



Vozili smo  
v Jerezu:  
**YAMAHA**  
TDM 850

# COCKTAIL

Leto 1991: Yamaha je predstavila povsem novi motocikel v povsem novem razredu: TDM 850 in "New Sports". Tržne raziskave so kazale, da se evropski motociklisti ogleduje po drugačnem motociklu, bolj široko uporabnem, športnega videza in hkrati lahkotnem v vožnji. To naj bi bil motocikel, uporaben v mestu, na odprtih cestah in na igrivo razgibanih podeželskih cestah. Pa seveda dosegljiv za razumno ceno.

Prve ocene novega motocikla so bile ugodne. Nekaj zadržanosti je bilo čutiti le pri ocenah videza motocikla. Stilisti so ubrali povsem novo, nenavadno pot. Pomešali so značilnosti velikih motociklov za enduro, pa cestnih športnikov in turističnih motociklov. Skratka, to je bil cocktail, ob katerem se ljudje sicer niso kremžili, zelo navdušeni pa, vsaj v prvih trenutkih, tudi niso bili. Tri leta po premieri lahko rečemo, da takrat motocikla mnogi niso razumeli. In da zato na trgu, v prvem letu, ni bil deležen pričakovane in zaslužene pozornosti. Motociklisti so ga sprejeli šele "na drugi pogled".

Videza yamahe TDM 850 se je bilo treba privaditi in motocikel tudi nekako razumeti. Nenavaden je v marsičem. Tako nevsakdanji je, da se precej vprašaš, kaj bi s tem motociklom pravzaprav počel. V ne tako dalj-

**Prednji del:  
klasične  
teleskopske vilice,  
18-colsko kolo,  
par zmogljivih  
zavornih kolutov**



nem kolenu je v sorodu z modelom XTZ 750. Tudi na prvi pogled motocikel spominja na enduro težke kategorije. Toda v drugih detajlih je zanimiv cestni motocikel. Z dvojnim žarometom, ki kot oči na pečljih tako izbuljeno štrli iz aerodinamičnega oklepa, deluje agresivno. Rahlo nezemeljsko. Pravzaprav - simpatično!

Motocikel je simpatičen tudi v vožnji. S parom bolj grobo profiliranih gum bi bil lahko uporaben tudi na brezpotju. Prav priročen je za vijuganje

v gneči, ko se lahko z vzvrananim hrbtom in z odličnim pregledom nad avtomobilskimi strehami prebijaš skozi prometni kaos. In že v naslednjem hipu si lahko dovoliš zavrteti desetventilski dvovaljnik na osem tisočakov, ki te izstrelijo novim doživljajem naproti. Živahnosti je v motorju ravno dovolj, da je razposajen.

Motocikel tehta z nekaj litri goriva v posodi blizu 230 kilogramov, kar je še sprejemljiva meja. Pravzaprav, zaradi pokončnega in širokega





Oklep se stika s posodo za gorivo

V okvir, oblikovan iz jeklene pločevine, je obešen dvovaljni vodno hlajen agregat s po petimi ventili na valj



krmila, zaradi dokaj sredinsko postavljenih nožnih opor in zaradi udobno ukrivljenege sedeža kilogramov v rokah ni čutiti. Škoda, da ni bilo blizu primerno razpoložene damice, ki bi iz sedeža yamahe TDM zagotovo vide la svet v lepši luči. Prostora, udobja in vročekrvnosti je v izobilju.

Dirkališče ni najbolj pravi kraj, kjer bi TDM 850 pokazal svoj obraz in nrav. Vijugast hribovski asfalt pa je kraj, kjer si je mogoče dati duška. Tu se izkažejo elastični in zmogljiv motor, kakovosten okvir in solidno vzmetenje. Na vijugastih cestah je hitrostno povprečje med 80 in 150 kilometri na uro tisto idealno območje, kjer je yamaha TDM skorajda nenadkriljiva, igrivo okretna, zelo naravna za vožnjo. Izkaže se kot uporaben in hkrati za zabavo v vožnji primeren motocikel.

Čeprav so pri Yamahi ob snovanju motocikla imeli vsaj eno oko uperjeno na zniževanje stroškov - motocikel je naprodaj za razumno ceno - pa so komponente in detajli na želeni kakovostni ravni. Za okvir so uporabili hladno oblikovano jekleno pločevino, ki so jo zvarili v

soliden deltabox, ki se v enem kosu vleče od glave, vpetja zadnjih vilic do sedežne podpore. Spredaj se motocikel opira na nastavljive teleskopske vilice s kraki premera 41 mm. Zadek pa se opira na nihajne vilice in preprosto nastavljiv centralni blažilnik.

V okvir je obešen vrstni dvovaljni agregat, ki izhaja iz vrstnega štirivaljnika generacije Genesis. Motor je podjedoval močno naprej nagnjen par valjev, dve odmični gredi v glavi, gnani z verigo, in seveda po pet ventilov na valj. Pa še strmo nagnjen par podtlačnih uplinjačev (sesalna kanala sta skorajda ravna) premera 38 mm, ki dihajo prek zajetne zračne komore.

Ohišje motorja je razdeljeno horizontalno in tako priročno ob zahtevnejših posegih v drobovje. V notranjosti najdemo tudi par gredi za dušenje vibracij dvovaljnika, ki ju poganjajo zobniki.

Prenosu moči služita na desni strani uležajena večlamelna sklopka v oljni kopeli s prigravenim blažilnikom sunkov in petstopenjski menjalnik.

Po znanih meritvah iztisne motor na zadnje kolo lepah





75 KM pri 7500 vrtljajih v minuti ter navor 75 Nm pri 5750 vrtljajih v minuti. To so kar solidne zmogljivosti, ki jih je mogoče z lepo stopnjevanim (toda malce glasnim) menjalnikom uporabno prenesti na cestišče. Ogleddvanje motocikla pokaže nenavadno kombinacijo koles. Spredaj je 18-colsko, zadaj pa 17-colsko kolo. Zanimivi so iz aluminija liti trikraki kolesni obroči in seveda zmogljiv zavorni sistem: spredaj dva koluta premera 298 mm s štiribatnimi zavornimi čeljustmi, zadaj pa en kolut premera 245 mm. Zavore dajejo dober občutek in omogočajo zelo solidne pojeme. Tako je potrebno od hitrosti 100 km na uro do ustavitve 38 metrov.

Motocikel je solidno in dovolj bogato opremljen. Izstopa pregledna armaturna plošča z merilnikom vrtljajev v sredini ter merilnikom hitrosti na levi.

Aerodinamičen oklep se ob straneh viha v neopazna toda učinkovita ščitnika rok. Ogleddali, privijačeni na krmilo, sta pregledni in dovolj mirni. Očem vseč in hkrati uporaben je ročaj za se-



Armaturna plošča: urejena in pregledna

dežem, pa seveda drobne kljukice za pripenjanje prtljage. Trebuh motorja je zaščiten s koritom, kot je navada pri terenskih motociklih. Nosilec sovoznikovih nožnih opor je oblikovan tako, da voznikovi peti preprečuje stik z izpušno cevjo. To je droben detajl, ki pa obvaruje (drago) obuvalo. Motocikel

je pač uravnan na uporabnost v življenju.



Yamaha TDM 850 je motocikel za celodnevno rabo: uporaben za letanje po vsakodnevnih opravkih, uporaben za solistične točke na serpentinastem asfaltu, uporaben za uživanje v dvoje.

Obljubljenih 210 kilometrov na uro pa je tudi povsem spoštljiva hitrost. Razmišljam pa o ceni. Sodi v okvire zmernosti. Toda motocikel me tako spominja na XTZ 750, da bi bila tudi pri ceni lahko izenačena.

Tekst: MITJA GUSTINČIČ  
Foto: PATRIC CURTET

## TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** dvovaljni - vrstni - štirivaljni - vodno hlajen - dve odmični gredi v glavi, gnani z verigo - po pet ventilov na valj - vrtna in gib 89,5 x 67,5 - prostornina 849 kubikov - kompresija 9,2:1 - dva uplinjača mikuni BDST 38 - elektronski vžig - električen zaganjač

**Prenos moči:** primarni zobniški prenos - večploščna sklopka v oljni kopeli - petstopenjski menjalnik - veriga na zadnje kolo

**Okvir in vzmetenje:** deltabox iz hladno oblikovane in v celoto zvarjene jeklene pločevine - kot glave okvira 25 stopinj - predtek 105 mm - medosna razdalja 1475 mm - spredaj teleskopske vilice s kroki premera 41 mm in hodom 160 mm - zadaj nihajne vilice z monoblažilnikom in hodom kolesa 140 mm - tristopenjski nastavljliv blažilnik

**Kolesa in gume:** kolo spredaj 3,00x18 z gumo 110/80-18 - kolo zadaj 4,00x17 z gumo 150/70-17

**Zavore:** spredaj dvakrat kolut premera 298 mm s štiribatno čeljustjo - zadaj kolut premera 245 mm

**Mere in teža:** dolžina 2225 mm - širina 780 mm - višina 1260 mm - višina sedeža od tal 795 mm - najmanjša razdalja od tal 160 mm - suha teža motocikla 199 kg

**Cena:** 9550 DEM + 42 odstotkov tolarskih dajatev  
**Zastopnik:** Delta team Krško, 68270 Krško, Cesta krških žrtev 12