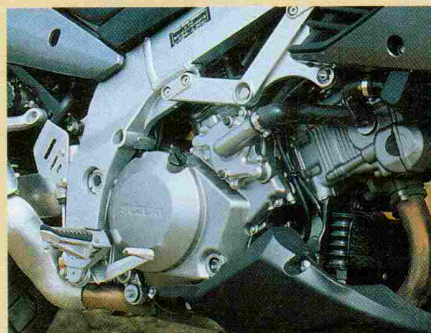
černá, žlutá, stříbrná

Cena

338 429 Kč



Linie koncovek výfuku vedených vrchem se musí líbit, ochrana před teplem je dostatečná. Motor Suzuki DL 1000 V-Strom pracuje v hrubším režimu než u Yamahy TDM 900, ale výkon a záťah od nejnižších otáček oceníte zejména v zatáčkách na asfaltovém povrchu. Škoda, že není možnost nastavení přední vidlice, která se na špatné vozovce nechová optimálně kvůli měkkosti. Pokud zvolíte jízdu v noci, přední reflektor a tlumené osvětlení dvou kruhových ukazatelů, otáčkoměru a rychloměru, vám maximálně příjemné řízení.



Jízdní výkony

Nejvyšší rychlost

km/h

Suzuki
V-Strom

200

Yamaha
TDM 900

208

Zrychlení

0-100 km/h

s

3,4

3,5

0-140 km/h

s

6,3

6,6

Elasticita

60-100 km/h

s

6,8

5,1

100-140 km/h

s

6,1

5,6

140-180 km/h

s

11,5

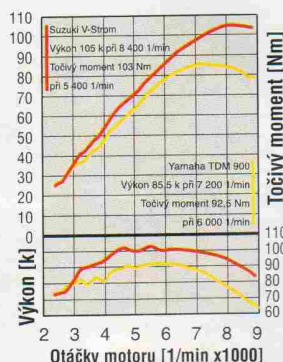
7,7

Prům. spotřeba paliva l/100 km

4,9

4,8

Rychl. charakteristiky



No to je dobrý,
už i červotoči mají
kombinězy od PSÍ



Redakce časopisu

MOTOCYKL

potřebuje pro svou
náročnou práci
kvalitní motocyklové
oblečení – proto
používá výrobky



PSÍ Hubík, Dolní 23, 763 62 Tlumačov,
tel. a fax: 067/79 29 723, e-mail:
psi@psihubik.cz, www.psihubik.cz



Měření provádí: D&K, AUTO-MOTO RACING,
tel./fax: 02/41432265, www.dkracing.cz