

Terénní TeroR



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 TTRo díval už jen zezadu ...

Díky malé nádrži budeš za chvíli umět tankovat i poslepu.

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 vysokotažná ocel, horní trubka je oproti starším TT o dvacet

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.

První šestikila TT se objevily v roce 83, vyráběly 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 jednadevadesátého se na enduru moc nezměnilo a plynoucímu času padla za oběť hlavně přední vidlice a kromě jiného i lakování rámu, který dostal bílou barvu. Před třinácti lety ale zabímal TT umíráček a fanoušci bahna měly na dva roky po ptákách.

Koncept se nezměnil

Nápravu zjednal až příchod TT 600 S v třiadevadesátém a po dvou letech přibyla verze E, která se v nabídce držela do roku 2000, tedy o tři léta déle než ostřejší eSko. To mělo oproti motorce s elektrickým startérem vidlice Kayaba, centrální Ohlins, hliníkovou kyvku a ráfky Excel ze stejného materiálu. Verze R se v přírodě objevila před pěti lety a stejně jako předchozí TTéčka se montuje v italské Belgardě. Motorka pořád používá původní koncept z třiadesátého, jehož hlavní výhodou je jednoduchost.





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 vyťahovat nápisem Ohlins. 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 zapalování má určitě radost z jiného nastavení. Nad převodovkou s delší jedničkou je 2,6litrová olejová nádrž a její uložení pomáhá soustředit víc hmoty dole.

U benzínky jako doma

Nakopnutí jednoválce vyžaduje stejně jako u starých XTček sílu a cvik do 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 dobře skákat. Na sportovní ježdění má šestikilo několik kilo navíc, ale na enduro vyjžděky kombinované s ježděním po silnicích ti přebytek hmotnosti moc vadit nebude. Enduro zatáčí zřetelně 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 plastu a i díky svojí velikosti posunuje těžiště směrem k zemi.



Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	1 000,-Kč
Blinkr přední/zadní	240,-/250,-Kč
Páčka brzdy	940,-Kč
Páčka spojky	200,-Kč
Píst	2 800,-Kč
Přední světlo	2 050,-Kč

Pověst motocyklu

- první TT se objevilo v osmdesátém třetím a stroj vycházel z XT
- v roce 93 se začalo vyrábět TT 600S a po dvou letech TT 600E
- v roce 1998 přichází TT600R
- rám je z vysokotažné oceli
- motorka má lépe rozloženou hmotnost než modely TT
- centrální tlumič je od Öhlins
- nakopnutí chce cvik
- motor se dobře točí
- podvozek dovoluje i delší skoky
- motor vydrží fakt hodně
- namáhaným dílem je pětikové kolečko
- podsedlák se dá odmontovat
- spotřeba kolem 5,5 litru

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 a namáhaným dílem je kolečko pětiky, 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 také odšroubovatelný podsedlový rám, který zjednoduší opravy po případných nehodách.

Technická data

Yamaha TT 600 R

motor	čtyřdobý vzduchem chlazený jednoválec, SOHC/ 4
objem	595 cm ³
vrtání x zdvih	95 x 84 mm
výkon	32kW(43k)/6500ot./min.
točivý moment	50Nm/5000ot./min.
kompresní poměr	8,5:1
plnění motoru	karburátorØ30mm
startér	nožní
převodovka	pětistupňová
brzdyvpředu	1 kotoučØ267 mm,
	dvoupístkový třmen
vzadu	1 kotouč Ø 220 mm,
	jednopístkový třmen
rozvor	1480 mm
výška sedla	945 mm
suchá hmotnost	131 kg
nádrž	10l
cena	110 - 130 tisíc Kč (r.98 - 01)