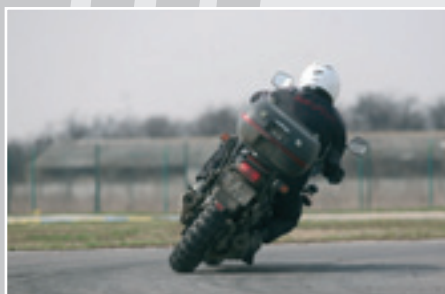


# Motocicleta pentru orice

*Deși nu foarte carismatică, Yamaha TDM850 este o motocicletă care se descurcă în aproape toate situațiile întâlnite în pilotajul stradal, de la naveta prin aglomerările urbane la ture lungi cu pasager și bagaje sau parcurgerea drumului virajat preferat în ritm sportiv.*



**D**acă vremea „creditului pentru orice” a cam trecut, o motocicletă pentru orice se poate cumpăra cu banii pentru un calculator mai de neam. Adică vreo 1.500 de euro. Și prin orice mă refer cam la tot ce i-ar putea trece prin cap unui rider normal. Faci drumul casă-serviciu în condiții excelente de confort, nu te prea sperie nicio groapă din cele des întâlnite pe la noi prin orașe, dar la un moment dat te apucă plictiseala și vrei să pleci undeva departe. Pui niște genți pe motocicletă, faci plinul și dus ai fost. Unde? Aproape oriunde îți trece prin cap. Pe drumurile drepte lungi (eventual autostradă) te bucuri de o poziție naturală și confortabilă, o protecție la vânt decentă și un consum deloc exagerat. Când ajungi la viraje te distrezi pe

cinste, ba poate chiar îi mai arăți câte ceva unui rider de supersportivă mai ageamiu. Dacă te simți un mic Ewan McGregor, poți părăsi asfaltul și treci fără probleme pe drumuri forestiere, gen Transalpina înainte de marea asfaltare. Și toate acestea cu o fiabilitate peste medie și costuri de întreținere decente. Poate că pare prea frumos ca să fie adevărat, dar, după ce am încercat exemplarul din '92 pe care îl vedeți în pozele din acest articol, am fost atât de convins de toate acestea încât am hotărât să-mi iau și eu una.

Sigur că nu sunt chiar toate bune și frumoase. Deși foarte capabilă, această Yamaha nu a avut niciodată cine știe ce sex-appeal. Aspectul de naked travestit în „adventure-bike”, motorul cu doi cilindri paraleli care nu cântă o melodie foarte atrăgătoare și cifrele esențiale nu tocmai impresionante (78 CP, 230 kg în

#### Un supermoto mai mare

Yamaha TDM850 se arată foarte agilă pe asfalt și destul de îndemânată în afara lui. Distracția e garantată, atâta timp cât nu te aștepți să câștigi curse.

**Deși este departe de a fi cea mai atrăgătoare motocicletă, TDM850 impresionează prin polivalență. Face de toate (oraș, sport, touring, puțin off-road), dar nu excelează la niciun capitol.**



#### **Primitor**

Poziția în șă este excelentă pentru piloți de toate dimensiunile și bordul este simplu și lizibil. Nu există indicator pentru nivelul combustibilului.



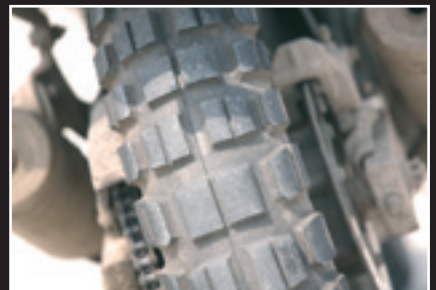
#### **Fortă relaxată**

Motorul cu doi cilindri paraleli este derivat din cel de pe Super Tenere. Are cuplu din plin de la turații foarte joase și putere decentă, dar vibrează mult la turații înalte.



#### **Pregătit**

Pentru cei care vor să se avânte departe de asfalt contează mult să aleagă pneurile potrivite. Nu vrei să împingi 230 kg prin noroi, atunci când gumele de stradă nu mai au pic de aderență.





**Peste tot**  
 Abilitățile off-road ale  
 TDM-ului sunt decente  
 pentru o motocicletă  
 atât de grea, care a fost  
 concepută pentru stradă.

ordine de mers) nu au atras clienți cu duimul. În Marea Britanie, țară obsedată de motociclete sport, TDM850 a fost poreclită „tedium” (adică „plictiseală”) și ignorată mai mult decât cumpărată. În Italia, în schimb, unde riderii pun mult preț pe valoarea utilă a unei motociclete, s-au vândut peste 70.000 de exemplare. Și, în timp ce mă strecur prin trafic mult mai ușor decât mi-aș fi imaginat cu un utilaj de asemenea gabarit, motivul succesului îmi este clar. Motorul livrează cantități arhisuficiente de cuplu începând cu

1.500 Nm, poziția în șauă mă face să nu mai vreau să mă dau jos și ghidonul lat și înalt conferă un control excelent la viteze de oraș. Masa mare și centrul de greutate destul de înalt devin o problemă doar la manevrele pe loc, mai ales pentru riderii scunzi și/sau nu tocmai atletici. Cristi, proprietarul acestui exemplar, i-a pus etriere de R1 pe față și furtunașe de frână îmbrăcate în țesătură de oțel, astfel încât frânele sunt decente, dar nu mai mult. Zice-se că etrierele de serie cam lasă de dorit din punctul de vedere al puterii

### Istoria și fiabilitatea modelului

Yamaha TDM850 a apărut în 1991, fiind echipată cu un motor cu doi cilindri paraleli derivat din cel de 750 cmc de pe Super Tenere. Puterea de 78 CP nu a impresionat pe nimeni, dar caracteristica de cuplu asigură plăcerea pilotajului. Motorul vibrează destul de mult, dar motocicleta este fiabilă, câteva probleme electrice fiind



singurele neplăceri cronice ale modelului. Etrierele de frână necesită întreținere regulată pentru a nu se gripa. În 1996 au avut loc câteva schimbări, printre care și motorul cu ordinea de aprindere la 2700, în loc de 3600, lucru care a redus vibrațiile și a apropiat sunetul de cel al unui v-twin. Fiabilitatea noii versiuni este mai bună. În 2002 a apărut succesorul, TDM900, cu motor de 900 cmc alimentat cu injecție și frâne mai bune. Finisările noului model sunt mult mai bune și fiabilitatea ireproșabilă.

## Atâta timp cât este întreținută cum trebuie, TDM850 n-ar trebui să dea prea multe bătăi de cap proprietarului.

de frânare. Motorul nu se încinge cu ușurință, deci nu transmite prea multă căldură pilotului când stă la semafor în miezul verii.

Odată ieșit din oraș, vreau să las bicilindricul să-și dreagă glasul și încerc câteva accelerări hotărâte. Puterea este acolo, indubitabil, dar motorul dă impresia că nu-i place să fie forjat. Sunetul nu este urlet, muget, sau altceva din gama „cool”, ci mai degrabă un... „bârâit”. Iar vibrațiile specifice acestui gen de motor se fac simțite începând cu 5.000 rpm. Dar, repet, o mișcare mai hotărâtă a încheieturii drepte este suficientă pentru a ajunge la viteze ilegale. Stabilitatea motocicletei pe viraje este excelentă, se înclină frumos și progresiv, transmițând siguranță riderului în fiecare moment. E foarte ușor să zgârii asfaltul cu scărițele, chiar și cu pneurile off-road cu care a echipat Cristi utilajul său (Metzeler Karoo pe spate, Heidenau pe față). Profitând de gumele potrivite, am încercat și o scurtă tură off-road. Atâta timp cât nu exagerezi cu gazul sau cu cerințele, TDM-ul te poate duce în multe locuri. Se poate pilota bine stând în scărițe, dar greutatea mare și cursa limitată a suspensiilor nu te lasă să forțezi nota.

Bun, acum că am lămurit lucrurile, un TDM de vânzare, careva?

### Parerea proprietarului

#### Motocicleta de care nu mă voi despărți

Exemplarul testat de noi pentru acest articol îi aparține lui Cristi Dobre din București. A ieșit de pe linia de producție în 1992 și kilometrajul afișează aproape 50.000 km. Cristi are motocicleta din aprilie 2008 și singura piesă care s-a defectat în cei 19.000 km parcurși de el, în toate condițiile de vreme și de drum, a fost releul de încărcare. După cum se vede și în poze, proprietarul a investit în câteva modificări, printre care un crashbar, proiectoare și apărători de mâini. Etrierele de R1 și furtunașele de frână cu țesătură metalică reprezintă pentru Cristi modificarea care a meritat cel mai mult banii. Motocicleta consumă sub 4,8 l/100 km cu pasager și bagaje. De ce îi place atât de mult proprietarului? Păi,

în cuvintele lui: „Poziția este foarte comodă și motocicleta e foarte stabilă în linie dreaptă și agilă în viraje. E motocicleta care îți merge la suflet și de care sigur nu mă voi despărți.”



#### Date tehnice declarate

**Motor:** 4 timpi, 2 cilindri în linie, răcit cu lichid, cilindree 849 cmc, alezaj x cursă 89,5x67,5 mm, raport de compresie 10,5:1, putere max. 78 CP la 7.500 rpm, cuplu max. 8,1 kgm la 6.000 rpm. **Alimentare:** 2 carburatoare Mikuni BDST38, rezervor de 20 litri. **Aprindere:** electronică digitală. **Transmisie:** finală cu lanț (raport 2,471 - 42/17). **Cutie de viteze:** cu 5 trepte. **Ambreiaj:** multidisc în baie de ulei. **Cadru:** tip diamant din oțel, unghi furcă 250, distanță de fugă 105 mm. **Suspensii:** față furcă telescopică cu jambe de 41 mm, cursă 149 mm, spate basculă oscilantă, monoamortizor, cursă 140 mm. **Frâne:** față 2 discuri de 298 mm, etriere cu două pistonase, spate 1 disc de 245 mm, etrier cu un pistonas. **Roți:** jante de aliaj, față 3,00x18", spate 4,00x17", pneu față 110/80-ZR18, spate 150/70-ZR17. **Prețuri:** '92-'93: 1.200-1.600 euro, '96-'00: 1.500-2.100 euro.