

Yamaha ha dado un paso hacia adelante en busca de una concepción diferente de la moto utilitaria. La línea New Sport abre las puertas hacia el futuro con la Yamaha TDM 850, una máquina de aspecto un tanto abstracto y silueta agresiva que, por encima de la aceptación que pueda tener en el mercado debido a su estética, busca sorprender a los más incrédulos con unas prestaciones en línea con una máquina de carretera y una facilidad de conducción digna de una trail.

¿DE DONDE VIENE?

Del origen real de la TDM 850 habría mucho que hablar, pues son varios los motivos que han podido inspirar y motivar a Yamaha a romper con la rutina en la creación de nuevos modelos dando vida a semejante aparato.

Por supuesto, una de los principales motivos habrá sido la creciente asfaltización de los modelos trail, pues teniendo en cuenta que Yamaha fue pionera en el nacimiento del dicho fenómeno, ellos mismos han sido testigos a través de los años de la demanda de máquinas trail con prestaciones y cualidades hasta 75% asfálticas.

Esto se ha visto reflejado tanto en la motos de la firma de Iwata como en la de las restantes fábricas niponas e italianas, pues los continuos estudios de mercado efectuados por los responsables de las marcas han obligado a este progresivo recorte de suspensiones, adelgazamiento de posos, etc... en busca de la mejora de las prestaciones en ciudad y carretera, muy a pesar de la pérdida de efectividad para andar rápido por campo con agilidad.

El límite que estableció la creación de la Yamaha Super Ténéré 750, como trail de prestaciones 75% carretera y 25% montaña y que junto a otras marcas de similares características, obtuvieron gran aceptación en el mercado nacional y más allá de nuestras fronteras, marcó el inicio de la futura creación de la TDM como trail de prestaciones asfálticas, o bien como moto de carretera de origen trail.

Otro de los orígenes de tan peculiar máquina podríamos encontrarlos en países vecinos como Francia. Los peculiares preparadores de nuestro país vecino se las ingeniaron para dar luz a la moda Supermotard, basada en la transformación de máquinas de T.T y enduro a asfalto, mediante la sustitución de las llantas de serie por unas de menor diámetro y mayor

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com





FICHA TECNICA

YAMAHA TDM 850

MOTOR

Tipo: Bicilíndrica paralela de 4 tiempos, inclinado a 45°, refrigerado por agua y con doble árbol antivibraciones. **Distribución:** Doble árbol de levas en cabeza movido por cadena, cinco válvulas por cilindro. **Diámetro x carrera:** 89,5 x 67,5 mm. **Cilindrada:** 849 c.c. **Compresión:** 9,2 a 1. **Potencia máxima:** 77 CV a 7.500 rpm. **Velocidad lineal del pistón:** 16,87 mts/seg. A régimen de potencia máxima - **Zona Roja:** 8.500 rpm. **Par máximo:** 8,1 kgm. a 6.000 rpm. **Alimentación:** Dos carburadores Mikuni BDS136. **Lubricación:** Bomba trocoidal en cárter seco. **Puesta en marcha:** Arranque eléctrico.

TRANSMISIONES

Transmisión primaria: Por engranajes. **Embrague:** Multi disco en baño de aceite. **Transmisión secundaria:** Por cadena. **Caja de cambios:** 5 velocidades. **Relaciones de cambio:** 1ª-2,846 2ª-1,850 3ª-1,318 4ª-1,074 5ª-0,900. **Relación final:** 16/44.

PARTE ELECTRICA

Generador: Alternador. **Batería:** 12 V 10 Ah. **Encendido:** Electrónico digital CFI. **Faro:** Doble óptico.

CHASIS

Tipo: Deltabox de tubo rectangular realizado en chapá de acero extrusionada. **Basculante:** De acero en sección rectangular. **Angulo columna dirección:** 25°. **Avance:** 105 mm. **Suspensión delantera:** Horquilla telescópica de 41 mm. de diámetro y 160 mm. de recorrido. **Suspensión posterior:** Monoamortiguador anclado en un sistema de bieletas de progresividad variable, con 140 mm. de recorrido.

RUEDAS

Llantas: Aleación de tres palos en medidas 3'00-18 delante y 4'00-17 detrás. **Neumáticos:** 110/80-18 delante y 150/70-17 detrás.

FRENOS

Delante: Doble disco de 298 mm. con pinzas de doble pistón paralelo. **Detrás:** Simple disco de 243 mm. con pinza de doble pistón.

CAPACIDADES

Depósito gasolina: 18 Litros. **Reserva gasolina:** 3,5 Litros. **Cárter motor:** 4,2 Litros. **Circuito refrigeración:** 2,5 Litros.

DIMENSIONES Y PESO

Largo total: 2.225 mm. **Anchura total:** 760 mm. **Altura total:** 1.260 mm. **Altura asiento:** 795 mm. **Distancia entre ejes:** 1.475 mm. **Distancia al suelo:** 160 mm. **Peso en vacío:** 199 Kg. **Peso en orden de marcha:** Distribución de masas: **Relación peso potencia:**

garganta similares a las utilizadas en una 600 o 750 c.c. de carretera, el recorte y endurecimiento general de las suspensiones, la búsqueda de mejor potencia a altos regímenes de motor, etc...

Pero estas posibles causas del nacimiento de la TDM tienen un factor común: la creación de máquinas de asfalto de fácil pilotaje con base en motos de montaña o trails, que acaban por tener poco que ver con las típicas motos de carretera y manillar estrecho de más técnica conducción.

Así nos encontramos con un reducido fenómeno que tuvo lugar en algunos países europeos. Algunos atrevidos motards se dedicaron a sustituir en sus genuinas superbikes 750 o 1000 c.c. de carretera, los semimanillares de tan racing posición por un ancho manillar de motocross.

Esta, a pesar de que pueda parecer una pincelada folklórica se extendió bastante en Alemania, donde algunos motards de mucha barriga y poco aguante buscaron una posición de conducción más cómoda para viajar en sus llamantes GSX R o FZR. Por supuesto, la línea y estética que ofrece una gran superbike con un manillar de motocross, puede llegar a afectar seriamente el buen gusto de más de un usuario...

De todas formas, el boceto definitivo, el anterior al nacimiento de la TDM, se vio en Francia por primera vez en 1987 bajo las siglas 085.

¿A DONDE VA?

Con la llegada de la TDM al mercado por "petición" del usuario medio europeo, hace falta hacer una reflexión y darnos

D.N.I.

YAMAHA TDM 850

Cilindrada: 849 c.c.

Potencia: 77 C.V.

Velocidad máxima: 202 Kmh.

Precio: 1.099.800.- ptas.

Lo mejor: Finura y tacto de funcionamiento.

Lo peor: Peso en parado.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA (km/h)	Erguido	Agachado
	194	202
ACELERACION (s.) SALIDA PARADA	400 m.	1.000 m.
	12.6	24.7
CONSUMOS (Litros/100 km)	7.6	
	CIUDAD	
	CARRETERA	Deportiva
	AUTOPISTA	
	100 km/h.	9.6
	120 km./h.	150 km./h.
	6.2	7.9

cuenta de lo ocurrido. Para los apasionados de la montaña en su aspecto más deportivo existe ya su tipo de moto, las "enduro" con ruedas de tacos. Para los usuarios de una moto útil para desplazarse, pero que sean aficionados a las excursiones por montaña, se han creado las trail, y para los apasionados de la velocidad encontramos las más radicales "R", etc...

Pero en este mundo hay gustos para todos, aficionados que compran sus motos con el corazón y otros que lo hacen con la razón.

Además de existir modelos para cada gusto, hay motos pensadas para cumplir con la única misión de llevar a sus dueños hasta donde el quiera y de la forma más fácil posible. Son las llamadas utilitarias y que, sin ser grandes especialistas en nada, son entendidas en casi todo.

En realidad, el uso de la moto como vehículo de utilización diaria es una de las facetas más importantes a cumplir por los nuevos modelos, y es por ello que los usuarios buscan cada vez más una máquina ideal para divertirse, sí, pero que se convierta además en su medio de transporte.

La Yamaha TDM 850 viene directamente encaminada a este tipo de usuario, ofreciéndole una facilidad de conducción similar -o mejor aún- que la maxi trail Super Ténéré 750 y unas prestaciones y efectividad apenas inferiores a la de la racing FZR 600. Así pues, la TDM recoge las virtudes de sus hermanas en lo que a prestaciones y estilo de conducción se refiere, aunque se encuentre en tierra de nadie a la hora de especializarse.

¿FZR O S.TÉNÉRÉ?

Si comparásemos una Super Ténéré 750 con la TDM 850 habría dos cosas importantes a destacar. Por una parte, la mejora en las prestaciones del motor 850 utilizado en la TDM (recordad que sus motores sólo se diferencian en cilindrada y en el escape) que se centra sobretodo en el mejor funcionamiento de su respuesta en bajos. Por otra, la mucha mayor efectividad de la parte ciclo en carretera, mostrándose la TDM mucho más segura y efectiva tanto por parte de las suspensiones como de los frenos (desde luego, algo muy mejorable en la Super Ténéré).

En consecuencia, la TDM se muestra superior en carretera aunque, por supuesto, ha visto eliminada su posible utilización por montaña...

Comparándola con una FZR 600 ocurre algo parecido, pues la facilidad de conducción y mayor comodidad de la TDM frente a su rival, se ve compensada en el



momento de buscar los límites de la conducción deportiva aunque, eso sí, no sabría por cual de ellas apostar en una carretera con trazado y asfalto a medias entre una nacional y un puerto de montaña.

Las cualidades demostradas por esta recién nacida pueden llevar a pensar en una futura y nueva Super Ténéré con base en la TDM...

Es decir, utilizar el rígido chasis de la TDM cambiando las ruedas por unas mixtas on-off de 21' delante y 18' detrás, alargando el recorrido de las suspensiones y

utilizando el mismo y excelente motor. En esta posible Super Ténéré (que esperamos sea recogida por el departamento de nuevos prototipos de Iwata...) encontraríamos también una diferencia que marcaría mucha distancia con la actual, pues además, la configuración dos en uno del escape de la TDM 850 pasa justo por el centro de la moto, permitiendo que la parte inferior sea bastante más estrecha que en la trail 750 y, por lo tanto, mejorando la posición de conducción "asimétrica" de la XTZ...

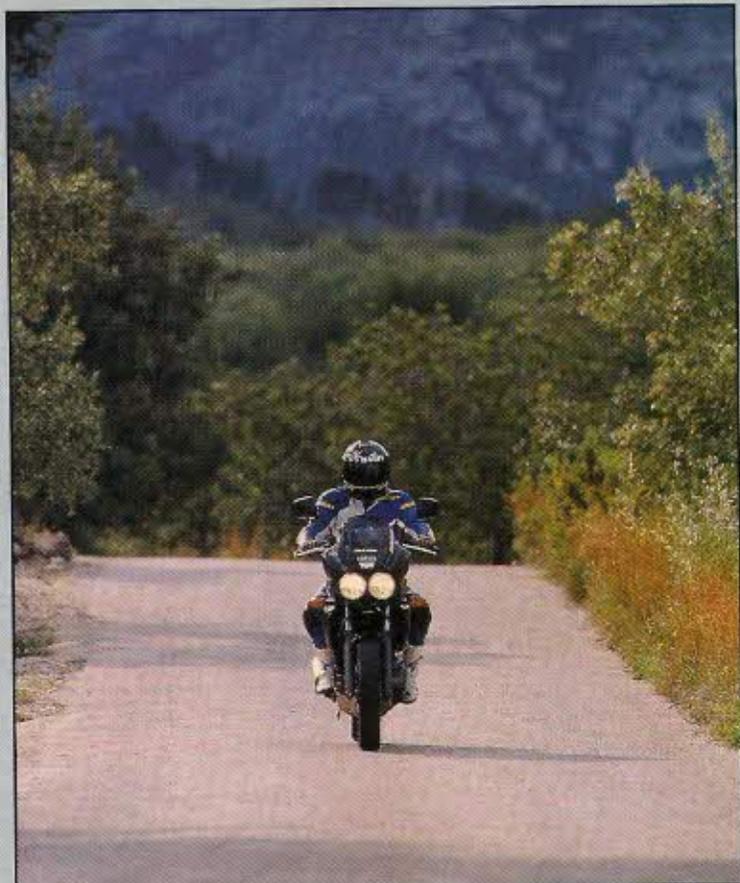
FINURA

Una vez en marcha, la TDM 850 muestra todo su encanto natural, pues si en parado su estética agresiva e imponente aspecto parecen mostrarla como una moto complicada, nada está más lejos de la realidad.

Cierto es que su notable peso (199 Kg en seco) se hace notar las maniobras en parado y, a pesar de que la distancia al suelo es apreciablemente más corta que en la Super Ténéré, permitiendo a los más



La suspensión trasera equipa un monoamortiguador progresivo sin bieletas, regulable en precarga de muelle y extensión hidráulica. Guardabarros trasero ceñido a la rueda y un escape de configuración dos en uno.



El motor bicilíndrico de 849 c.c. similar al utilizado en la Super Ténéré 750, consigue 7 C.V. más de potencia y sobre todo mejora la respuesta a bajo y medio régimen.



El cuadro de instrumentos, más en línea clásica que el resto de la moto, consigue una excelente lectura.

La parte trasera de la moto con sillín a dos niveles, contribuye de manera decisiva en el agresivo aspecto de la TDM 850.

Las horquillas telehidráulicas de 41 mm. de diámetro y 140 mm. de recorrido tienen efectiva posibilidad de regulación en precarga de muelle y extensión hidráulica. El doble disco delantero de 298 mm. de diámetro y pinzas de doble pistón paralelo, ofrecen una buena y efectiva frenada.



con algo más de 200 Km/h. y, sobre todo, con una curva de potencia mucho más llena desde las 2.000 rpm. hasta las 5.000 rpm. que en la S.T. 750.

El motor, a pesar de tener su estrada final de las 5.000 hasta las 8.500 rpm. sube de revoluciones con auténtica progresividad y con un buen par de potencia, dando además como resultado una muy buena recuperación.

La suspensión delantera se encarga a unas horquillas de 41 mm. de diámetro y 140 mm. de recorrido (30 mm. más que en la FZR 600 y 75 mm. menos que en la S.T. 750), que cuentan además con una efectiva regulación de precarga de muelle y de extensión hidráulica.

En la unidad de pruebas dispuesta por Yamaha para este ensayo, acabamos dejando la precarga de muelle dos puntos más dura de la posición original y la extensión hidráulica regulable mediante un destornillador en tres puntos por debajo del máximo. La suspensión trasera, un monoamortiguador progresivo (pero sin bieletas) con 140 mm. de recorrido (25 mm. más que la FZR 600 y 75 mm. menos que en la S.T. 750) cuenta con la posibilidad de precarga de muelle y extensión hidráulica, además de la opción de endurecer el amortiguador con el simple cambio de posición de un mecanismo situado debajo del sillín.

En la unidad de pruebas dejamos como óptima la posición "dura" de dicho sistema, la posición original de la precarga de muelle y la regulación de extensión hidráulica al máximo. Con ello buscamos el máximo compromiso entre su efectividad en conducción ligera y la comodidad que requiere una moto utilitaria.

bajitos llegar mejor al suelo, los giros a poca velocidad pueden resultar comprometidos en más de una ocasión.

Del motor Yamaha 4 T. con 2 cilindros inclinados a 45°, con cinco válvulas por cilindro y 849 c.c. se extraen unos buenos 77 C.V. a 7.700 rpm. de potencia máxima y 7,8 Kgm. a 6.000 rpm. de par motor.

En él destaca una finura de marcha muy agradable, lo que unido a sus notables prestaciones, invitan a una conducción "fina" de marchas largas. Así, las prestaciones de la TDM no son nada despreciables



COMODIDAD

La posición de conducción tiene sus raíces en la Super Ténéré 750, pues la posición del sillín con respecto al manillar es un tanto baja, lo que unido al largo y voluminoso depósito de gasolina que sigue siendo víctima del filtro de aire que se encuentra debajo suyo, ofrece una conducción muy cómoda y agradable para los desplazamientos y largos viajes, pero falta de carga en la rueda delantera en caso de querer "atacar" en una carretera muy revirada y con constantes cambios de apoyo.

Esta ligereza del tren delantero en conducción deportiva se traduce en una gran manejabilidad en la tranquila utilización más propia de la vida diaria, con lo que los constantes cambios de dirección que realizaremos fácilmente entre el tráfico urbano nos mostrarán la gran agilidad de esta moto.

Mucho tiene que decir el pasajero de la TDM, pues al igual como ocurre con la mayoría de las trails, se encuentra bastante cómodo en el espacio pensado para el pasajero en su amplio y mullido asiento biplaza.

En la autopista, lejos de los típicos meneos que caracterizan a las trails a gran velocidad, la TDM 850 se muestra inmutable en su estabilidad y sin flexiones de chasis incluso en los rápidos virajes "a fondo" de la autopista a 200 Km/h.

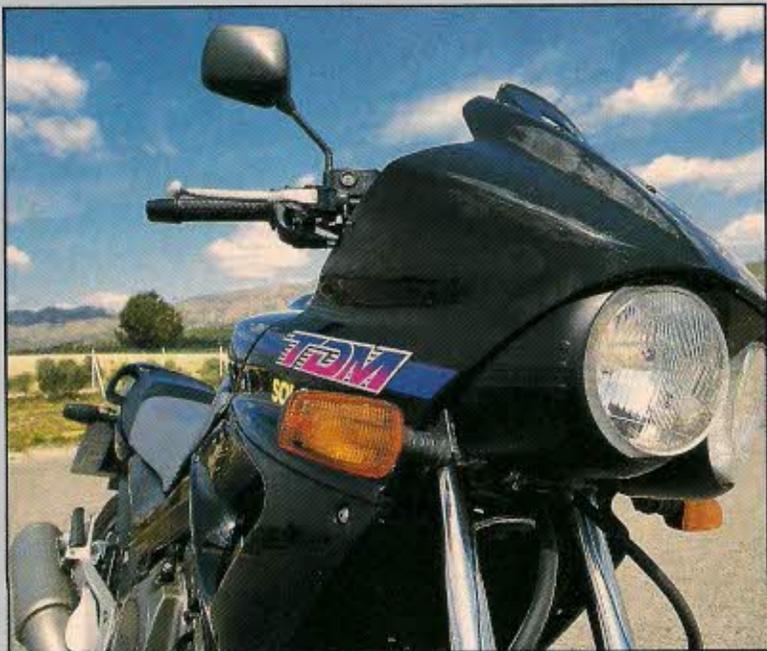
La anchura de su manillar, algo más corto que en una trail, se muestra definitivo para abordar con decisión cualquier curva de una carretera revirada, además de permitir una conducción más fácil y menos necesitada de precisión absoluta que en cualquier moto de asfalto. Las trazadas pueden iniciarse justo en el momento en que tú lo decidas, o incluso cambiar la trayectoria a media curva sin ninguna dificultad.

El ángulo de inclinación posible en viraje, al igual que ocurre en una trail, es muy elevado y permite meter plegadas de aquí te espero (en caso de buen asfalto) hasta llegar a tocar los avisadores de los estribos.

Los frenos se encuentran justo en el punto intermedio entre la potencia de frenada de la FZR 600 y la clara falta de ella ya sabida en la Super Ténéré 750. Es decir, la TDM 850 tiene una frenada buena y más que suficiente para una máquina de sus características y prestaciones, además de contar con un efectivo regulador de distancia de maneta de freno.

Lo cierto es que la TDM 850 puede convertirse en una máquina rutera de muy buenas prestaciones gracias a su cúpula,

que desvía bastante el aire frontalmente, la comodidad que produce su finura de funcionamiento, y unas prestaciones de motor perfectas para viajar porque cruces de 170 Km/h. o más son posibles en esta moto sin ningún tipo de reparo para su experimentada y sólida mecánica.



TRIUNFAR

La Yamaha TDM 850 tiene ante sí una dura faena: abrirse camino en un mercado repleto de máquinas especializadas que ofrecen prestaciones "genuinas" y

especializadas a sus futuros propietarios aunque por ello deban sufrir las exigencias de una conducción cansada por largos desplazamientos, o bien la falta polivalencia debida a un carácter "punto a punto" para unos ámbitos de uso concretos.

Como credenciales, la TDM ofrece a clientes una asoquible versatilidad en su uso, tan sólo ensombrecida por su peso que puede crear algún problema de manejabilidad en los giros en parado: poca velocidad, unas buenas dotaciones rutera a la altura de cualquier F y, y supuesto, una conducción agradecida (muy efectiva) en cualquier tipo de carretera gracias a una estabilidad fuera toda duda, como bien demostró en circuito de Calafat durante una divertida sesión de vueltas.

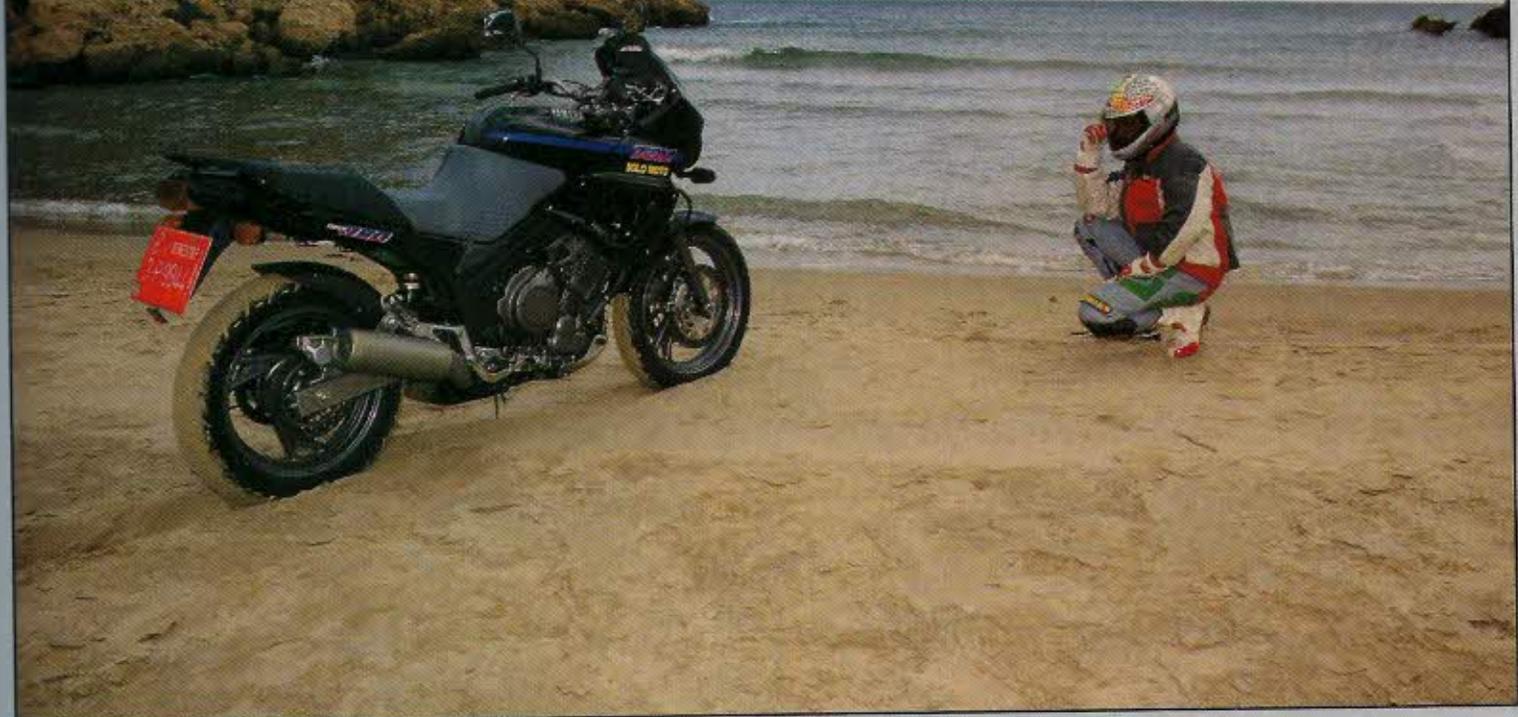
Por último, su buen nivel de acabado que colocan a la TDM a la altura de cualquier moto de carretera, y unas dotaciones siempre moderadas, pueden abundar aún más que su carácter equilibrado en su facultad para su elección como moto utilitaria y polivalente... a pesar de un precio que podría siempre mejorado.

A 1.088.900, la TDM conjunta lo mejor de dos mundos, el trail de las motos de carretera. Y lo hace con clara vocación de romper moldes gracias a unas posibilidades que acreditan licencia para triunfar...

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



A FAVOR

Finura y tacto de funcionamiento
Prestaciones a todo régimen.
Frenada.
Estabilidad y manejabilidad.

EN CONTRA

Peso en parado.
Precio mejorable.

GUIA DEL COMPRADOR

PRECIO: 1.099.800.- Ptas. IVA. incluido.

GARANTIA: 1 año.

FABRICANTE: Yamaha motor Co., Iwata Japón.

IMPORTADOR: Yamaha motor España. Palau de Plegamans. 93/8649443

Carenados PUIG



Ref. 0513
Carenado biloro
Suzuki GS 500 E



Ref. 0079
Semicarenado Vespa Cosa



Ref. 0624
Semicarenado para Derbi Variant Start
World Champion y Start eléctrico World
Champion.



Ref. 0110
Carenabris Honda
Yupa

Para mayor información: MOTOPLASTIC S.A. Tel. (93) 849 06 33
DE VENTA EN LOS PRINCIPALES ESTABLECIMIENTOS DEL RAMO