

# TDM che passione!

Una prova particolare della nuova Yamaha TDM 900, effettuata in occasione del primo raduno "TDMvillage", nella splendida cornice della verde e accogliente Umbria, e in parte sulle strade toscane.

Testo e foto di Claudio Falanga





Punto d'incontro del primo raduno TDM presso l'Ostello "Università del Volo Libero" a Sigillo in Umbria. Sotto: il gruppo di appassionati "tidiemmisti" in partenza per un'escursione nei dintorni di Gubbio.



**T**utto è cominciato con l'invito, da parte dei ragazzi del TDM Italia, a presenziare al loro primo raduno che si è tenuto in Umbria dal 25 al 28 aprile scorso.

Niente di meglio che presenziare a un raduno specifico, con una TDM 900 messa a disposizione dalla Belgarda, per rendersi conto dell'evoluzione di questa moto che avevo avuto modo di apprezzare già nella precedente versione.

Oltre ai miei ricordi ho attinto alle dettagliate informazioni che i possessori del 850 mi hanno fornito. In molti mi hanno detto: "metti in rilievo questo, digli di modificare quello...". Certo, se la Yamaha dovesse dar voce a tutte le richieste dovrebbe sfornare una moto plasmabile, fatta nello stesso metallo usato dal Terminator n° 2 (quello cattivo),



## 1° Raduno TDM Italia

**C**ome ho già accennato sono stato contattato dagli amici del TDM Italia, più precisamente da Tommaso, conosciuto qualche tempo prima sul Passo della Colla.

Ho accettato l'invito e sono andato a curiosare sul sito [www.tdmitalia.it](http://www.tdmitalia.it) che ho trovato molto ben fatto e ricco di passione. In secondo luogo ho contattato la struttura di accoglienza l'ostello "Università del Volo" ([www.univoli.com](http://www.univoli.com)) cui fanno capo una tribù di appassionati del volo libero. Una banda di "flippati" con a capo Lillo, il gestore dell'ostello. In questa struttura l'ospitalità è stata memorabile. Abbiamo mangiato bene, riso, scherzato in un clima di cordiale amicizia, fra persone che non si erano mai viste prima e si erano conosciute solo attraverso la rete.

Si è aggregato anche un ragazzo giunto con un Monster ed è stato accolto fraternamente come gli altri, poi si è aggiunto un suo amico su BMW, al quale è stato riservato lo stesso trattamento. Insomma, una comunità di motociclisti uniti da un modello, ma che nella moto in genere trovano motivo di amicizia e fratellanza. Il raduno è stato molto ben organizzato da Tommaso, con un dettagliato Road Book, e tanti momenti di allegria.

Di questi giorni ho un bel ricordo e la certezza che cambia il tempo, ma i motociclisti rimangono sempre gli stessi: fraterni, casinisti e mai disposti a staccare...a tavola.

# TDM che passione!

nell'omonimo film. Ma tutto sommato anche dai commenti di chi già era dotato della nuova versione, posso affermare che la Yamaha ha colto nel segno anche questa volta.

Ho avuto modo, non solo di scambiare impressioni e opinioni, ma di valutare a fondo in diverse situazioni il modello in questione. Devo

dire che già dal momento del ritiro, in una concessionaria di Firenze, ne ho apprezzato la capacità di districarsi in mezzo al traffico caotico come quello del capoluogo toscano. Poi, usandola in autostrada, ho apprezzato la precisione alle alte velocità e la potenza e per finire l'ho gustata nelle centinaia di chilometri percorsi sulle splendide

statali dell'Umbria. La TDM 900 è indubbiamente molto più leggera della 850, grazie al telaio e forcellone in alluminio e ai cerchi a tre razze alleggeriti. Te ne accorgi, ancora prima di guidarla, solamente nel metterla verticale. Tutto questo si traduce in una maggior maneggevolezza e anche nella possibilità di caricare il mezzo di бага-

gio, senza raggiungere pesi difficili da gestire.

Nei tratti di misto la 900 si dimostra ottima: la metti in traiettoria e ti asseconda obbediente come un cucciolo. Invece hai tra le mani una moto potente: più di 86 CV e 9,1 Kg di coppia, capaci di regalare ottime accelerazioni e godibili allunghi.



Alcuni momenti della nostra prova sulle strade toscane dove abbiamo potuto valutare le doti turistiche della nuova TDM 900.

La frenata è uno dei punti di forza della moto. L'impianto anteriore, del tipo montato sulla R1, fornisce decelerazioni da vera super sportiva, pur rimanendo molto gestibile. Il freno posteriore, che sulle sorelle sportive è quasi inesistente, al contrario, su questa macchina, è parecchio efficace. Personalmente lo trovo molto utile per supportare ed

equilibrare le violente decelerazioni, ma anche per correggere le traiettorie in curva. Sotto il profilo della tecnica motoristica, la TDM vanta l'ormai classico bicilindrico parallelo doppio albero a camme in testa, con cinque valvole per cilindro portato ora alla cilindrata totale di 897cc. Nuovi i pistoni forgiati e nuovi i cilindri con riporto in

materiale ceramico sulle canne. Anche l'imbiellaggio ha subito interventi e gli alberi a camme sono più leggeri e di nuovo profilo. Il radiatore è ora più compatto e utilizza una nuova ventola di 160mm di diametro. Il cambio ha sei rapporti, in luogo delle cinque marce della 850. Questo permette di viaggiare alla stessa velocità con

un numero di giri inferiore, a tutto vantaggio dei consumi e della riduzione delle vibrazioni. In conclusione posso affermare che la TDM 900 è un'ottima moto, che dispone di un buon livello di rifiniture e che a suo vantaggio ha il grande successo riscosso dalla "vecchia" 850, capace di creare una vera e propria comunità "di tidiemmisti".



# TDM che passione!

## PROVA YAMAHA TDM 900

Dopo il grande successo incontrato con la TDM 850, la Yamaha propone una nuova versione rinnovata nella tecnica e nell'estetica. La TDM 900 colpisce immediatamente come oggetto d'alto design, frutto di un attento lavoro di restyling. Le linee tese e spigolose, seguono le più recenti tendenze in fatto d'estetica e la nuova TDM si fa notare per la bellezza e la classe che hanno decretato la Yamaha quale casa giapponese più vicina ai gusti europei. L'aspetto è accattivante, dicevo, ma è soprattutto nella sostanza motociclistica che hanno lavorato i tecnici della casa dei tre diapason. Completamente rinnovata la ciclistica con l'adozione di un telaio in alluminio, in luogo al precedente in acciaio e rinnovato il motore con l'adozione dell'iniezione elettronica che sostituisce i tradizionali carbu-

ratori utilizzati sulla 850. Grazie a questi - e altri interventi - la Yamaha TDM 900 è molto più leggera della versione precedente e dispone di maggiore coppia e più cavalli. Una scelta che vuole inserire la TDM fra quelle moto, con vocazione turistica, capaci di regalare grosse soddisfazioni anche ad un'utenza con pruriti sportivi. Difficile definirla: si potrebbe addirittura inserire fra le sport touring, ma è più esatto classificarla fra le moto con vocazione totale. È un cammino iniziato con le enduro e che ha portato a dei mezzi capaci di affrontare diverse situazioni, fino a specializzarsi nell'uso su asfalto. Una tendenza determinata dai motociclisti, che chiedevano mezzi comodi, maneggevoli, con buona ospitalità per il passeggero e che erano utilizzati prevalentemente dai motociclisti. La TDM 900 è volta a soddisfare l'utenza che cerca comfort e sostanza motociclistica, in altre parole la capacità di affrontare l'uso cittadino, spo-

stamenti lunghi ma anche scorribande fuori porta. La posizione di guida è ben inserita nella moto, con un ponte di comando imponente e ricco di strumentazione. Al centro spicca il grosso contagiri con incorporato l'orologio digitale e la spia dell'olio, sulla destra l'indicatore della temperatura, mentre dal lato opposto troviamo il tachimetro/contachilometri digitale con indicatore del livello carburante. Il tutto è sempre ben leggibile anche con luce diurna intensa. C'è solo la sensazione che il cupolino sia troppo avanzato e che la moto sia più lunga di quello che è in realtà. Nella guida, sulle prime, si ha la sensazione di avere a che fare con un avantreno alquanto leggero, ma dopo mezza giornata d'utilizzo in diverse situazioni, ho avuto modo di apprezzarne la precisione e la solidità. Solo sulle linee autostradali longitudinali e in presenza di sconnesso in curva ho notato qualche incertezza, probabilmente in corresponsabilità con

i pneumatici Dunlop di serie. Sicuramente con un avantreno più carico il problema non si avverterebbe, ma questo andrebbe a compromettere un'impostazione che vuole la TDM adatta a ogni percorso, non escluso quello del convulso traffico cittadino. La moto ha guadagnato sia cavalli (cinque in più) che coppia (un incremento dell'11%), ma l'iniezione conferisce un'erogazione più scorbutica della versione precedente a carburatori. Soprattutto sotto a 3000 giri, il motore appare incerto, mentre oltre questa soglia incomincia a regolarizzarsi sfoggiando una buona progressione. Per com'è impostata può regalare grandi soddisfazioni nella guida sportiva, a scapito di disorientare il motociclista abituato a usare meno il cambio e a rimanere spesso a regimi di rotazione poco elevati. In Yamaha dovranno fare una scelta: o incrementare le ottime doti sportive della macchina (maga-





ri dotando la TDM 900 di una forcella più solida e lasciando invariata l'erogazione del motore) oppure venire incontro alle esigenze del motociclista – che poi rappresenta la fetta maggiore del target di questa moto – eliminando quella sensazione di on-off che si ha azionando “il gas” e correggendo alcuni piccoli difetti. Primo fra tutti il cavalletto laterale troppo appuntito che si rivela una trappola sugli asfalti morbidi. Poi dotando il cupolino di un plexiglass più alto, visto che la distanza di questo dal pilota non porta sufficiente protezione. Si tratta di difetti facilmente correggibili e che non vanno a inficiare il giudizio complessivo di questa macchina che rimane più che positivo.

In questa pagina alcuni particolari del nuovo telaio, del motore, del completo cruscotto e dell'originale cupolino.

## YAMAHA TDM900 Scheda tecnica

### MOTORE

Tipo:	Raffreddato a liquido, 4 tempi, 2 cilindri in linea inclinati in avanti, DOHC, 5 valvole per cilindro
Cilindrata:	897 cc
Alesaggio e corsa:	92 x 67,5 mm
Rapporto di compr.:	10,4 : 1
Potenza massima:	63,4 Kw (86,2 CV) a 7.500 giri/minuto
Coppia massima:	88,8 Nm (9,1 Kg-m) a 6.000 giri/minuto
Lubrificazione:	Carter secco
Alimentazione:	Iniezione elettronica
Frizione:	Dischi multipli in bagno d'olio
Accensione:	TCI (digitale)
Avviamento:	Elettrico
Trasmissione:	6 marce in presa costante
Trasmissione finale:	Catena

### DIMENSIONI

Lunghezza totale:	2.180 mm
Larghezza totale:	800 mm
Altezza massima:	1.290 mm
Altezza alla sella:	825 mm
Altezza minima da terra:	160 mm
Interasse:	1.485 mm
Peso a secco:	190 kg
Capacità serb. carburante:	20 litri
Capacità serbatoio olio:	4,7 litri

### CICLISTICA

Sospensione ant.:	Forcella telescopica
Escursione ruota ant.:	150 mm
Sospensione post.:	Forcellone oscillante (sospensione a leveraggio progressivo)
Escursione ruota post.:	133 mm
Freno ant.:	Doppio disco, diam. 298 mm
Freno post.:	Disco, diam. 245 mm
Pneumatico ant.:	120/70 ZR18M/C (59W)
Pneumatico post.:	160/60 ZR17M/C (69W)

Prezzo: € 9.550 f.c. iva incl.

