



MARBELLA - Correva l'anno 1991 quando la Yamaha, presentando la TDM 850, si inventò un nuovo concetto di moto. In quel periodo era di moda parlare di moto totale, ma nessun costruttore aveva il coraggio di allontanarsi troppo dallo schema, collaudato e mai completamente accettato dal pubblico (a parte casi rari come quello della Honda Transalp), delle grosse enduro bicilindriche stradalizzate con "vestiti" più pesanti. In fondo così si poteva mantenere il contatto, seppur a livello di pura illusione ottica, con le "navi del deserto", le moto delle maratone africane, la cui sagoma ha sempre evocato viaggi avventurosi.

La TDM invece andava ben oltre, saltava a piè pari l'ostacolo, e si proiettava in un futuro in cui l'aspetto fuoristradistico doveva per forza di cose essere abbandonato in favore di una maggiore efficacia su strada e contemporaneamente ci disegnava una moto di aspetto veramente inusuale quanto gradevole. Era avanti nel tempo la TDM. Tanto avanti che solo ora, al cospetto di questa seconda versione rivista e ottimizzata, riusciamo a capirla - ed apprezzarla - fino in fondo.

È di una bellezza particolare la nuova TDM. Esercita un richiamo che non è possibile ignorare. Attrae chiunque con quel frontale che riprende lo schema spigliato del vecchio modello e lo esalta ulteriormente con un nuovo gruppo ottico di moderna concezione, un cupolino più largo e protettivo e due morbidissimi convogliatori laterali, molto pronunciati in avanti senza per questo appesantire la linea della TDM. Non è per niente aggressiva. Può, al contrario, essere definita come una moto completamente accondiscendente, e ce se ne accorge sin dal primo contatto quando, inseriti magnificamente nel posto guida si scopre un mondo di morbidezza e di comfort che ormai non è più possibile trovare in una stradale. praticamente piloti di tutte le taglie trovano in un attimo la migliore sistemazione, senza penalizzazioni per i più bassi, che toccano agevolmente terra con entrambi i piedi, né per gli spilungoni, liberi di fasciare con le gambe il voluminoso serbatoio così come di spaziare con le braccia alla ricerca del miglior appoggio sul largo e spiovente manubrio. Ci si rilassa in un attimo e subito arriva la voglia di andare, di mette-

re in moto e partire. Passo lento, cadenzato o ritmo allegro, fluente, sono entrambi contenuti nel codice genetico della TDM. È infatti sufficiente un minimo di abbrivio per dimenticare un peso non propriamente contenuto; poi basta lasciarsi cullare dal nuovo motore con scoppi sfalsati di 270° (la cui fasatura si sposa alla perfezione con il carattere della TDM, al contrario di quello vigoroso sì, ma anche più "nervoso" della precedente versione) e dal suo carattere generoso ad ogni regime (basta superare i 2000 giri perché si regolarizzi e poi da lì ai 9500 indicati, proprio fino alla fine della zona rossa sale con una progressione più che lineare e non conosce la minima incertezza) per concentrarsi su una guida veramente appagante, fatta di dolci traiettorie da ricordare una con l'altra in un crescendo di ritmo sorprendente che porta ben presto, quando la strada è sufficientemente veloce, a scoprire il lato "sportivo" della TDM. Chiaramente per "sportivo" intendiamo quel non tirarsi indietro quando la piega si fa interessante e la mano destra agisce con decisione sul gas. Da qui a dire che la

SEGLUE A PAG. 86

ESTETICA MOZZAFIATO, MIGLIORE GUIDABILITÀ, MOTORE DECISAMENTE PIÙ GODIBILE. QUESTA IN SINTESI LA NUOVA BICILINDRICA "TOTALE" YAMAHA CHE ORA È A TUTTI GLI EFFETTI UNA STRADALE. PURTROPPO È CARA □ di CLAUDIO CORSETTI

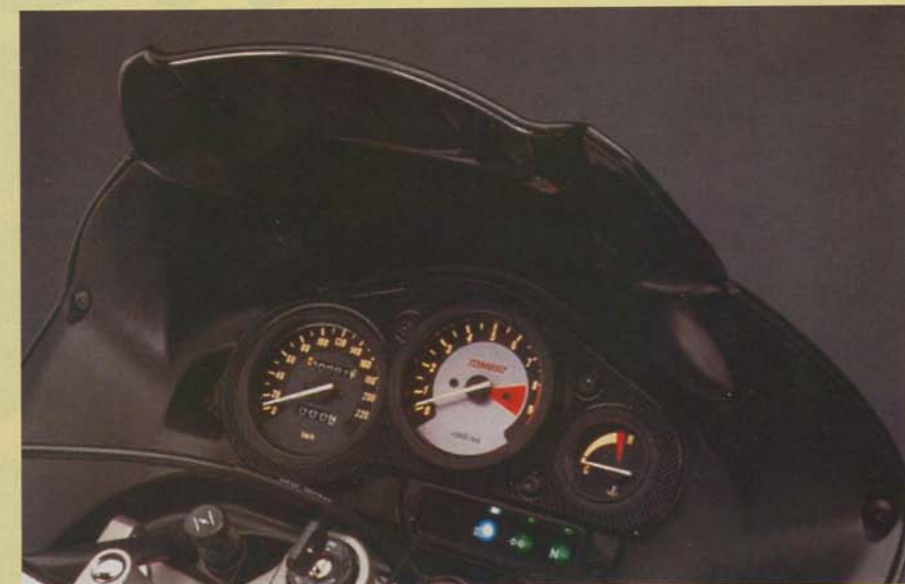


BELLA & BUONA

PROVA NOVITÀ YAMAHA TDM 850

TDM può essere efficace nei percorsi misti anche contro moto di estrazione più pistaia ci mancano sospensioni meno votate al comfort e magari una ruota di 17" davanti. Quella di 18", per quanto possa essere equilibrata questa nuova TDM, è portatrice sul veloce di una certa tendenza ad allargare in uscita (amplificata dalla cedevolezza delle sospensioni) e di una altrettanto innato effetto inerziale in inserimento. In compenso l'avantreno non accenna mai a "chiudere" all'interno nelle curve strette e in generale il comportamento è molto più equilibrato che in precedenza. Il nuovo motore riesce infatti a "lavorare" in piena sintonia, grazie alla sua curva di erogazione molto più progressiva, priva di picchi evidenti, con il reparto ciclistico. Merito magari anche dei pneumatici Michelin Macadam di primo equipaggiamento che garantiscono una innegabile stabilità sul veloce, una progressiva discesa in piega e grip quanto basta per andare ben oltre le possibilità della TDM, anche quando si viaggia su un fondo perfetto e si vanno a grattare i piolini delle pedane sull'asfalto. Si fa prima a calare il ritmo per i "pendolamenti" indotti dall'ammortizzatore posteriore (nel quale magari non sfugirebbe un sistema di azionamento progressivo) che a trovare il limite di tenuta dei pneumatici.

La frenata ci è sembrata migliorata soprattutto all'anteriore, dove la risposta del doppio disco è più immediata ed efficace sin dal primo tratto di escursione della leva. Non abbiamo registrato tutti quei miglioramenti che invece ci aspettavamo dal reparto trasmissione, dove il comando del cambio è sì più scorrevole e veloce che sul vecchio modello, ma rimane una leva dalla eccessiva escursione e un passaggio prima-seconda troppo spesso caratterizzato da una certa "resistenza" all'innesto. □



COME È FATTA

CHIRURGIA ESTETICA

SOTTO il bellissimo "vestito" la TDM '96 cela importanti novità. Il motore, innanzi tutto, come nel caso della TRX 850, presenta i perni di manovella sfalsati di 270° (prima erano a 360°) che determinano una coppia motrice più sostanziosa (e regolare) lungo tutto l'arco di erogazione, una migliore motricità e una senz'altro più piacevole sonorità di scarico. Nel cambio sono stati accorciati i rapporti di terza, quarta e quinta marcia per "legare" la trasmissione alle caratteristiche d'erogazione del motore. I carburatori Mikuni BDST con diffusore di 38 mm Ø sfruttano i servizi del TPS (Throttle Position Sensor, sensore della posizione del comando gas) che consente alla centralina di accensione di adeguare la curva di anticipo alle effettive necessità del motore.

Questo, stando ai dati dichiarati, consente anche una riduzione del consumo di carburante del 15% nonostante il rapporto di compressione maggiore (10,5:1) e il profilo più "spinto" delle camme di aspirazione rispetto al vecchio motore. Nuovo è anche il serbatoio di raccolta dell'olio lubrificante (ricordiamo che questo è un motore a carter secco), appena sopra il carter motore, dietro il blocco cilindri. Il

livello è ispezionabile per mezzo della classica finestrella. per il rabbocco c'è un lungo raccordo con imbocco subito sotto il trave destro del telaio.

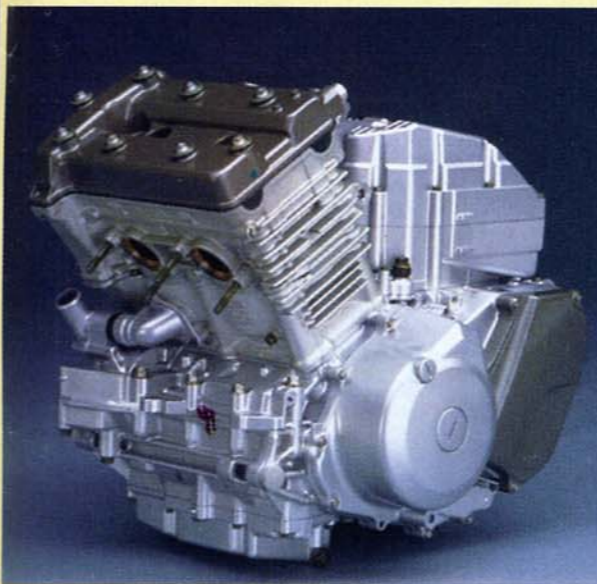
A proposito del telaio, il Deltabox in acciaio della TDM è stato accorciato di 5 mm (operazione effettuata con il semplice arretramento del canotto di sterzo) per aumentare la maneggevolezza e abbassare il baricentro, risultato cui si è giunti anche spostando la batteria proprio sopra il perno del forcellone oscillante.

Tutta nuova la forcella, con steli di 43 mm Ø (prima erano di 41 mm) e regolabile nel precarico della molla e nel freno idraulico in estensione. Lo stesso tipo di regolazioni (quella del precarico su due posizioni) sono possibili per il monoammortizzatore. I pneumatici sono ora radiali e per l'impianto frenante anteriore a doppio disco sono state adottate pinze a quattro pistoncini di diametro differenziato.

Questa TDM '96 risulta modificata anche nella sella, negli attacchi del manubrio, e nel serbatoio, che ha una capacità aumentata di 2 litri. Come optional sono disponibili borse laterali e bauletto appositamente realizzati dalla Krauser. □

RIGENERATO -

Con la nuova fasatura a 270° degli scoppi il bicilindrico Yamaha (a sinistra) ha acquistato più personalità. Nuova la strumentazione (all'estrema sinistra) che è ospitata in un pannello meglio rifinito. Per il telaio (in alto a sinistra) si è provveduto a spostare indietro di 5 mm il canotto di sterzo. A destra, il bel codone è i due dischi anteriori con pinze a quattro pistoncini di diametro differenziato.



LA SCHEDA TECNICA

MOTORE: bicilindrico in linea, quattro tempi, raffreddato a liquido, con distribuzione a doppio albero a camme in testa e cinque valvole per cilindro. Alaggio e corsa 89,5 X 67,5 mm; cilindrata 849 cm³. Carburatori Mikuni BDST 38. Lubrificazione forzata a carter secco. Accensione elettronica, avviamento elettrico.

TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio e cambio a cinque velocità.

CICLISTICA: telaio a doppio trave in acciaio. Sospensione anteriore forcella teleidraulica con steli di 43 mm Ø ed escursione di 149 mm; posteriore monoammortizzatore idraulico regolabile con escursione di 140 mm. Freni: anteriore a doppio disco di 298 mm Ø con pinze a quattro pistoncini. Pneumatici: anteriore 110/80-17"; posteriore 150/70-17".

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 2170 mm; larghezza 780 mm; altezza sella 795 mm; interasse 1470 mm. Peso a secco: 201 kg. Capacità serbatoio 20 litri.

PREZZO: L. 16.650.000 franco concessionario.



CORONE - INGRANAGGI - PIGNONI - CATENE
DI PRIMO EQUIPAGGIAMENTO E RICAMBIO

Tel. 0331/217212
Fax 0331/219430

DISTRIBUTORE
PER L'ITALIA
RK
TAKASAGO CHAIN

