

Reifer Jahrgang

2002 rundum erneuert, präsentiert sich der 2004er-Jahrgang von Yamahas TDM 900 weiter gereift. Wir ließen die Korken knallen und haben die TDM auch mit verschiedenen Verkleidungsscheiben verköstigt.

Es gibt Tourenmotorräder und es gibt Reise-Enduros – aber es gibt nur eine TDM. In ihrer Art bleibt Yamahas seit dreizehn Jahren gereifte Touring-Auslese einzig. Während die passive, hinterradorientierte Sitzposition und die weit vorn liegende Verkleidung Enduro-Stil verkörpern, rollt das Unikat auf fein profilierten Straßensohlen mit ungewöhnlichem 18-Zoll-Vorderrad und üblichem 17-Zöller am Heck. Auch die Rad-aufhängungen verlangen mit 150 respektive 133 Millimetern Federweg eher nach befestigtem Geläuf, wie ein guter Tropfen nach dem kühlen Keller.

Dass sich mit relativ geringen Mitteln die Öchsle-Grade deutlich erhöhen lassen, belegt die aktuelle TDM-Ernte mit ihrer neu abgestimmten Telegabel. Statt der bis dato eingesetzten Federn von 314 Millimetern Länge kommen jetzt 350 Millimeter lange Exemplare geringerer Federate mit erhöhter Vorspannung zum Einsatz. Zudem stieg der Ölstand in den Gabelholmen

von 127 auf 133 Millimeter. Dank der strafferen Abstimmung – nur noch Vollbremsungen auf Buckeln bringen die Gabel auf Block, wobei die kraftvollen Frontstopper jeder Blindverkostung standhalten dürften –, steckt die TDM-Front nicht mehr so tief in den Federn wie der Korken im Flaschenhals. Verschwunden ist die Tendenz, beim Schließen des Gashahns mit dem Vorbau in Zechbruder-Manier zusammenzusacken. Denn sowas verhagelt in den Serpentina am Weinberg nicht nur die Linie wie ein Sommergewitter die Reben, sondern ruft mitunter in flotten Kurven leichte Unruhen hervor.

Mit der modifizierten Vorderadrführung ist das kein Thema mehr, selbst bei großzügigem Negativfederweg an der Gabel. Den benötigt die TDM wie der Rebstock die Sonne. Denn der Fahrer sitzt sehr weit hinter dem Steuerkopf, und von der vollen Blume der ausgewogenen Gewichtsverteilung im unbeladenen Zustand bleibt dann we-

nig übrig. Deshalb lupft die TDM bei harten Beschleunigungsmanövern auch gern mal das Vorderrad, zumal ein textilbekleideter Fahrer leicht vom Tempo-Rausch benebelt in der Sitzmulde nach hinten rutscht.

Trotzdem mündet das dank strafferer Abstimmung verbesserte Feedback vom Vorderrad außerordentlich gut, und die Fahrzeugbalance im Schiebetrieb ist einige Prädikatsstufen gestiegen. Dadurch steigert sich auch der Genuss an dem seit 2002 verbauten, sportlich straffen Federbein im Heck.

Das Feedback vom Vorderrad hat sich deutlich verbessert

Ein wenig Feingefühl erfordert indes die Abstimmung der Federelemente: Ein 90-Kilo-Fahrer stellt die Federbasis der Gabel auf sechs sichtbare Ringe und wählt Zugstufe eins oder zwei, das Federbein, das nur mit Fingerakrobatik ohne Ausbau des Innenkotflügels vorzuspannen ist, steht auf Basisstufe sechs, die Zugstufe ist 13 Klicks,

die Druckstufe sechs Klicks geöffnet. So rennt die TDM ordentlich geradeaus und zügig durch Kurven, ohne auf Wellen aufzuschaukeln. Dabei machen es die Serienpneus ME Z4 von Metzeler dem Fahrwerk nicht ganz leicht. Sie glänzen zwar mit hoher Eigendämpfung, dürfen in Sachen Präzision aber noch nachreifen. Da haben ihnen die ebenfalls freigegebenen Bridgestone BT020 einiges voraus. Damit folgt die TDM williger sowie präziser ins Eck, die Neutralität in Kurven ist über Zweifel erhaben. Hochprozentiges kredenz uns

die Weinkarte in Sachen Leistungsentfaltung. Akustisch zurückhaltend, aber mit einem ganzen Weinfass voll Drehmoment schiebt der Reihen-Twin, dem seine Kellermeister mittels 270 Grad Hubzapfenversatz und entsprechender Zündfolge das Aroma eines V2 abfüllen, bullig von unten durch. Erst ab 6000 Touren schlürft er hörbar aus der mit Luftklappen perfektionierten Airbox und schmettert verhalten aus den Schalldämpfern, um dann ohne böartige Kraftspitzen hemmungslos in den roten Bereich zu drehen. Das Ganze spielt sich mit höchster Kultiviertheit und selbstverständlich vibrationsfrei ab, einen guten Tropfen soll man nicht schütteln.

Die vollmundige Leistungsentfaltung in entsprechenden Vortrieb umzusetzen, hilft das weich und höchst exakt zu schaltende Getriebe.



Der Lambda-geregelte Kat bürgt für niedrigen Schadstoffausstoß (oben), übersichtlich ist das Cockpit gestaltet (rechts).



Windschutzscheiben

Mehr Komfort auf großer Tour – Zubehör-Scheiben können da weiterhelfen.

Aufgrund ihres ungewöhnlichen Konzepts – Tourer mit Enduro-Merkmalen – birgt die weit vor dem Fahrer liegende TDM-Verkleidung ähnliche Probleme bei der Optimierung des Windschutzes wie bei Reise-Enduros. Wir haben vier Zubehör-Vertreter von JF-Motorsport, www.jfmotorsport.de, Tel. 06002/910391 und MRA Klement, www.mra.de, Tel. 07663/938911 im Vergleich zur Serien-

scheibe erprobt. Die Aussagen beziehen sich auf einen Fahrer von 1,85 Metern Körpergröße. Alle Probanden wurden mit ABE und Kantenschutz geliefert. Sie bestachen durch hohe Passgenauigkeit sowie saubere Verarbeitung. Besondere Kenntnisse sind für die Montage der Scheiben nicht erforderlich.

Die Größenangaben der Verkleidungsscheiben ergeben sich wie folgt: Länge vom Ansatzpunkt über dem Standlicht bis zur Oberkante mal breiteste Stelle der Verkleidungsscheibe in Millimetern. **GS**



Yamaha Serie

Bricht sehr wirksam den Winddruck, und Verwirbelungen, die unangenehme Geräusche oder Druckschwankungen auf den Ohren verursachen, sind weder in aufrechter noch extrem geduckter Fahrerhaltung festzustellen.

Bei aufrechter Haltung liegen Helm, Schultern und Oberarme im Fahrtwind, die Brust kühlt aus. In geduckter Haltung bleiben Schultern, Oberarme außen und obere Helmhälfte im Fahrtwind. **Abmessungen:** L 310 x B 305 mm.



JF-Motorsport

Gegenüber der Serie deutlich höher und leicht zum Fahrer geführt. Oberkörper und Helm liegen bereits bei aufrechter Haltung komplett im Windschutz. Höherer Geräuschpegel und teilweise Druckschwankungen auf den Oh-

ren werden spürbar, was sich bei geduckter Haltung kaum ändert. Die »Five Stars«-Scheibe bringt besseren Windschutz auf Kosten eines deutlich höheren Geräuschpegels. **Abmessungen:** L 405 x B 315 mm; **Preis:** 89,00 €.



MRA Spoiler-Scheibe

Von den Grundabmessungen ergibt sich kein Unterschied zur Serienscheibe. Im Gegensatz zu dieser ist die Oberkante aber mit einer deutlichen Abrisskante versehen. In der Praxis ist dadurch der Oberkörper etwas besser ge-

schützt. Die Anströmung wird besser nach oben abgeleitet. Hinsichtlich der Geräuschkulisse sind zur Serienscheibe keine signifikanten Unterschiede festzustellen. **Abmessungen:** L 310 x B 305 mm; **Preis:** 75,90 €.



MRA Varioscreen

Wie bei der »Five Stars«-Scheibe genießt der Fahrer sehr guten Schutz. Im Vergleich zu dieser ergibt sich durch den aufgesetzten variablen Teil eine Einflussmöglichkeit auf die Gesamtlänge und den Anstellwinkel der Abrisskan-

te zur Anpassung an die Fahrergröße. Leider sind der Scheibe im Falle der TDM eine höhere Geräuschkulisse und Druckschwankungen auf den Ohren anzukreiden. **Abmessungen:** L 360 - 380 x B 335 mm; **Preis:** 119,90 €.



MRA Racing

Die große Überraschung – »Racing« taugt für Touring. Die steile Buckelscheibe schützt gut den Brustbereich, leichtes Abducken bringt den Helm in den Windschatten. Im Vergleich zu JF-Scheibe und »Varioscreen« werden die Schul-

tern nicht so effektiv geschützt. Aber dafür ist die Scheibe nicht lauter als das Serienteil. Für die TDM eindeutig der beste Kompromiss zwischen Schutz und Geräuschkulisse. **Abmessungen:** L 325 x B 275 mm; **Preis:** 85,90 €.