



Il 900 è bellissimo. Quando premi quel magico pulsantino, vvvrooom, lo senti, lo senti dentro quel bicilindrico dal suono cupo. Poi la prima marcia, dolce come il burro e via, morbido, sinuoso, saettante. Poi ti capita di aprire un po' e superi i 4000 giri. Allora il battito diventa rabbioso, senti la spinta che sembra non finire mai, e le mani che faticano a tenere la presa. E poi inizi a danzare, solo tu e lei, ed il mondo intorno si trasforma, e vai, vai senza accorgerti dei Km, e del tempo che trascorre, sempre troppo veloce. Ora che ci penso, mi sono fatto venire voglia. Quasi quasi esco dal lavoro una mezzoretta prima e mi faccio una galoppata in collina.

Anedar

TDM 900: La principessa Yamaha

(Sintesi a cura di Pietro Ladisa)



Caratteristiche generali

Sport tourer raffinata leggera e versatile. Ora quel ‘Dual Purpose’ della sigla T.D.M. significa pieghe e turismo a lungo raggio. Morbida, stabile, aggressiva: è LA moto!

Consumi di massima rilevati in lista:

Urbano:	17 km/l
Misto:	18 km/l
Extraurbano:	20 km/l
Economy:	22 km/l

Difetti riscontrati:

Sulle prime serie si è riscontrata un’erogazione sotto i 2500/3000 giri sgorbutica, secca che risaltava fastidiosamente l’effetto on/off, da gestire con ‘polso’, e qualche volta creando qualche problema di spegnimento. Il problema è stato ridimensionato con la sostituzione in garanzia della centralina.

Sospensioni un po' morbide nella guida sportiva spinta, da regolare, nel caso.

Mono posteriore non eccezionale e non revisionabile.

Cupolino originale scarsamente protettivo, da sostituire con parabrezzino +80 (Yamaha o GIVI)

Per alcuni la frizione può sembrare troppo moscia e troppo poco secca, il gioco all'acceleratore un fastidio, ma questa è LA TDM, e non si tocca...

Pregi:

Grande stabilità e capacità di indirizzare la traiettoria in qualsiasi situazione e senza praticamente correzioni. Baricentro basso, da BMW, che la rende manovrabile anche da fermo molto facilmente. Anteriore incollato per terra con l'Attak (come fa a girare? ;-)).

Il motore spinge di brutto oltre i 3000 giri, a circa 4000 si sente il 'calcio', e si allunga praticamente fino a 9000. Sono questi i regimi in cui il bicilindrico canta e poi urla! Pur rimanendo docile e facilmente gestibile in pieghe e contropieghe, e grazie alla coppia disponibile si riesce a star dietro a sportive anche di calibro superiore.

Comoda, anzi comodissima anche in due. Capacità di carico notevole e configurabile come si vuole, dal tris GIVI o NONFANGO alle borse morbide e borsa del serbatoio grande (data la conformazione conviene prendere quelle tipo 'Enduro MAX')

Il marciappiede meglio non saltarlo a causa dei collettori che passano sotto. E' una moto stradale, grande stabilità e maneggevolezza, è una Signora.

L'anteriore leggero? Una bufala!

.... Ovviamente ero in sella a Joltinky 900, non lontano dal vertice NATO... Mentre andavo per pieghe e contropieghe, un F16 mi si è accodato, seguendomi come oggetto volante non identificato, ma non è riuscito a reggere gli 8G delle mie pieghe al cardiopalma... Si è schiantato, forse diranno che è stato un MIG libico a colpirlo. Poi, prima di far scattare l'allerta CHARLIE, mi sono prudentemente allontanato. Avranno creduto che fossi una MOTO BOMBA, o forse una BOMBA DI MOTO, Nucleare...

Lamps Fissssslerrrrr!!!!



Alex