

# SECOND HAND | Yamaha TRX850

**Bručák bez  
sex appealu**

**Očima technika  
je Trix originální**

## Trixieland

Stejně jako dixieland, i Yamaha TRX850 je žánr pro znalce. Akorát že dixieland měl v době svého největšího rozmachu mnohem více obdivovatelů než Trix, první japonská odpověď na dvouválcové Ducati.



**Jan Rameš**  
honzis@cmn.cz  
foto: Yamaha, archiv



Japonský design s rámem připomínajícím Itálii.  
Na obrázku japonská verze s brzdovými třmeny Brembo

Čert ví, jestli to bylo špatným načasováním, nebo jestli se Yamaha prostě netrefila do vkusu zákazníků, ale bestseller se z TRX nikdy nestal. Přitom prakticky ze všech srovnávacích testů s tehdejší Ducati SS 900 vycházelo vítězství, protože postrádalo typickou ducati světlavost a byl to vlastně první novodobý pokus přinést zákazníkům zvyklým na japonskou kvalitu a způsob jízdy velký dvouválec.

Jenže tohle trvalo pouhý rok – v Japonsku se sice Trix vyráběl už o rok dříve, ale do Evropy přišel až v devadesátém šestém, a než se stačil pořádně etablovat a najít si klientelu, přišla pro něj hotová přírodní katastrofa. Zatímco se snažil bojovat se Supersportem, Honda a Suzuki

ki se svými VTR a TL zaútočily na královskou 916, a to za velice podobnou cenu, za jakou se prodávala Yamaha. Výrazně silnější motocykly odsunuly TRX na druhou či možná spíše pátou kolej a když člověk nebyl vysloveně nadšenec pro tři ladičky, těžko hledal důvody, proč nedat přednost konkurenci.

### Řadové věčko

Přitom jako koncept nebyl Trix vůbec špatný. Škarohlídi by mohli namítnout, že to byl do určité míry „smetený ponk“, protože motor pocházel z TDM, přední vidle a brzdy zase z FZR a nový byl vlastně akorát rám, ale když se podíváte, jakým způsobem se tvoří motorky dneska... Viděno očima technika, TRX bylo origi-

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: 1996–1999

Cena: 35 000–45 000 Kč

### ► HODNOCENÍ

**Motor**  
**Jízda, ovladatelnost**  
**Výbava**  
**Kvalita, zpracování**  
**Výkon/Cena**

★★★★★  
★★★★★  
★★★★★  
★★★★★  
★★★★★  
★★★★★

### ► HISTORIE

**1996** uvedení na evropský trh  
**1998** kratší 1. převodový stupeň  
**1999** ukončení výroby

### ► SERVIS

Z pohledu servisu je TRX taková klasika devadesátých let. Svíčky DPR8-EA9 jsou za pár kaček (cca po stoce každá) a když je budete měnit zároveň s olejem a vzduchovým filtrem, na buben nepřijedete a aspoň vám to bude krásně pálit. Olej si dopřejte nový každých 6000 km, a to specifikace 10W40, i s novým filtrem by vám mělo stačit 3,6 litru, ale kupte si raději více na dolévání, TRX si rádo trochu pápne. Specifikem motoru je suchá skříň, která ale nemá nádržku mimo, nýbrž integrovanou v motoru. Příjemný je

interval na seřízení ventilů – 42 tisíc kiláků. Komu není lhostejný život přední pneumatiky a vlastně ani ten vlastní, ten minimálně každé dva roky vymění brzdovku (DOT 4) a olej v předních vidlicích. Předepsaná je viskozita 10W, do každé „nohy“ se vejde 483 ml, takže vám stačí dvě půllitrovky. Řetěz 525 má 110 článků, takže vyjde trochu dráž, ale 270stupňový interval zapalování a nižší výkon motoru by ho neměly tolik namáhat, takže by měl něco vydržet.

nální. Honda se Suzuki akorát okopírovali devětsetšestnáctku a jediná inovace spočívala v tom, že věčkový litr dali do hliníkového a nikoli ocelového rámu, ale Yamaha se nebála přijít s něčím novým.

Pustila se do ocelového příhradáku, který u Japonců rozhodně nebyl obvyklý a jemuž přidala masivní zadní hliníkovou kyvku, a do rámu zasadila řadový dvouválec o objemu 850 kubiků. Zvláštní uspořá-



Dvouválcová osmpade má přesazené ojnicí čepy, takže páli jako věčko. Stejně to na prodejní megaúspěch nestačilo

dání, zvláštní objem, netradičních pět ventilů na hlavu a další zvláštností bylo, že na rozdíl od cestovního TDM měla klika ojnicí čepy přesazené o 270°, tédeemo toto řešení převzalo až později. Z dvouválce se tímto jednoduchým trikem vlastně stalo věčko, protože zapaloval stejně jako vidlicové motory, akorát že fyzicky byl motor mnohem kompaktnější.

Jenomže možná i to, že motor vypadal „jinak“, bylo důvodem neúspěchu. Nebo jeho charakter – byl to prostě bručák, který výborně fungoval na běžné ježdění, ale postrádal trochu sex appealu. Otáčky byly málem autarské (červené pole od osmi tisíc), výkon příjemný, ale nikoli oslnivý, 83 koníků bylo ve srovnání s více než stokoňovou konkurencí prostě málo. A do toho pouze pětikvát... Snad jedinou změnou, kterou TRX za svůj krátký život prodělalo, bylo zkrácení prvního převodového stupně v roce 1998, původní jednička byla tak dlouhá, že rozjezdy byly hlavně pro méně technicky zdatné jezdce velkým oříškem.

### Sezení spíše sportovní

Zatímco motor by byl příjemný na delší cesty a občasné „vymetení pavučin“ (výfuky se doporučují vyměnit za otevřené, ty sériové motorku hodně dusí), jízdní pozice už tolik k pohodlnému brouzdání nevybízel. Jasně, z dnešního pohledu všech těch prtávých CBR a GSX-R je to luxusní gauč, ale ve své době, kdy byl největším yamažím supersportem ThunderAce, platilo TRX za ultra sportovce. Problém nebyl ani tak v řídítkách nebo stupáčkách, jako v tvrdém sedlu

umístěném na pěkném, i když docela hranatém sportovním podsedlaku. O místu pro spolujezdcu si každý udělá představu sám při pohledu na obrázek... Polokapota nepatřila zrovna mezi líbivé, stejně jako spartánské budíky, ale oboje fungovalo dobře.

Nastavení podvozku si naopak rozumělo i s českými silničkami a když ne, mohli jste mu domluvit – zadek disponoval plnou stavitelností, vpředu jste mohli sáhnout na předpětí a odskok. Čtyřpístkové brzdy motorku sice zastavily, ale kdo mohl, namontoval „modré“ třmeny z R1. Dobřeovladatelnosti svědčila také úzká zadní pneumatika, i když pro egomaséry zrovna tohle může být důvod, proč po TRX nesáhnout, byť se proti konkurenci jedná o nepostřehnutelný dvoucentimetrový rozdíl.

### Za hubičku

Yamaha TRX850 byla zkrátka zajímavá motorka, která přišla ve špatnou dobu. Z praktického pohledu byl osvědčený motor, mající kořeny už v Super Ténéré, dobrou volbou z hlediska výdrže, ale to na úspěch nestačilo. Ani dnes není Trix zrovna vyhledávanou ojetinou, přitom právě teď po letech by měl jít do kurzu kvůli nízkootáčkovému dvouválci, který sice už „zamlada“ trpěl náchylností ke konzumaci oleje, ale měl by vydržet víc než vysokootáčkové čtyřválcové té doby. TRX i po patnácti letech zůstává strojem pro individualisty, které při hledání vysněného motocyklu může těšit, že když už v inzerátech na nějaký narazí, bývá za směšně nízkou cenu.



Podvozek je celkem pohodlný, posaz naopak docela sportovní. Díky úzké zadní gumě se TRX pěkně vodí

inzerce

**PODEJ SUPER VÝKON...**

**www.MOJEMOTORKA.CZ**

**MOJEMOTORKA.CZ**

silnice \* motokros \* enduro \* ATV \* skútry

**19 990 Kč**

**TARMAC**

chrániče EVA foam, ProLife® PWR kevlar stretch, Lorica tkanina PWR shell 5000 stretch, ventilace VCS

**2 110 Kč**

**EXCELLERATOR**

4-way stretch, overlock švy 94% polyester, 6% elastan

**2 690 Kč**

**TRITON**

transparentní pláštěnka nepromokavá 54% polyuretan, 41% polyamide, 5% elastan

**810 Kč**

**RACING**

61% polyamid, 30% bavlna, 7% polypropylen, 2% elastan