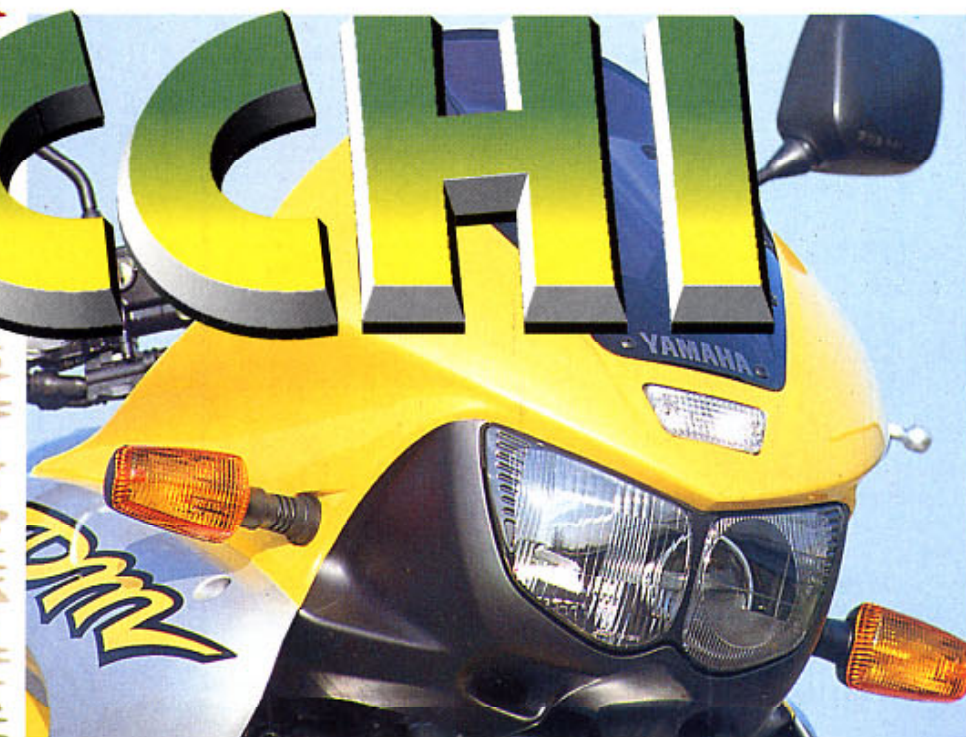


A ME GLI OCCHI



CON QUESTA VERSIONE '96 LA BICILINDRICA GIAPPONESE RAGGIUNGE LA PIENA MATURITÀ. ORA È MOLTO PIÙ BELLA ED EFFICACE CHE IN PASSATO. IL PREZZO ALTO PERÒ POTREBBE ALLONTANARE POTENZIALI CLIENTI □ di CLAUDIO CORSETTI

DOPPIA VITA - Con la TDM sono possibili anche numeri da vera sportiva. La struttura ciclistica e il grande equilibrio generale le permettono di non sfigurare al cospetto di moto ben più specialistiche. Una volta smessa la tuta di pelle poi se ne apprezzano le doti granturisiche.

DIFFICILE resisterle vero? Fra le tante belle novità che la Yamaha ci ha regalato quest'anno la TDM 850 è forse quella che più di tutte suscita sguardi e commenti ammirati. Merito certamente della mano ispirata che ne ha preso in consegna le forme a tratti spigolose e poco attraenti e con una serie ben piazzata di morbide "carezze" ce l'ha riconsegnata fresca e pulita, molto più vicina al gusto corrente di quanto lo fosse a suo tempo la prima versione datata 1991.

Ma la TDM non è nuova solo nel guscio (non c'è un componente della carrozzeria in comune con il vecchio modello). Anche la "polpa" ha tutt'altro sapore.

Nel suo motore bicilindrico parallelo con distribuzione a dieci valvole batte infatti un cuore nuovo, frutto delle rivisitazioni della fasatura di scoppio (perni di manovella sfalsati di 270° anziché 360° come in precedenza), dell'adozione di nuovi carburatori Mikuni da 38 mm con TPS (sensore di controllo della posizione del comando gas correlata alla centralina di accensione), della revisione dei rapporti interni del cambio e di tante altre importanti modifiche. Aggiungete a questo motore profondamente rivisto un telaio più corto di 5 mm (è stata semplicemente arretrata la posizione del canotto di sterzo

rispetto ai due travi principali della struttura Deltabox in acciaio), pneumatici radiali, una nuova forcella con steli di 43 mm Ø regolabile, e qualche piccolo tocco di classe, come lo spostamento della batteria in posizione più bassa, ed ecco spiegata la radicale mutazione del carattere della TDM.

Forma e sostanza insomma oggi si integrano perfettamente con quel ruolo di moto tuttofare, allegra e spigliata, che la TDM ha sempre voluto recitare senza riuscirci appieno in passato.

Divenuta bellissima, migliorata - quel tanto che bastava - nella guida, conservato quel gran comfort che ha sempre assicurato (è ormai una delle rare moto che riescono a coniugare il piacere della guida con le necessità di sopravvivenza di un eventuale passeggero), oggi sarebbe perfetta se non fosse per due "nei": il prezzo e il cambio.

Con 16.650.000 lire franco concessionario si comprano fior di medie quadricilindriche. A nostro giudizio il prezzo ideale per la TDM dovrebbe essere più basso di almeno un milione.

Il cambio invece, pur se leggermente migliorato rispetto al passato, rimane lento, rumoroso e non sufficientemente preciso negli innesti. □

PROVA VERITÀ
YAMAHA TDM 850

IDENTIKIT

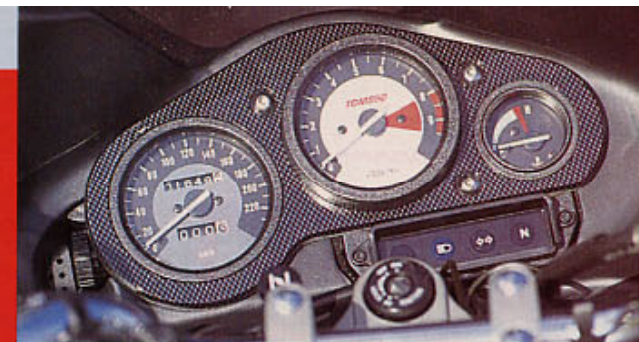
IMPORTATORE: Belgarda S.p.A., via
Tinelli 67/69, 20050 Gerno di Lesmo
(MI), Tel. 039/60961

PREZZO: L. 16.650.000 lire franco
concessionario

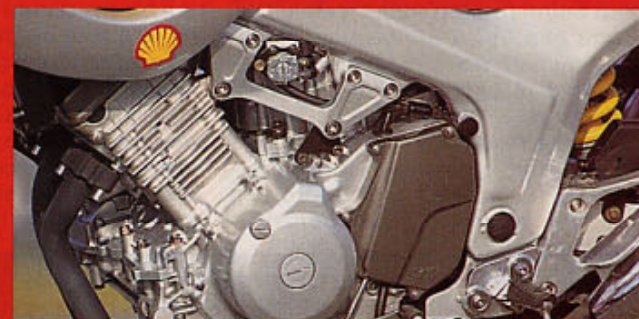
OPTIONAL: borse laterali, bauletto.

GARANZIA: triennale con formula
Y.E.S.

COLORI: grigio/giallo, verde/nero.



ESSENZIALE -
La strumentazione
(sopra) non brilla per
ricchezza. Poche spie
luminose corredano
gli elementi principali
dalla grafica poco
convincente.
Funzionali gli specchi
retrovisori (a destra)
e i principali comandi.
Sotto, il rubinetto del
serbatoio carburante, i
bei terminali di
scarico cromati e il
maniglione a forma di
alettone.



QUESTIONE DI ANGOLI

CON I PERNI DI MANOVELLA SFALSATI DI 270° IL BICILINDRICO YAMAHA RINASCE A NUOVA VITA. RIVISTE ANCHE LE MISURE DEL TELAIO E LA FORCELLA.

LA TDM è azionata da un moderno bicilindrico parallelo con distribuzione bialbero e cinque valvole per cilindro che presenta, tra l'altro, la particolarità di avere le manovelle disposte a 270° (o, se si preferisce, a 90°). Questa soluzione, già utilizzata con ottimi risultati sulla sportiva TRX, comporta una tipica rumorosità "zoppicante" al minimo e ai bassi regimi, analoga a quella di alcuni bicilindrici a V, e consente di ottenere, con l'impiego di due alberi ausiliari a massa eccentrica, una ottima equilibratura complessiva.

Si tratta di un motore superquadro, con due alberi a camme in testa azionati da

una catena sulla quale agisce un tenditore automatico. Gli eccentrici azionano le valvole agendo su punterie a bicchiere (con pastiglia calibrata per la regolazione del gioco piazzata superiormente allo stelo valvola).

Il blocco cilindri è del tipo open deck ed ha le canne in ghisa riportate a secco. Il basamento è costituito da due semicarter in lega leggera (come la testata e il blocco cilindri) che si uniscono secondo un piano orizzontale che taglia a metà gli alloggiamenti dei cuscinetti di banco.

Il manovellismo prevede un albero a gomiti in acciaio fucinato che lavora inte-



MAGGIORATA - La forcella (sotto insieme al doppio disco anteriore) ha ora steli di 43 mm Ø ed è regolabile. Sopra il disco posteriore di 245 mm Ø. Il telaio (nelle due foto in basso) è più corto di 5 mm rispetto al vecchio.



ramente su cuscinetti a guscio sottile e che poggia su tre supporti di banco. Le bielle hanno la testa scomponibile e non sono munite di alcuna bussola nel piede. I pistoni, fusi in lega di alluminio a ridotto coefficiente di dilatazione termica, hanno il mantello debitamente alleggerito mediante sfiancature praticate all'esterno delle portate per lo spinotto.

Questo motore è caratterizzato dalla adozione di un sistema di lubrificazione a carter secco, con doppia pompa a lobi (mandata e recupero). La trasmissione primaria è a ingranaggi, la frizione a dischi multipli in bagno d'olio e il cambio del ti-

po in cascata. Questo interessante propulsore è installato in un telaio a doppio trave portante superiore di razionale disegno.

Il canotto di sterzo ha una inclinazione di 25°, alla quale corrisponde un'avancorsa di 105 mm. La sospensione anteriore è affidata a una forcella telescopica e quella posteriore a un forcellone oscillante con unico elemento elastico-ammortizzante centrale con due molle sovrapposte. Sulla ruota anteriore (di 18 pollici) agiscono due dischi di 298 mm mentre sulla posteriore (di 17") lavora un disco di 245 mm di diametro. □



LA SCHEDA TECNICA

MOTORE: Bicilindrico parallelo, a quattro tempi.

DISTRIBUZIONE: Bialbero comandata da catena con cinque valvole per cilindro.

ALESAGGIO E CORSA: 89,5x67,5 mm.

CILINDRATA: 849 cm³.

RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 10,5:1.

DIAGRAMMA DI DISTRIBUZIONE: l'aspirazione dura 268° (apre 29° prima del PMS e chiude 59° dopo il PMI); lo scarico dura 268° (apre 59° prima del PMI e chiude 29° dopo il PMS).

ALIMENTAZIONE: a benzina super con due carburatori Mikuni BDST 38.

LUBRIFICAZIONE: a carter secco con pompa trocoidale.

RAFFREDDAMENTO: a liquido.

ACCENSIONE: digitale TCI.

CANDELA: NGK DPR8EA-9.

IMPIANTO ELETTRICO: Batteria 12V-10 AH.

AVVIAMENTO: Elettrico.

TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi con rapporto 1,72 (67/39). Frizione multidisco in bagno d'olio, cambio a cinque velocità. Rapporti al cambio: 1) 2,85 (37/13); 2) 1,85 (37/20); 3) 1,43 (30/21); 4) 1,17 (27/23); 5) 1,04 (28/27). Trasmissione finale a catena con rapporto 2,47 (42/17).

TELAIO: Deltabox.

SOSPENSIONE ANTERIORE: forcella telescopica con steli di 43 mm Ø regolabile, con escursione di 149 mm.

SOSPENSIONE POSTERIORE: monoammortizzatore idraulico regolabile con 140 mm di escursione.

FRENI: anteriore a doppio disco di 298 mm Ø con pinze a doppio pistoncino. Posteriore a disco di 245 mm Ø con pistoncino singolo.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in lega di alluminio. Pneumatici: anteriore 110/80 ZR 18; posteriore 150/70 ZR 17.

DIIMENSIONI E PESO: lunghezza 2.170 mm; larghezza 780 mm; altezza 1.280 mm; altezza sella 795 mm; altezza minima da terra 160 mm; interasse 1.470. Peso a secco 201 kg.

CAPACITA' SERBATOIO: 20 litri.

AMICI PER SEMPRE

BASTANO POCHI METRI PER ENTRARE SUBITO IN SINTONIA CON LA TDM. PREFERISCE UNA GUIDA DOLCE, MA ALL'OCCORRENZA SA TIRAR FUORI LE UNGHIE.

LINEA - Tanto di cappello ai designer della TDM. Partendo da una base più che buona, già caratterizzata da un frontale dalla fortissima personalità, sono riusciti, ammorbidendone le forme, a proporci una moto che definire bella è dir poco, specie nella versione in grigio-giallo. L'altro colore disponibile, un più serio verde-nero, non perde niente in fatto di fascino, ma sicuramente colpisce meno al primo impatto. Grande importanza sul piano stilistico è attribuita anche al complesso telaio-motore, protagonista da applausi della sezione inferiore, dove si trova tempo in abbondanza anche per ammirare i cortissimi terminali di scarico cromati. Non ci entusiasmano solo i cerchi (gli stessi del vecchio modello) e in generale l'avantreno, esile di aspetto, nonostante la ruota di 18", riempendo bene lo spazio che la divide dal gruppo cupolino-fiancinate, faccia di tutto per limitarne l'"isolamento".

FINITURE - Il salto di qualità rispetto al vecchio modello si nota soprattutto nella finitura interna del cupolino, ora completamente rivestito, ma anche nel-

la brillantissima verniciature di base metallizzata. Le belle sfumature che caratterizzano gli sfoghi per l'aria calda delle fiancinate sono invece delle pellicole adesive, non protette da trasparente, come del resto tutti gli altri adesivi ad esclusione di quelli sul serbatoio. Ottimali risultano gli accoppiamenti delle plastiche (a vista vengono utilizzate solo piacevoli viti a brugola incassate) e la cura riposta nella finitura del telaio Deltabox e del bel motore bicilindrico, al quale le nervature di rinforzo del carter a vista, i contorni definiti degli accessori (ad esempio la pompa dell'acqua sulla destra) e la completa verniciatura conferiscono lo "status" di vera e propria opera d'arte. Peccato che l'im-

pianto di scarico venga nobilitato solo nella parte terminale (i silenziatori) dalla cromatura, mentre dall'imbocco dei condotti fino alla scatola di compensazione ci si deve accontentare di una meno appariscente verniciatura opaca la cui porosità superficiale viene subito sfruttata come sede permanente di polvere e sporco in genere. Sporco che invece non alberga con facilità sui cerchi, e quando c'è non è così evidente per merito del colore scuro.

Bene ordinato anche il sottosella, dove trova posto agevolmente il lucchetto ad U e dove si raggiunge con estrema facilità la leva a due posizioni per la regolazione del precarico della molla dell'ammortizzatore, da spostare a seconda che si viaggi da soli o in coppia. Per la regolazione del freno idraulico invece bisogna agire sul classico registro a scatti posto alla base dell'ammortizzatore. Sempre utili i gan- ci a scomparsa con i quali è semplice legare un bagaglio alla sella per mezzo di elastici.

COMANDI - Non c'è niente di trascendentale, ma vi assicuriamo che sulla TDM non si sente la mancanza di alcun elemento che possa rendere più facile la vita del pilota. La manubrio troviamo i soliti, funzionali blocchetti elettrici Yamaha con pulsanti piacevolmente smussati, di piccole dimensioni e variamente colorati. Le morbide manopole, pur se di dimensioni fin troppo abbondanti, garantiscono una buona presa e sono accoppiate a leve correttamente conformate. Quella del freno anteriore è regolabile nella distanza per mezzo di una rotella che permette una registrazione millimetrica. Nessuna possibilità di intervento invece, se non per il recupero del gioco, per il comando della frizione. Davanti alla piastra superiore della forcella c'è il comando a siringa (a scatti) dello starter. Non è bello, ma discretamente funzionale. Nessun problema

RILASSANTE - La posizione di guida è molto comoda, anche dopo diverse ore consecutive di guida.

anche con il rubinetto del serbatoio carburante, inserito sulla sinistra nella finestra della piastra in alluminio che reca gli attacchi superiori del motore. I comandi a pedale sono improntati alla massima semplicità, con leve in metallo stampato per cambio e freno posteriore e pedane che magari potrebbero essere più ampie ma che non sfigurano con la loro comoda imbottitura. E poi, se fossero più grandi diventerebbero d'impaccio nei "piegioni" esagerati in cui la TDM 850 riesce a prodursi. Già così bisogna eliminare i piolini sottostanti...

Ottimi risultati in termini di funzionalità sono da ascrivere anche agli specchi retrovisori, dalla inusuale forma a "rombo", sempre stabili e garantiti di un vasto campo visivo. Su una moto così magari non sfuggirebbe un cavalletto centrale; comunque quello laterale (controllato da un interruttore elettrico di sicurezza) è esemplare per come si lascia azionare anche stando in sella e per la stabilità offerta. Faraonico il servizio reso dal faro anteriore, che oltre ad essere (a nostro personale giudizio) bellissimo, illumina il percorso nella guida notturna come pochi altri sanno fare.

STRUMENTAZIONE - Non ci si esalta alla vista del gruppo strumentazione, rifinito con un pannello in simil fibra di carbonio, e fin troppo semplificato, nelle scelte grafiche (troviamo piuttosto banale il fondo bicolore del contagiri, bianco con corona nera su cui sono serigrafati gli indici) e anche nel numero degli elementi. Accanto ai tre classici strumenti (contagiri al centro con inizio della zona rossa a quota 8000), tachimetro contachilometri a sinistra e termometro del liquido refrigerante a destra, è infatti presente una scarsa rappresentanza di spie luminose, tutte raccolte in un piccolo quadro sotto a contagiri e termometro. Sono solo tre, per folle, luce abbagliante e indicatori di direzione. Almeno quella per l'insufficiente pressione olio potevano aggiungerla...

In quanto all'errore nelle indicazioni sia il tachimetro che il contagiri rimangono sempre entro limiti più che accettabili. A 200 km/h indicati corrispondono 188,5 km/h effettivi e a 9000 giri indicati si è in effetti a 8834.

COMFORT - Se aspirate a rilassanti tra-

sferimenti urbani, a gioiose gite del fine settimana e a comodi viaggi per le ferie, magari in coppia e con un minimo di bagaglio, la TDM potrebbe essere in cima ai vostri pensieri. Sfoggia sospensioni dalla taratura di base studiata per assicurare il massimo filtraggio di ogni asperità e una discreta protezione aerodinamica, almeno fino a quando non si esagera con la velocità. Ad essere pignoli si potrebbe chiedere una leggera cura dimagrante (sarebbe ideale perdere quella ventina di chili che la separano dalla "sorella" TRX 850) che risulterebbe apprezzabile soprattutto nelle manovre da fermo e nei veloci cambi di direzione, e un minor dislivello fra i piani di seduta di pilota e passeggero. Con quest'ultimo a bordo la guida alle basse andature non è così fluida come si vorrebbe. Il "secondo" invece non ha proprio niente di cui lagnarsi: la sua porzione di sella è ampia e bene imbottita, non si ritrova le ginocchia in bocca anche se ha le gambe lunghe, e quando non si fida del pilota può ancorarsi al solido maniglione-alettone. Scarsa anche la quota di vibrazioni sulle pedane che è costretto a sorbirsi.

POSIZIONE DI GUIDA - Unendo i vantaggi di una moto stradale (gambe e busto inseriti nel corpo macchina grazie ad una sella non troppo alta da terra e ben raccordata con il serbatoio) a quelli del manubrio largo e spiovente delle migliori maxi-enduro, la TDM soddisfa pienamen-

menti del corpo verso l'interno della curva. Situazione in cui si è sempre sicuri di poter esercitare la giusta pressione sulle pedane, nonostante la loro posizione relativamente avanzata. Discretamente protetto dal rastremato cupolino, il pilota avverte la pressione dell'aria (specie sulle spalle) solo da 140-150 km/h in poi.

MOTORE - Le sostanziali modifiche strutturali apportate al bicilindrico Yamaha gli hanno giovato non poco. Già appena lo si mette in moto (a proposito, a freddo bisogna sempre dargli un piccolo aiuto con lo starter, ma è questione di meno di un minuto) si capisce dal garbatissimo ma coinvolgente rumore di scarico che è tutto diverso da prima. Con la fasatura dei perni di manovella a 270° questo "dieci valvole" sfodera un carattere enormemente più piacevole che in precedenza e soprattutto un'erogazione più fluida e regolare ai bassi e medi regimi. Anche se le curve di potenza e coppia sono rimaste pressoché invariate rispetto al passato (il bicilindrico Yamaha continua a regolarizzarsi in prossimità dei 3000 giri, è generosissimo in termini di coppia motrice erogata, superando abbondantemente quota 6 kgm già a 3000 giri e attestandosi oltre i 7 superati i 4000, per arrivare al massimo di 7,33 kgm a 6000 giri) non si può non apprezzare la maggiore dolcezza di trasferimento di motricità alla ruota posteriore, che unita alla prontezza di risposta ai comandi del gas, si traduce in una guida molto più semplice. In questa configurazione l'850 Yamaha sembra aver guadagnato anche in fase di allungo. A 8000 giri, all'inizio cioè della zona rossa, dispone ancora di quasi 71 CV (il piccolo, 72,87 CV, viene raggiunto a 7400 giri, dopo una progressione costante che parte dai 26,5 CV dei 3000 giri, si rinvigorisce attorno ai 4000 con 38,7 CV e balza a quasi 55 CV a quota 5500 per toccare 61,4 CV al regime di coppia massima) e sop-

porta senza problemi frequenti sollecitazioni fino a poco oltre i 9000 indicati.

VELOCITÀ - Con 208 km/h effettivi netti, che corrispondono a 8100-8200 giri indicati, raggiunti con estrema facilità molto prima del traguardo dei 2 km partendo da fermo, la TDM fa tutto il suo dovere di supersport votata al turismo.

LA PAGELLA

Linea	10	Motore	9
Finiture	8,5	Velocità	8,5
Comandi	8	Ripresa	7,5
Strumentazione	7,5	Accelerazione	7,5
Posizione di guida	9,5	Consumo	8,5
Comfort	8,5	Cambio e trasmissione	6,5
Noie e inconvenienti	9,5	Caratteristiche di guida	8,5
Prezzo	7,5	Freni	8
Totale	69	Totale	64
Voto medio	8,62	Voto medio	8,0

te in quanto a posizione di guida, anche se sembra tagliata su misura per piloti di statura medio alta. I più bassi comunque, grazie al nuovo attacco del manubrio, non hanno più da lagnarsi della sua eccessiva altezza. Quando poi la guida si fa veloce si rimane piacevolmente sorpresi dalla facilità con cui le ampie svasature laterali del serbatoio e la buona raccordatura di questo con la sella permettono fluidi sposta-

ACCELERAZIONE - Con 12"57 ai 400 metri non si può gridare al miracolo. È un tempo solo discreto, sul quale incidono la scarsa propensione della frizione a sopportare maltrattamenti senza evidenziare strappi e la ridotta manovrabilità del cambio, che fa perdere tanto tempo nei passaggi prima-seconda perché, quando si opera velocemente sul comando, tende spesso a rifiutare l'innesto e quando va bene "gratta" sonoramente.

RIPRESA - Qui non c'è in gioco la manovrabilità del cambio; il ritardo rispetto alla precedente versione che, giova ricordarlo, non doveva sottostare alle più severe normative antirumore in voga attualmente e che limitano le prestazioni del motore, è solo di tre decimi circa ai 400 metri (14"7 per questa nuova versione) e di meno di due decimi al chilometro, dove la TDM '96 giunge dopo 27"25.

CONSUMO - I netti miglioramenti che abbiamo registrato in tutte le nostre prove di consumo sono una chiara testimonianza del maggior rendimento del bicilindrico Yamaha in questa configurazione "270°": ad esempi o nel test al limite è passato da 8,2 a 8,5 km/litro e nei percorsi extraurbani da 16,9 a 18,5 km/litro.

TRASMISSIONE - Come nel caso della TRX 850, equipaggiata della stessa meccanica, il tallone d'Achille della TDM è costituito dal reparto trasmissione. Più precisamente dal cambio, che lascia molto a desiderare in quanto a manovrabilità e precisione (in tutti gli innesti tende a far "scalino" e bisogna sempre accompagnare la leva senza fretta e con la massima decisione se non si vuole andare incontro a qualche rifiuto). Un pelo meglio va con la frizione, onesta nel rendimento almeno fino a quando non la si stressa con una serie di partenze sprint, dopo le quali, oltre a strappare, perde anche in modulabilità. Buono invece il giudizio sulla finale a catena, che con la sua dolcezza spesso ci mette una pezza.

CARATTERISTICHE DI GUIDA - Con questa nuova TDM il feeling è immediato. Certo, come già accennato permangono quelle incertezze nelle manovre da fermo e nei primi metri a bassissima velocità indotte dal peso elevato (oltre 224 kg in ordine di marcia sono tanti), ma tutto lascia presto il posto ad una gratificazione di notevole spessore, che deriva da una guida quanto mai rilassante su qualsiasi percorso. In città si svicola nel traffico con relativa facilità, dominando la scena dall'alto di una posizione di guida che assicura sempre il massimo controllo. In autostrada si fila via veloci, sicuri e discretamente protetti, almeno fino a quando non si va stuzzicare il tachimetro oltre i 150 km/h. Sui percorsi misti poi, che sono il vero regno della TDM, si pennellano le curve con e-

strema dolcezza, sfruttando la grande prontezza di risposta del motore, la regolare azione del bicilindrico Yamaha e dominando senza problemi il naturale sottosterzo indotto dalla ruota anteriore di 18" che da quasi inavvertibile alle medie andature si fa più evidente all'aumentare della velocità.

La discesa in piega è sempre intuitiva e armoniosa, specie quando le gomme di primo equipaggiamento sono le Michelin Macadam, mentre con le alternative Pirelli Dragon GT (abbiamo avuto la fortuna di provarla con entrambe) a dispetto di un lievemente maggiore impegno richiesto al pilota nel trasmettere i comandi, si è ripagati con più grip nella guida al limite e con reazioni più composte in impostazione, in frenata e in uscita di curva in piena accelerazione quando magari si esagera con il gas. La TDM poi non chiede di meglio che esprimersi anche in pieghe da vera sportiva. Bene ancorati al largo manubrio, liberi di spostarsi sulla spaziosa sella senza perdere il confortante contatto con il corpo macchina, la si deve condurre su traiettorie "rotonde", evitando inserimenti nervosi che possano destabilizzare l'assetto complici le sospensioni (specie la posteriore, non dotata di sistema di azionamento progressivo) non eccessivamente controllate che possono prodursi in oscillazioni (sempre comunque ampiamente gestibili) in caso di incertezze a centro curva, quando si cerca di porre rimedio ad eventuali errori parzializzando il gas. Quando invece la si conduce con la necessaria scioltezza e fluidità la TDM ripaga con un'azione davvero gustosa, irreprensibile ed efficace. Chissà cosa potrebbe fare con sospensioni da vera sportiva...

FRENI - Gli spazi di arresto sono più che buoni se riferiti alla categoria delle sport touring "tranquille" cui appartiene la TDM. Mai un cedimento sotto sforzo per l'impianto anteriore, che sollecitato alla morte arriva solo a denunciare un allungamento della corsa della leva. Il risultato della prova da 100 km/h poteva essere anche migliore dei 38,6 metri registrati se non fosse per la tendenza della ruota anteriore a bloccarsi che va prevenuta con "alleggerimenti" del carico sulla leva. Il posteriore non è molto di aiuto nelle staccate violente, a causa dell'evidente trasferimento di carico all'avantreno.

NOIE E INCONVENIENTI - Nessun appunto per la TDM che ha marciato con la massima regolarità per tutta la prova.

PREZZO - Assaggiato un "dolce" di alta pasticceria come la TDM non si può evitare comunque il retrogusto amaro del "conto". 16.650.000 lire a cui aggiungere anche la messa su strada ne limitano, a nostro giudizio, l'altissimo potenziale di vendita. □

VELOCITÀ MASSIMA

208,0 km/h a 7761 giri/"
Dichiarata - km/h

ACCELERAZIONE DA FERMO

Distanza in metri	Tempo in secondi	Velocità d'uscita km/h
0-100	5"28	116
0-400	12"57	171,2
0-1000	24"12	197,5
Tempo in secondi		In metri
0-50 km/h	1"66	13,8
0-100 km/h	4"22	68,8
0-150 km/h	8"87	232,8
0-200 km/h	25"90	1241,5

RIPRESA DA 50 KM/H

Misurata nel rapporto più lungo

Distanza in metri	Tempo in secondi	Velocità d'uscita km/h
0-100	5"5	85
0-400	14"67	146
0-1000	27"25	188,5
Tempo in secondi		In metri
50-100 km/h	7"37	148,3
50-150 km/h	15"07	418,3
50-200 km/h	35"40	1453,5

RAPPORTI CAMBIO

Rapporto inserito	Velocità effettiva km/h	Regime effettivo del motore dopo il cambio marcia (giri/')
Prima	73,4	4876
Seconda	112,9	5796
Terza	146,1	6159
Quarta	177,9	6625
Quinta	201,4	-
Sesta	-	-
A 1000 giri/" in V	-	26,8 km/h
Minima in V	-	32,9 km/h

La circonferenza di rotolamento del pneumatico posteriore è di 1970 mm
* al regime di 7500 giri/'

FRENATA

60 km/h	14,3 metri
100 km/h	38,6 metri

SCARTO TACHIMETRO

Velocità indicata	Velocità effettiva
50 km/h	47,0 km/h
100 km/h	94,5 km/h
150 km/h	142,3 km/h
200 km/h	188,5 km/h

SCARTO CONTAGIRI

Regime indicato	Regime effettivo
3000 giri/"	2160 giri
6000 giri/"	4356 giri
9000 giri/"	6543 giri
12000 giri/"	- giri

CLacson

A 3 metri	98,5 db (A)
A 20 metri	77db (A)

RUMOROSITÀ

Scarico	a 3 metri con motore a 2/3 del regime massimo	82,5 db (A)
Meccanica	a 50 cm con motore a 2/3 del regime massimo	85 db (A)

VIBRAZIONI

in m/s ²	a 100 km/h	a 130 km/h
Pedane	15,5	22,2
Manubrio	11,1	17,8
Serbatoio	7,2	8,9

Soglia fastidiosità: 40 m/s²

Condizioni meteorologiche durante i rilevamenti velocistici: T=23°C; P=1018 mb; U=55%; Velocità vento=0,3 m/s; T carburante=21°C; Peso specifico carburante=736 g/l.

CONSUMO CARBURANTE

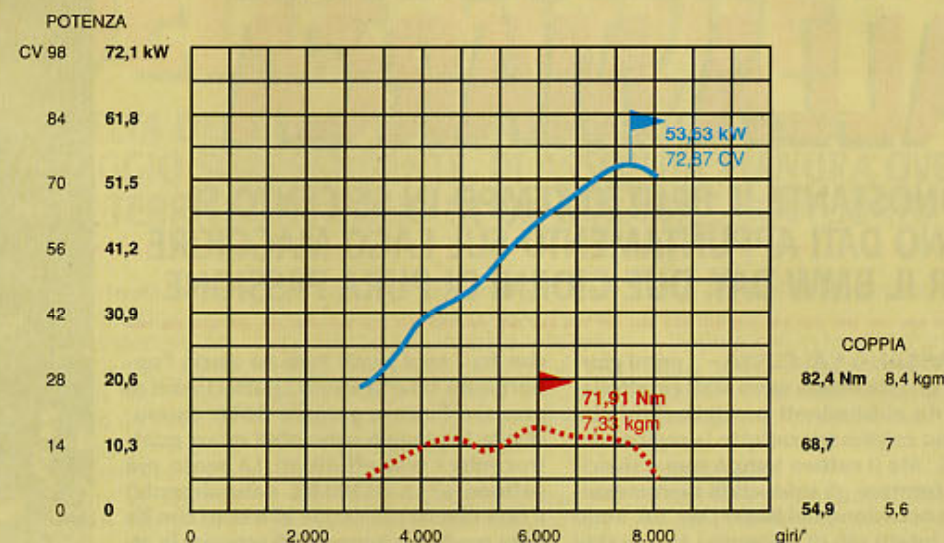
	km/litro
Al limite	8,5
Extraurbano	18,5
Economy run	23,8
90 km/h costanti	22,7
120 km/h costanti	18,5

CONSUMO LUBRIFICANTE

159 cm ³	ogni 1000 km
---------------------	--------------

I NOSTRI RILEVAMENTI

IL BANCO



POTENZA MASSIMA

Effettiva alla ruota
53,63 kW (72,87 CV) a 7400 giri/"
Dichiarata all'albero
77 CV a 7500 giri/"

COPIA MASSIMA

Effettiva alla ruota
71,91 Nm (7,33 kgm) a 6000 giri/"
Dichiarata all'albero
7,8 kgm a 6000 giri/"

CARATTERISTICHE FONDAMENTALI

Cilindrata unitaria: 424,66 cm³; rapporto corsa/alesaggio 0,75; velocità media pistone al regime di potenza massima 16,65 m/s; potenza specifica: 63,16 kW/litro (85,81 CV/litro); potenza per unità di superficie pistone: 0,43 kW/cm² (0,58 CV/cm²); P.M.E. al regime di potenza massima: 10,4 bar; P.M.E. al regime di coppia massima: 10,9 bar.
NOTA: Rapporto motore/banco: 3,6 - Temperatura: 26 °C - Pressione: 1023 mb - Umidità relativa: 47% - Fattore di correzione 1,005.

SLALOM

Sulla base di 60 metri con birilli distanziati di 6 metri	6"9	media 31,2 km/h
Sulla base di 120 metri con birilli distanziati di 12 metri	7"1	media 60,9 km/h

DIAMETRO STERZATA

A destra	5,6 metri
A sinistra	5,6 metri

PESO EFFETTIVO

224,2 kg	Con tutti i liquidi più 5 Kg di carburante
109,8 kg (49%)	Asse anteriore
114,4 kg (51%)	Asse posteriore
Dichiarato 201 kg	A secco

