



Asfalt najednou končí, ukazatele nikde a mapu nemáme. „Kam teď?“ „No, Benešov je támhle tím směrem, tak tam.“ „Ale tam je nějaký pole.“ „Taky ho vidím, nejsem slepej.“ A pak jsem se na TTR díval už jen zezadu...

První šestikila TT se objevila v roce 1983, vyráběla se souběžně s legendou XT a podle Yamahy šlo o stroj bez kompromisů, který byl z 90 % přizpůsoben pro off-road. Na rozdíl od civilnějších šestistovek měl zesílený rám, lepší pérování, hliníkovou kyvku, kratší převody a 137 kilo. Do jednadvacátého se na enduru moc nezměnilo a plynoucímú času padla za

obětí hlavně přední vidlice a kromě jiného i lakování rámu, který dostal bílou barvu. Před dvanácti lety ale zabímal TT umíráček a fanoušci bahna měli na dva roky po ptákách.

Koncept se nezměnil

Nápravu zjednal až příchod TT 600 S v triadvacátém a po dvou letech přibyla verze E, která se v nabídce držela do

roku 2000, tedy o tři léta dříve než ostřejší verze „S“. To mělo oproti motorce s elektrickým startérem vidlici Kayaba, centrální Öhlins, hliníkovou kyvku a ráfky Excel ze stejného materiálu. Verze „R“ se v přírodě objevila před pěti lety a stejně jako předchozí TTčka se montuje v italské Belgardě. Motor-ka pořád používá původní koncept z triadvacátého, jehož hlavní výhodou je jednoduchost. Vývoj se ale za posledních dvacet let nezastavil a i když se rám na pohled hodně podobá prvním TT/XT, je na něm spousta věcí jinak. Jako materiál je použita vysokotahná ocel, horní trubka je oproti starším TT o 20 milimetrů kratší a vidlice se sklání pod výrazně strmějším úhlem. Motor je v zájmu optimálního rozložení hmotnosti zakloněn o 4 stupně a rozvor se o centimetr zkrátil.

Airbox nabobtnal

Samostatnou kapitolou je sportovní odpružení se zdvihy 280 milimetrů na obou kolech s možností nastavení předpětí a útlumu. Zatímco přední vidlice nese značku Paioli, centrální tlumič se může vytažovat nápisem Öhlins. Přepákování vychází z modelu YZ a hliníková kyvka je o dva centimetry delší než u předchozích TT. Oproti nim se ale dočkal úprav i motor. Airbox se rozrostl z 3,5 na 8 litrů, zvětšily se průměry sání, na motorce se objevil hliníkový tlumič výfuku a digitální zapalo-

vání má určité radost z jiného nastavení. Nad převodovkou s delší jedničkou je 2,6 litrová olejová nádrž a její uložení pomáhá soustředit víc hmoty dole.

U benzinky jako doma

Nakopnutí jednoválce vyžaduje stejně jako u starých XTček sílu a cvik nohy. Motor se dobře vytáčí a i když mu v dnešní konkurenci chybí koně, pořád tě dokáže svižně protáhnout terénem. Super je podvozek, který dobře pobírá nerovnosti polních cest a dovoluje i docela hezky skákat. Na sportovní ježdění má šestikilo několik kilo navíc, ale na enduro vyjížďky kombinované s ježděním po silnicích ti přebytek hmotnosti moc vadit nebude. Enduro zatáčí znatelně rychleji než starší modely a také jeho řízení reaguje o dost líp. Brzdy Brembo jsou efektivně použitelné jak v terénu, tak na silnici, kde je nevýhodou malá nádrž. Díky ní budeš za chvíli umět tankovat i poslepu a možná si ji za chvíli vyměníš za větší. Sériová banda je totiž přizpůsobena spíš terénu, protože je vyrobená z plastu a i díky svojí velikosti posunuje těžiště směrem k zemi.

**Text: Přéma (promek@bikes.cz)
Fotky: Jim, Přéma**

Ceny orig. náhrad. dílů:

	Yamaha TT 600 R
Vzduch. filtr	1000,-
Blinkr. přední/zadní	240,-/250,-
Páčka brzdy	940,-
Páčka spojky	200,-
Píst	2800,-
Přední světlo	2050,-

servisní údaje

Vzduchem chlazený motor je nenáročný na údržbu a když ho nebudeš převrtávat a jinak ladit na víc koní, vydrží fakt hodně. Množství oleje se dá na rozdíl od starších TTček lehce kontrolovat průhledem v olejové nádrži a molitanový (tím pádem i vypratelný) vzduchový filtr je lehce přístupný, protože jeho víko drží na třech rychloupínacích. Podle zkušeností s motory starších modelů vydrží píst kolem sedmdesáti tisíc km a namáhaným dílem je kolečko pětky, které se většinou hlásí o výměnu zhruba po padesáti tisících. Průměrná spotřeba se pohybuje kolem pěti a půl litru, takže se na plnou nádrž moc neprojedeš. Výhodou je odšroubovatelný podsedlový rám, který zjednoduší opravy po případných nehodách.



Díky malé nádrži budeš za chvíli umět tankovat i poslepu

zkušenosti majitele

Yamahu TT-R jsem si koupil minulý rok a od té doby jsem na ní najel přes třináct tisíc kilometrů, převážně v těžším terénu. Prvním krokem tedy bylo obutí do drapáků a následně výměna sekundárního převodu za pomalejší, se kterým se mi jezdí líp. Protože jsem musel tankovat snad pokaždé, když jsem vyjel, namontoval jsem místo sériové nádrže dvacelitrovou plastovou bandu Acerbis. Motor táhne podobně jako u starých XTček, ale co se nedá srovnávat, je odpružení. Podvozek funguje v terénu výborně a nemám s ním problémy ani při ježdění na tratích.

Petr



■ Zadní pružení a tlumení od Öhlins dělá čest své pověsti a jeho přepákování je odvozené z modelu YZ

technické údaje

YAMAHA TT 600 R	
motor	čtyřdobý vzduchem chlazený jednoválec, SOHC/ 4
objem	595 ccm
vrtní x zdvih	95 x 84 mm
výkon	31,5 kW (42,8 k)/6500 ot./min.
točivý moment	50 Nm/ 5000 ot./min.
kompresní poměr	8,5:1
plnění motoru	karburátor Ø 30 mm
startér	nožní
převodovka	pětišupňová
brzdy	vředu 1 kotouč Ø 267 mm, dvoupístkový třmen vzadu 1 kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen
rozvor	1480 mm
výška sedla	945 mm
suchá hmotnost	131 kg
objem nádrže	10 l
orientační cena 110 - 140tis. Kč (r.98 - 01)	



■ Sportovní podvozek TTR se skoků rozhodně nebojí



■ Vzducháč, uložený v otevřeném rámu, je základem konceptu, který se od roku 1983 nezměnil