

YAMAHA TDM 850

REGRESO AL ASFALTO



www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com

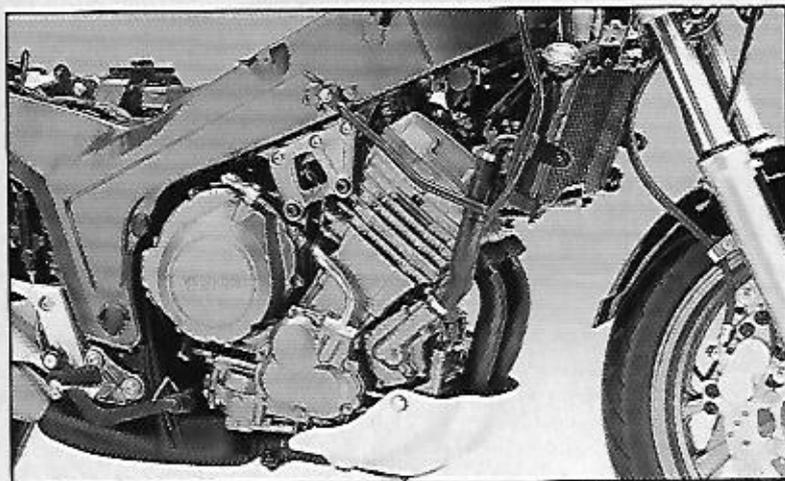


SI LA SEMANA PASADA PUBLICAMOS UN DIBUJO DE LA QUE PODRIA SER LA YAMAHA TDM 850, ADELANTANDONOS A LA DIFUSION DE LA NOTICIA POR PARTE DE YAMAHA JAPON, HOY YA PODEMOS OFRECEROS CON TODO DETALLE, LA MOTO QUE SERA LA BOMBA DE YAMAHA EN EL PROXIMO SALON DE PARIS.

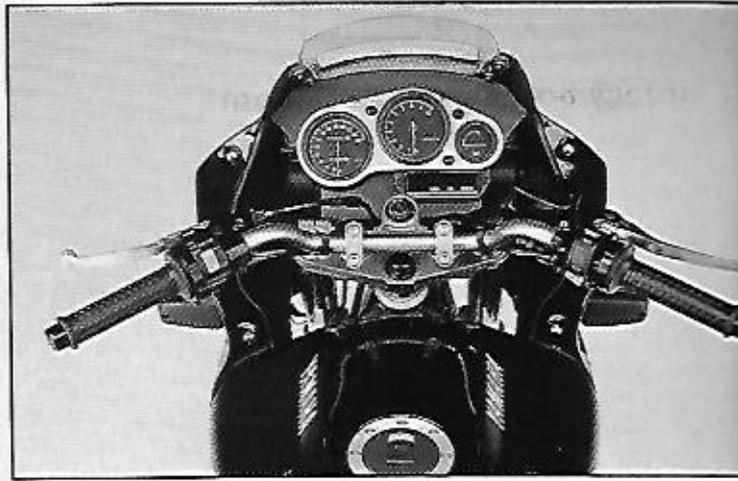
UNA MOTO 100 X 100 DE CARRETERA, PERO REALIZADA SEGUN LA FILOSOFIA TRAIL: UNA DEPORTIVA MOTO DE CARRETERA, QUE ABRE UNA NUEVA CATEGORIA DE MOTOS QUE REGRESAN AL ASFALTO.

José Codina





Detalle de la colocación del motor en el bastidor y las modificaciones que se pueden apreciar a simple vista comparándolo con el de la XTZ 750.



El puesto de conducción está mucho más cuidado que en la XTZ 750, con detalles más lujosos y cuidados. El manillar es estrecho, en plan de moto turística.

Según Yamaha Japón, la nueva TDM 850 se inscribe en una nueva categoría de motocicletas: la "New Sports Class". Una nueva categoría de deportivas, que nada tiene que ver con las hasta ahora conocidas superdeportivas del altas prestaciones y centenarias caballerías.

REVOLUCION BICILINDRICA

Pero no sólo Yamaha se ha apuntado a esta nueva moda japonesa. Kawasaki ya presentó su KLE 500 en el pasado Salón de la IFMA de Colonia, basada en la misma filosofía que la nueva Yamaha TDM 850, pero con aspecto más trail.

Una filosofía que Yamaha ya había experimentado con la ligera TDR 250. Una moto trail muy de carretera, propulsada por el motor bicilíndrico dos tiempos de la TZR 250. Una filosofía que ahora ha ampliado su campo de acción con la nueva y espectacularmente agresiva TDM 850.

¿Qué está sucediendo con estas nuevas motos?, pues una pequeña revolución bicilíndrica, o lo que podría ser lo mismo, que los fabricantes japoneses ya han encontrado "el final del camino" para las motos trail. O sea, su regreso al asfalto, que es la faceta donde más las emplean la gran mayoría de sus propietarios.

Y como era de prever, las motos de trail, han vuelto a la negra cinta de asfalto, tras un largo camino y una lenta metamorfosis, convertidas en otra cate-

Horquilla de 160 mm. de recorrido y doble freno de disco de 298 mm. de diámetro, mandados por pinzas de cuatro pistones. La rueda es de 18 pulgadas.



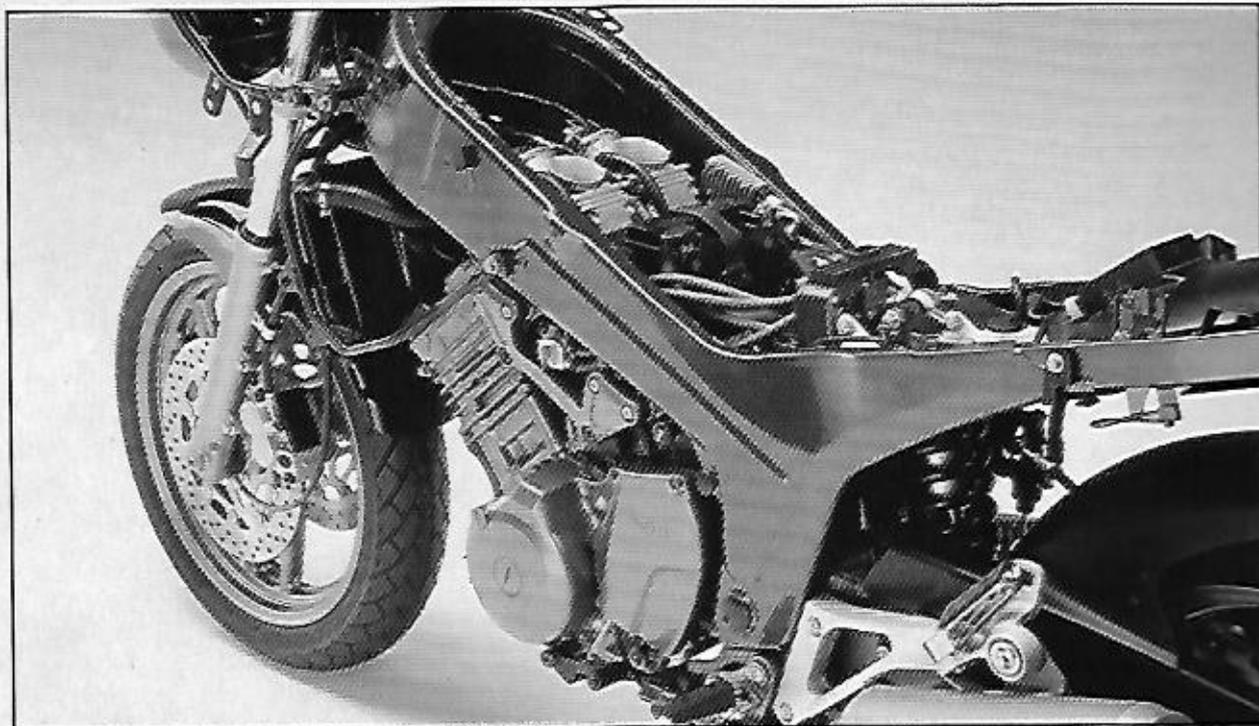
goría de motos deportivas. Transformadas en la "New Sports Class", como la mina Yamaha. Convertidas en manejables, cómodas y ágiles en carreteras de todo tipo, dejan prestaciones en los rápidos circuitos autopistas para las últimas y sofisticadas superdeportivas de nueva generación "race".

En pocas palabras, que los japoneses han encontrado un nuevo tipo de moto que ofrecer a sus incondicionales con nuevos conceptos totalmente válidos sin que la nueva categoría solape a ninguna de las existentes, pues ya desde su nacimiento posee una personalidad muy acusada.

NO SE TRATA DE UNA TRAIL

Esto debe quedar muy claro desde el principio.

Si la Yamaha TDR 250 y la



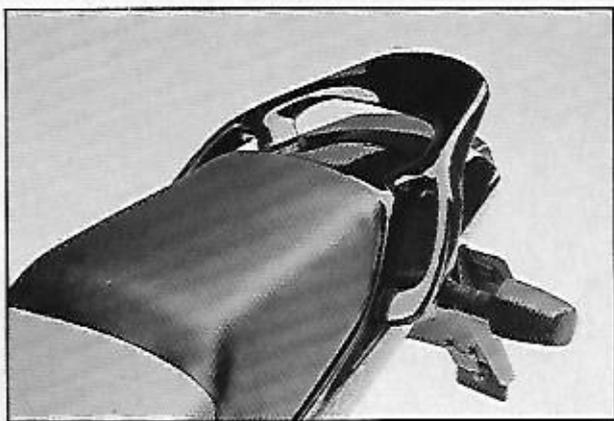
SERA PRESENTADA ESTA SEMANA EN EL SALON DE LA MOTO DE PARIS

FILOSOFIA TRAIL APLICADA AL 100 X 100 EN UNA MOTO DE ASFALTO

Las Kawasaki KLE 500 conservan algunos rasgos en común con las trail, como son los manillares anchos de "off road", suspensiones más o menos largas y neumáticos de doble uso "on-off",... todo esto desaparecido en la nueva máquina de asfalto.

La TDM 850 no es una trail. Es una moto de asfalto.

Hubiese cabido esa remota posibilidad de ser una moto de doble uso, si los ingenieros encargados de su desarrollo no hubieran completado su metamorfosis hacia el asfalto. Pero para motocicleta de este tipo, Yamaha ya cuenta con su modelo XTZ 750 Super Ténéré, por lo que la TDM 850 no debía solaparla.



Detalle del lugar del pasajero, en el segundo piso del asiento y con una preciosa agarradera a modo de spoiler aerodinámico de perfecta terminación.

moto deportiva -ya hasta turística- para quienes no quieran ir "vestidos de luces" y que deseen viajar más cómodamente que sobre las superdeportivas de la última hornada.

Bajo estos cánones, más las pinceladas correspondientes a modas y diseños imperantes, más el toque personal de su departamento correspondiente de R&D-Research & Development-, ha nacido la nueva fiera de Yamaha, que atiende a las siglas TDM 850.

Al pertenecer a una nueva categoría de motos deportivas, su diseño debía ser distinto a todo lo que existía en el mercado y las fotos son fiel reflejo de que los diseñadores de la firma de Iwata lo han conseguido.

Su aspecto se asemeja a una mezcla entre una FZR y una Super Ténéré. A una moto llegada desde el "fin del mundo", directamente de las películas de "Mad Max", o de la "Guerra de las Galaxias", una moto perteneciente a un guerrero sideral,... pues su agresividad queda remarcada al instante por su espectacular fisonomía.

Doble óptica sobresaliendo del escudo carenado, que se extiende hasta los laterales de la culata para contornear el radiador del líquido de refrigeración, un amplio y alto depósito -18 litros de capacidad- completa la masiva forma frontal de la moto, que destaca del estilizado y ligero diseño de su parte posterior, con un asiento "dos pisos", rematado por un perfilado colín y agarradera a modo de spoiler aerodinámico de bellísima realización. La silueta se completa con dos escudos y aerodinámicos guardabarros sobre cada rueda y las masivas formas del motor y chasis -éste pintado en color negro-, que quedan a la vista de los curiosos, para dar mayor agresividad al conjunto.

MOTOR XTZ 850

Por todo esto la "TDMax" ha visto como el manillar se estrechaba, sus suspensiones se acortaban, como crecía el diámetro de sus frenos de disco, como sus neumáticos cambiaban los surcos de sus dibujos y a las llantas les llegaba la aloación ligera de aluminio... para convertirse en una moto 100 x 100 de carretera,... aunque todavía conserva alguna pincelada trail.

UNA DEPORTIVA DIFERENTE

Así nace una nueva categoría de motos deportivas todo uso, para carretera nacional, asfalto y curvas de todo tipo, y que no se desmenuzará mal en autopistas. Una



La rueda posterior es de 17 pulgadas, neumático de perfil bajo 100 x 100 de asfalto, freno de disco de 245 mm., basculante rectangular, un silencioso por cada costado,...

Dos años hemos tenido que esperar para ver la tecnología "Génesis Twin" aplicada a otra motocicleta y también a otro motor. El nuevo propulsor hereda la vanguardista tecnología de los motores FZ y FZR tetra-cilíndricos, con el bloque motor inclinado hacia delante, refrigeración líquida, cinco válvulas por cilindro mandadas por un doble árbol de levas, etc., etc., que ha sido remozado para la ocasión.

La remodelación ha afectado sus medidas interiores y exteriores, por lo que se presenta más masivo que el motor de la XTZ 750 Super Ténéré, al recibir ahora un nuevo cubicaje de 849 c.c., al llevar los ingenieros de Yamaha las medidas de sus cilindros hasta 89,5 y 67,5 mm., 2,5 mm.



...s de diámetro y 4,5 mm. más de carrera
...e en la XTZ 750, que conserva sus
...edidas en 87,0 x 63,0 mm..

De los 849 c.c. comprimidos a 9,2 a 1
...alimentados a través de dos carburado-
... Mikuni BDST 38 -cuya caja de filtros
...upa parte del depósito-, se extraen 77
... de potencia máxima a 7.500 rpm. -70
... a 8.500 en la XTZ- y un par máximo de
... kgm. a 6.000 vueltas -7,6 kgm a
... 000 en la XTZ-, con lo que se observa
...e el aumento de cubicaje no ha estado
...stinado exclusivamente a la busca de
...balería. Esta ha llegado intrínsecamen-
...acompañando dicho aumento, pues en
...nde más se ha trabajado en el nuevo
...mpulsor, ha sido en la obtención de un
...mejor respuesta en toda la gama de revo-
...ciones y en mejorar su par máximo,
...nsiguiendo un motor más tranquilo -
...tencia máxima mil rpm. por debajo de
...XTZ- y de mayor facilidad de uso por
...rte de sus propietarios, que dispondrán
...unos bajos de locomotora. También se
...n modificado y reforzado el cigüeñal,
...elas, árboles de equilibrado, cambio de
...ocidades -que sigue siendo de cinco-,
...brague, etc., etc..

La estructura interna del motor TDM
...0 sigue fiel a la de su hermana pequeña
...Z 750. Detrás mismo del cigüeñal se ha
...locado el eje del cambio y sobre éstos
...s el eje primario con su embrague, que
...ha conseguido posicionar inmediata-
...ente detrás del bloque de cilindros incli-
...dos a 45 grados, con lo que se consigue
...motor de dimensiones muy compacta-
...s. El cigüeñal sigue estando calado a
...0 grados, posee dos árboles de equili-
...brado antivibraciones y la lubricación sigue
...ciéndose por cárter seco, chupando la
...mba de un depósito de 4,2 litros de

capacidad, instalado junto al bastidor.

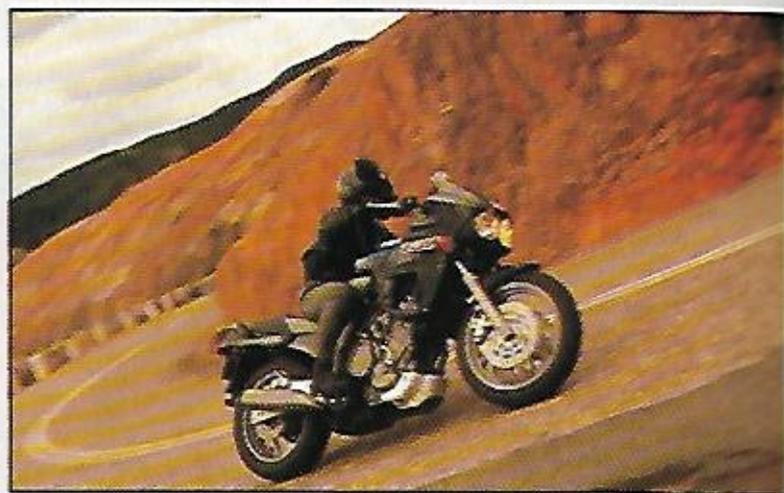
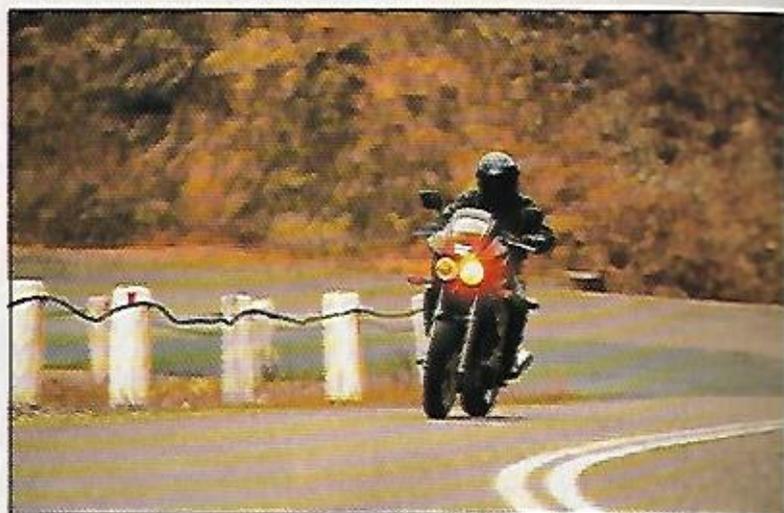
Según fábrica, con los 77 CV de potencia,
... la TDM 850 deberá estar sobre los
... 205-210 km/h. de velocidad máxima, sin
... que esta cifra les haya interesado dema-
...siado conseguirla, pues según Yamaha se
...han cuidado más otros aspectos de la
...moto que el de su velocidad límite.

PARTE CICLO

Uno de estos aspectos que Yamaha
...afirma haber cuidado al máximo, podría
...ser sin lugar a dudas toda la parte ciclo,
...que aparece ya a primera vista sobredi-
...mensionada.

Nada menos que un formidable chasis
...Deltabox es el que recibe la nueva TDM,
...con el que la rigidez del conjunto estará
...más que asegurada. Se trata de un basti-
...dor realizado en tubo rectangular de chapa
...de acero extrusionada, formando una "U"
...invertida, cuyo diseño se asemeja al de las
...FZR 1000, pero mucho más estrecho al
...adaptarse a las contenidas medidas del
...motor bicilíndrico TDM 850, que es sujeta-
...do a través de cuatro pequeñas triangula-
...ciones, con lo que el propulsor queda
...suspendido del chasis y entra a formar
...parte del conjunto y así aumentar su rigi-
...dez.

Su geometría de dirección es del todo
...asfáltica, con 25 grados de inclinación
...para la columna y 105 mm. de avance,
...con lo que su estabilidad a alta velocidad
...en línea recta está más que asegurada. En
...esto también influirán un robusto bascular-
...ante en tubo de acero de sección rectangular,
...una horquilla de 41 mm. de grosor de
...barras y 160 mm. de recorrido, y un
...monoamortiguador -de 47 mm. de reco-



www.motosclasicas80.com
 info@motosclasicas80.com



CHASIS DELTABOX, TRES FRENOS DE DISCO, SUSPENSIONES CORTAS,...
 MOTOR XTZ DE 850 C.C., DOHC 20 VALVULAS, CON 77 CV DE POTENCIA

rido- que bajo un revisado sistema New Monocross de bieletas de progresividad variable, otorgará a la rueda posterior un recorrido de 140 mm..

Las llantas son de aleación ligera de aluminio de tres palos dobles, en medidas 3,00 x 18 delante y 4,00 x 17 detrás, calzando unos neumáticos evidentemente de asfalto en medidas 110/80 y 150/70 respectivamente. El equipo de frenos está a la altura del resto de la moto, con un doble disco delantero de 298 mm. con pinzas de cuatro pistones y un simple disco de 245 mm. y pinza de doble pistón apuesto para la rueda posterior.

OTROS DETALLES

A falta de una revisión de detalles "in situ", la hemos realizado "dejándonos el ojo" en las diapositivas del dossier de prensa "avant Paris", en las que se puede observar el doble tubo de escape -uno por cada lado de la moto- con unión silenciosa debajo del motor. Los codos de los escapes huyen por debajo del motor y reciben una protección -¿? de aspecto trail, que es la única pincelada aventurera que conserva de su "pasado aventurero" la TDM 850.

El peso de la moto que dá fábrica es de 199 kilos. 4 kilos más que la XTZ 750, un peso algo superior a lo esperado para una moto que se precie de ser considerada deportiva, pero también hay que tener en cuenta que Yamaha no ha trabajado en reducir el peso de la TDM 850, para no elevar su precio al tener que recurrir a



materiales más sofisticados. Toda la moto se ha cuidado mucho más que la XTZ 750, presentado un aspecto más sobrio y realzado, con un tablero de instrumentos más lujoso y cercano a otras motos de asfalto. Otros detalles de buena finición son el asiento que está realizado en dos colores de tapizado, la preciosa agarredera-spoiler aerodinámico, las estriberas del pasajero en fundición de aluminio,... y otros

detalles que ya os comentaremos cuando veamos la moto "en vivo".

EN PARIS

Esto sucederá esta misma semana en el Salón de la Moto de París, que abrirá sus puertas en la "Ciudad de la Luz" del 30 de noviembre al 9 de diciembre.

Un salón donde las marcas japonesas acostumbran a presentar cada año una novedad en el campo del trail. Hace dos años le tocó el turno a Yamaha con su XTZ 750, repitiendo la fórmula este con la revolucionaria TDM 850. ¡Atentos a la próxima semana, pues vía pueden haber más sorpresas.

YAMAHA TDM 850