La moto que marcó el nacimiento de la familia de motores Genesis

La revolución

Esta sorprendente superdeportiva llegó no solo para deslumbrar a la competencia y futuros clientes, sino principalmente para cambiar el futuro tecnológico de la marca de Iwata, ¡y vaya si lo consiguió!

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

Yamaha FZ750 (1985)

Potencia
108 CV

Peso (llenos)
224 kg

Carnet
A

Año
1985

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

La FZ750 fue la moto que marcó el futuro de la marca de Iwata y del resto de las superdeportivas que se fabricaron a partir de aquel momento

Antonio Regidor

A principios de los ochenta, Yamaha ya sabía lo que era lograr victorias con motores de dos tiempos, pero tenía una asignatura pendiente: ganar con un motor de cuatro tiempos. Si con las dos tiempos Yamaha dominaba la calle y los circuitos, con sus populares RD y TZ, con las cuatro tiempos todavía no había logrado dar con una mecánica de válvulas que fuese potente. Entre 1970 y 1980, con las carreras de superbikes con motores de cuatro tiempos en pleno auge en Estados Unidos, y con las 8 Horas de Suzuka que cada vez cobraban más protagonismo, Yamaha no tenía ninguna moto de válvulas competitiva. Si echamos la vista atrás a finales de los setenta, la marca de los diapasones solo disponía de motos sport–turismo, como la saga de las tranquilas XJ 900 y XJ 750, o la XS 1100, nada parecido a una deportiva ni mucho menos. Faltaba ese algo más, y en Yamaha se propusieron conseguirlo. En 1977, en Yamaha comenzaron a trabajar en su gama de motos de 4T de las dos siguientes décadas, y así se creó el proyecto 064, el embrión de esta FZ750. El proyecto 064 sería la clave del nacimiento de los motores de 5 válvulas de Yamaha, que tuvo su origen en un curioso prototipo con un motor V4 mostrado en el Salón de Tokio de 1977, del que ya publicamos un reportaje el mes pasado, la curiosa y desconocida YZR 1000. Además de un diseño totalmente nuevo necesitaban que el nuevo motor fuese muy potente, por lo que pensaron en soluciones para llenar la cámara de combustión más rápidamente.

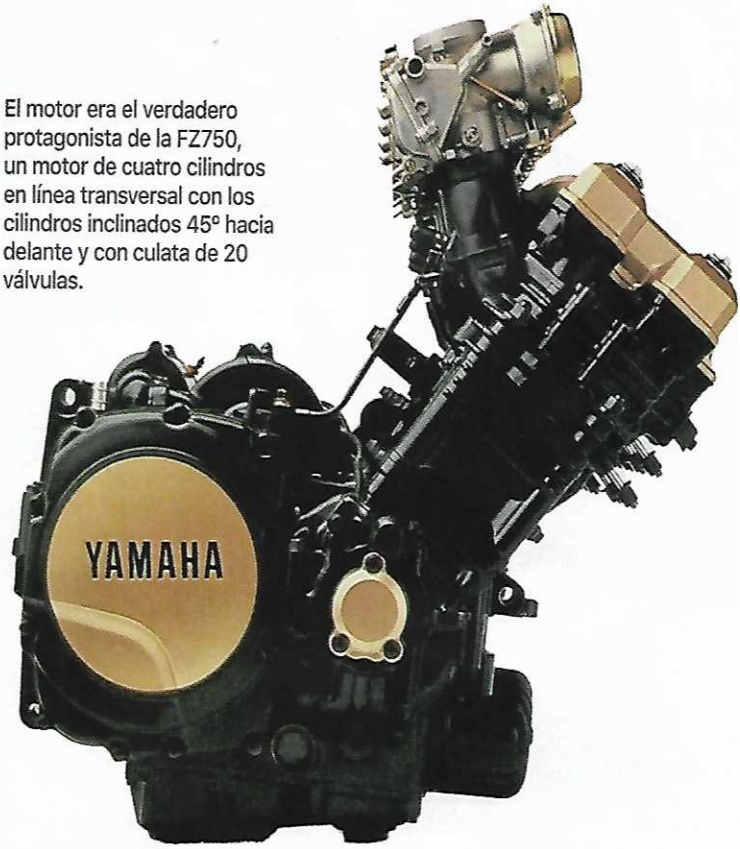
La culata fue la zona donde más trabajaron los ingenieros de Iwata. Se estudiaron prototipos de cuatro, cinco, seis y hasta siete válvulas por cilindro, adoptando finalmente la de 5 (tres de admisión y dos de escape) como la más lógica entre máxima superficie y menor rozamiento y peso añadido –y suponemos que costes–. Pero también se innovó en muchos otros aspectos técnicos, ya que la FZ750 utilizó en su motor, además, muchas innovaciones tales como el filtro de aire compartiendo espacio con el depósito de combustible, los conductos de admisión prácticamente verticales o los cilindros inclinados hacia delante. Estos tres puntos prácticamente se mantienen vigentes en todas las supersport y superbikes de hoy en día, casi 40 años después del lanzamiento de la FZ750.

Y así es como a finales de 1984 el proyecto 064 toma forma, y en la

IFMA de Colonia se presenta la nueva FZ 750, toda una revolución. Esta 750 representó un salto adelante en el tiempo, colocando a Yamaha en la vanguardia de las superbikes de la época, 1984. Lo más sorprendente de todo es que la FZ750 no era en sí una gran moto, sino que más bien se trataba de un gran motor encajado en una moto bastante convencional. La parte ciclo era normal, no había innovaciones, solo la llanta delantera de 16" era la rareza. El chasis doble cuna perimetral era de tubos de acero de perfil cuadrado, convencional, aunque el perfil rectangular era lo que estaba de moda en aquel momento. La horquilla convencional era oleoneumática, con aire a presión que ejercía de muelle, y un sistema de endurecimiento progresivo del hidráulico, mientras que atrás montaba un monoamortiguador con bieletas del sistema Monocross.
En cuanto a frenos, sí que había algo raro, un par de discos delanteros autoventilados, con pinzas de dos pistones. Autoventilados significa que los discos eran huecos para ventilarse mejor y soportar mejor los esfuerzos de las frenadas.

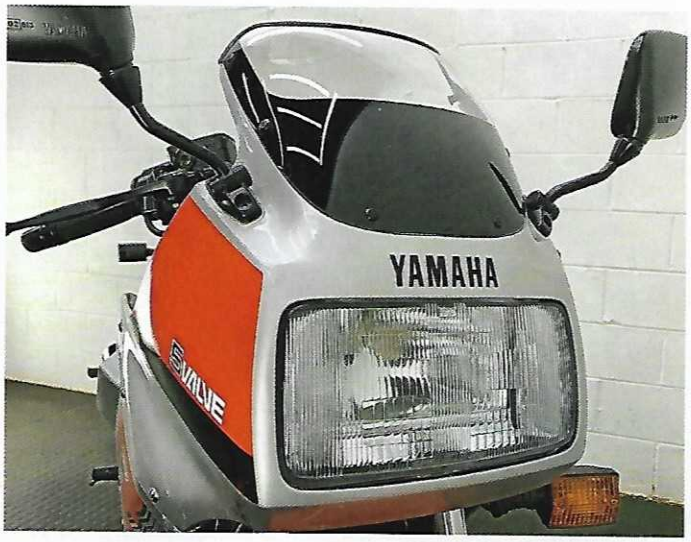
EL MOTOR, PROTAGONISTA

Su gran semicarenado tenía un enorme faro rectangular –que curiosamente era el mismo de la Ducati Paso–, y su estética no era nada del otro mundo, la verdad. Fue un conjunto resultón que se presentó como una superdeportiva cuando en realidad era una sport–turismo... Y es curioso destacar que la prensa del momento solo analizó verdaderamente el motor y sus prestaciones. La parte ciclo era secundaria... Tal fue la importancia de este motor.
En Yamaha estaban tan convencidos de ello, que no dudaron en pintar de negro el chasis perimetral de acero y decorar el motor con detalles dorados, para que cobrara protagonismo. Y no había para menos: el motor tenía culata de veinte válvulas –cinco por cilindro, la gran novedad, y la única marca de motos en la historia en ofrecer una culata de este tipo–, DOHC –doble árbol de levas en culata–, 106 caballos de potencia a 10.500 rpm, cilindros inclinados 45º hacia delante, conductos de admisión verticales, refrigeración líquida... Era realmente una revolución para Yamaha y también para el mundo de la moto, aunque no tenía el exotismo técnico de un motor V4, como el de la Honda VF750F.
En cuanto los periodistas echaron mano de la FZ quedaron encantados con su potencia y par motor, con su estrechez –solo 415 mm, lo cual es realmente reducido– y con un asiento colocado muy bajo, 790 mm, aunque recelaron de la moderna llanta de 16", a pesar de que fue una moto muy estable.
La FZ750 fue una auténtica revolución, la primera Yamaha de 4T moderna, la que estrenó la culata de 5 válvulas y las soluciones técnicas que emplearía el resto de los nuevos modelos de la firma y de la competencia. Se produjo durante siete años, entre 1984 y 1991, con las últimas versiones ya dotadas de carenado integral, aunque nunca fueron tan puras como la primera de 1985. Se fabricaron 39.000 unidades y en nuestro país en 1985 tenía un precio de 1.363.000 pesetas, unos 8.000 euros al cambio, mucho más cara que una Honda VF750F con motor V4, por ejemplo, que costaba 1.060.000 pesetas. Yamaha es lo que es hoy en día por esta FZ750, una moto que marcó un verdadero punto de inflexión en la marca de Iwata y que fue la primera piedra de la generación de superdeportivas dotadas del famoso motor Genesis.



El motor era el verdadero protagonista de la FZ750, un motor de cuatro cilindros en línea transversal con los cilindros inclinados 45º hacia delante y con culata de 20 válvulas.

En nuestro mercado su precio era superior al de la más exótica Honda VF750F, una moto ya de por sí bastante cara



El frontal estaba dominado por un gran faro rectangular -doble en las versiones USA-, que también se montaba en la Ducati Paso.

En el lateral izquierdo del semicarenado tenía el tirador del estrangulador del paso del aire, y la reserva era eléctrica, toda una novedad.

La instrumentación analógica estaba formada por tres diales para velocímetro, tacómetro y niveles de combustible y temperatura.

El colín tenía el piloto posterior enrasado, una tendencia del momento que ya se vio en la Honda VF750F, por ejemplo.

El par de discos de freno delanteros mordidos por pinzas de dos pistones opuestos eran autoventilados. Podéis ver los orificios de ventilación.

El depósito de combustible aún tenía tapón sin bisagra, una delicatessen que tardaría en llegar.

Motor: 4 cil. en línea transversal 45°, LC, 20V, DOHC
Cilindrada: 749 c.c.
Potencia máxima: 103 CV a 10.500 rpm
Par máximo: 81,4 Nm a 8.000 rpm
Alimentación: Carburadores Mikuni
Cambio: 6 velocidades
Embrague: Multidisco en baño de aceite
Transmisión: Por cadena sellada
Chasis: Doble cuna perimetral de acero
Suspensión delantera: Horquilla convencional 39 mm
Suspensión trasera: Monoamortiguador con sistema Monocross
Freno delantero: 2 discos de 270 mm autoventilados con pinzas de dos pistones
Freno trasero: Disco 270 con pinza de doble pistón
Neumáticos: 120/80 x 16" y 130/80 x 18"
Distancia entre ejes: N.d.
Altura asiento: 782 mm
Depósito de gasolina: 21 l
Peso en seco: 224 kg

La última versión equipó un carenado integral, nuevas fibras, frenos y llanta delantera -de 17"-, escapes e instrumentación diferentes... Perdió el encanto del modelo original.