



Yamaha TDM 850

DI MASSIMO TEMPORALI - FOTO WOLFGANG/CARRSTUDIO

PROVA



LA NUOVA TDM 850 è rimasta invariata nella linea e nella tecnica, ma continua a piacere per la sua originalità, oltre che per come va.



**Da sempre la
Yamaha TDM 850
rappresenta
l'alternativa alla
stradale classica e
nel suo genere vive
indisturbata dalla
concorrenza. Oggi,
alla sua decima**

Sono senza rivali

**stagione, non
presenta alcun
rifacimento
importante, se non
le nuove livree e il
motore "Euro1". È
ottima per il
turismo e per
divertirsi nel misto.
A poco meno di 17
milioni su strada**

La TDM 850 è nata un decennio fa e a distanza di tempo continua a essere apprezzata da chi cerca un mezzo versatile, ma anche capace di divertire se capita di guidare su un bel percorso ricco di curve. Dal '91 (anno in cui è stata presentata per la prima volta) ha conosciuto una sola evoluzione, quella del '96, dove sono state riviste alcune componenti: strumentazione e comandi più moderni, specchi di nuovo stampo, cupolino abbellito nella forma, oltre alle novità tecniche che hanno interessato la taratura dei carburatori, le migliorie al gruppo frizione e la rapportatura più corta. Per il 2000 cambia solo la versione cromatica della TDM, con l'introduzione dell'argento "mezzanotte" e dell'argento grigio che affiancano il classico rosso/nero. Nella parte anteriore è concentrata la mano del designer. Cupolino e serbatoio danno origine a un corpo unico, armonico e compatto.

LINEE MORBIDE CHE LA FANNO SNELLA

Grazie alla nuova colorazione, le linee di fianchi e coda scorrono più fluidamente e hanno dimensioni nettamente più snelle. Il musetto è aggressivo e assomiglia ad un insetto "incavolato" pronto a pungere. I due faretti hanno le punte esterne all'insù e sono incorniciati di nero, mentre la "corazza" superiore è rappresentata da un piccolo cupolino dotato di vetro fumé. Il cruscotto è quello di una moto sportiva, dove il contagiri e l'indicatore del carburante sono rigorosamente separati dal tachimetro in un'area carbon-look. La grafica degli strumenti è un po' vecchia, ma è comunque ben leggibile. Il display digitale consente di accedere alle funzioni di contachilometri totale e ai due parziali, nonché all'orologio, anche se quest'ultimo avrebbe meritato uno spazio esclusivo. I comandi al manu-

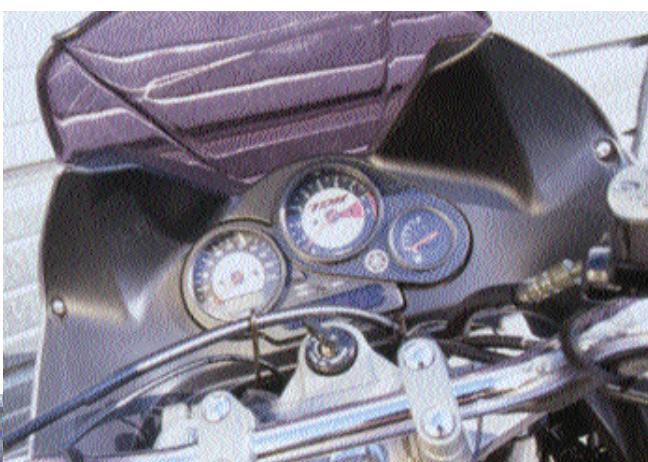
brio sono moderni ed ergonomici come sulle migliori moto attuali; lo starter dell'aria è manuale e in più c'è il pulsante delle "quattro frecce". Gli specchietti cromati anziché neri avrebbero avuto un altro effetto sulla TDM, ma dalla loro hanno la robustezza e la facilità di regolazione. Anche il gruppo pedane sembra molto curato, nel design e nella struttura, presentando, su tutte e quattro, il rivestimento in gomma antivibrazioni. Quello che si dovrebbe chiamare portapacchi sembra servire solo come appiglio per il passeggero, robusto ma migliorabile nelle finiture. La sella è a sportabile secondo una serratura ad essa integrata, ma lo spazio consente di alloggiare solo i documenti e gli attrezzi di dotazione.

FRULLA COME UN "V" IL POTENTE PARALLELO

Il bicilindrico, inserito nel classico telaio Deltabox Yamaha d'acciaio, è il collaudato 850 che equipaggiava la stradale TRX, bialbero, 10 valvole, con rapporti accorciati

COMODA E SPORTIVA

questa è la TDM. Il manubrio alto e largo consente un ottimo controllo sulle strade tortuose oltre che in città.



LA STRUMENTAZIONE è ben leggibile e ricorda le sportive.



rispetto la prima versione TDM, sia per quanto riguarda le prime due marce che la trasmissione finale la quinta allungata. Una particolarità tecnica è l'imbiellaggio che invece di essere a 360° (com'è normale su un 2 cilindri affiancati) ha i perni sfalsati a 270°: ne risulta un motore con la fase degli scoppi (e quindi il rumore e il modo di erogare la coppia) di un V di 90°.

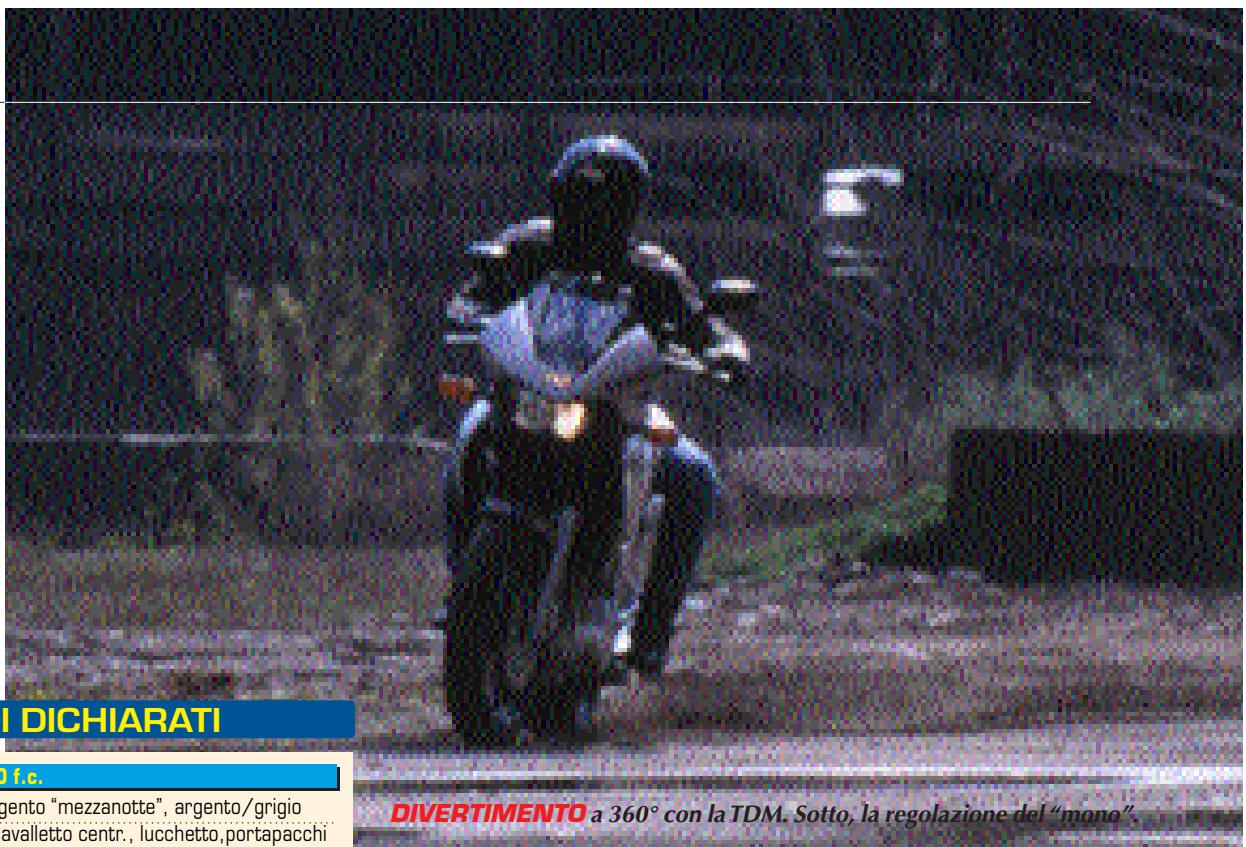
Le sospensioni regolabili confermano l'impiego stradale della TDM; mentre la forcella rispetta i canoni classici per il settaggio, l'ammortizzatore posteriore (senza articolazione progressiva) è dotato di doppia molla, di diversa rigidità, dove la funzione di una integra la seconda. L'impressione che il peso della carrozzeria sia concentrato sull'anteriore si avverte anche una volta montati in sella. Sembra lunga la TDM e la posizione del pilota non pare favorire la guidabilità.

MANUBRIO LARGO MA DA STRADALE

Questione di pochi minuti, il tempo di abituarsi a un assetto che non è quello classico. Il serbatoio è abbastanza grande e anziché presentare gli incavi anatomici laterali per la sistemazione delle ginocchia, è leggermente piramidale. Il manubrio è alto e distante dalla posizione del pilota e perdipiù non è

nemmeno troppo largo. La sella, al contrario, è bassa da terra e scavata, abbastanza vicina alle pedane, ma senza troppo compromettere la comodità delle gambe.

Basta infilare la prima marcia per capire che il cambio non è dei migliori; il "clack" d'inserimento riguarda un po' tutti i rapporti e denota una scarsa rapidità. Non sempre è preciso, così come anche la frizione richiederebbe interventi



I DATI TECNICI DICHIARATI

Prezzo

L. 16.820.000 f.c.

Colori

rosso/nero, argento "mezzanotte", argento/grigio

Accessori

borse laterali, cavalletto centr., lucchetto, portapacchi

Garanzia

1 anno + 2 anni Formula YES

Importatore

Belgarda, via Tinelli 67 - 20050 Gerno di Lesmo (MI)

telefono 03960961 - telefax 0396064379

telefono 03960961

MOTORE

Tipo	2 cilindri paralleli, 4 tempi, raffreddato a liquido
Alesaggio x corsa	83,5x67,5 mm
Cilindrata	849 cc
Rapporto compr.	10,5:1
Potenza max	78 cv a 7500 giri
Coppia max	8,1 kgm a 6000 giri
Distribuzione	bialebero, 10 valvole
Alimentazione	doppio carburatore Mikuni BDSR 38
Accensione	elettronica TCI
Avviamento	elettrico
Frizione	multidisco in bagno d'olio, comando meccanico
Cambio	5 marce. Rapporti dalla prima: 2,64, 1,94 1,50, 1,17, 0,96 prim. ingranaggi DD (67/39), finale catena (43/16)
Trasmissioni	

CICLISTICA

Telaio	bitrave scatolato Deltabox di acciaio
Interasse	1.470 mm
Cannotto/avancorsa	25°/105 mm
Forcella/escursione	teleidraulica con steli da 43 mm / 149 mm
Regolazioni	precarico molla e freno estensione
Sospensione post.	ammortizzatore centrale doppia molla
Escursione	140 mm
Regolazioni	precarico molla e freno estensione
Freno anteriore	doppio disco idraulico da 298 mm con pinza a quattro pistoncini
Freno posteriore	disco idraulico da 245 mm con pinza a due pistoncini
Pneumatici	110/80-18" e 150/70-17"

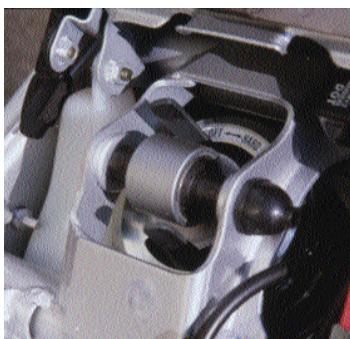
DIMENSIONI E PESO

Lunghezza max	2170 mm
Larghezza max	780 mm
Altezza sella	795 mm
Serbatoio benzina	20 litri
Peso a secco	201 kg

MANUTENZIONE

Olio motore	3,0 litri SAE 20W50, cambio ogni 6000 km
Candele	NGK DPR-E9 cambio ogni 6000 km
Pneumatici	2,25 bar ant. e 2,75 bar post.

DIVERTIMENTO a 360° con la TDM. Sotto, la regolazione del "mono".



ben più radicali di quelli che sono stati apportati nel '96: non lavora progressivamente e stacca subito.

Per fortuna l'ottima coppia del motore non richiede continui interventi del cambio, ma si può anzi sfruttare la forza del bicilindrico. Fra i 5000 e i 7000 giri il "twin" dà il meglio di sé, mentre se si viaggia nel rapporto più lungo non bisogna

scendere sotto gli 80 km/h (a 3000 giri circa) se non si vogliono avvertire fastidiosi giochi di trasmissione.

La guida della TDM è invece lodevole e la 850 Yamaha si comporta come una perfetta motocicletta stradale. Le curve vengono arrotondate imboccando sempre la traiettoria ideale, a patto di non arrivare lunghi e pretendere di correggere a freni pinzati. Il peso e la taratura soft delle sospensioni in alcuni casi possono rappresentare un limite nella guida brillante e disinvolta dei piloti esperti. In altri casi, come ad esempio su strade un po' sconnesse, rappresentano la scelta migliore per guidare forte e in tutta sicurezza. La dimensione contenuta dei pneumatici consente rapide manovre di "scarto", evidenziando le do-

PREGI

GUIDA SPORTIVA Si possono tenere gli stessi ritmi di moto ben più sportive. E per guidarla al limite non serve una grande esperienza.

COMFORT SOSPENSIONI Tendenzialmente sono morbide e ogni deformazione della strada non viene percepita né dal pilota né dal passeggero.

LINEA ACCATTIVANTE Il design è originale e lo confermano i 9 anni di permanenza sul mercato. È un ibrido fra la moto da strada e quella da enduro.

DIFETTI

CAMBIO E FRIZIONE Il cambio aumenta di ruvidità quando si "tirano" la marce. La frizione non è progressiva e tende ad allungare quando si scatta da fermi.

STABILITÀ IN FRENAZIA L'eccessivo trasferimento di carico sull'anteriore e sulla stretta gomma da 110/80 mettono in crisi la tenuta del pneumatico in staccata.

PEDANE PASSEGGERO Sono ben rifinite e comode, ma sono posizionate troppo vicine all'ingombrente staffa di supporto dei tubi di scarico.

PROVA

PRESTAZIONI

VELOCITÀ Km/h |

massima	204
dichiarata	n.d.

ACCELERAZIONE DA FERMO

da 0 a 100 m	5"1
da 0 a 200 m	7"8
da 0 a 300 m	10"1
da 0 a 400 m	12"2 / 173 km/h

RIPRESA DA 50 km/h in 5°

da 0 a 100 m	5"2
da 0 a 200 m	8"7
da 0 a 300 m	11"6
da 0 a 400 m	14"1 / 149 km/h

CONSUMO km/l |

città	14,5
extraurbano	18,5
autostradale (130 km/h)	16,5
autonomia media	310

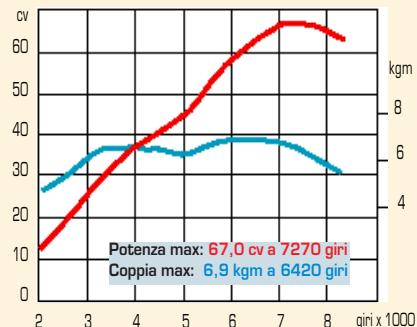
PESO |

verificato senza benzina	220
dichiarato a secco	201

IL "TWIN" 850 da il meglio di sé fra i 5000 e i 7000 giri, ma può allungare tranquillamente fino all'intervento del limitatore a 9500 giri. Già dai 3000 è però in grado di riprendere.



LA PROVA AL BANCO



	cv	giri/min.	kgm	giri/min.
1	67,0	7270	6,9	6420
2	82,5	7270	8,5	6420

1 Valori rilevati al pneumatico
2 Valori corretti all'albero

La prova è stata eseguita su un banco inerziale Fuchs. Le curve del grafico sono riferite alla misurazione al pneumatico. Correzioni a norme CE95/1.

Condizioni della prova:
temperatura 19 °C
pressione 999 hPa
umidità 50%

ti di maneggevolezza che la Yamaha detiene. In piega si arriva a grattare per terra le pedane senza troppa fatica, non tanto per la loro posizione bassa, ma per la facilità con cui si raggiunge il limite.

Il passeggero sta comodo, anche se inevitabilmente finisce per appoggiare i piedi sul supporto degli scarichi. In due, il posteriore tende a "sedersi" troppo e la guida ne risente quando il ritmo di marcia aumenta. A 130-140 orari si viaggia con la comodità di un pullman. Niente aria né vibrazioni, per non parlare della rumorosità degli scarichi, molto contenuta. Quando si spreme l'850 cc non serve tirare oltre i 7500 giri, anche se il limitatore entra a 9500 giri, poiché il tiro diventa piatto. Fra una marcia e l'altra il motore cala un po' troppo di giri (addirittura oltre i 1000 giri), segno che la rapportatura non è poi così ravvicinata. In quinta si raggiungono i 210 all'ora a 8000 giri (al limite della zona rossa), abbassando leggermente il busto per farsi proteggere dal cupolino. La frenata è sufficientemente progressiva, ma l'elevato trasferimento di carico sull'anteriore e la dimensione ridotta del pneumatico non garantiscono sempre la perfetta stabilità dell'avantreno.

