



Yamaha DT-80

Una trail japonesa con certificado

«made in Spain»

LA modalidad del trail, o moto polivalente tierra-asfalto, ha tenido diversos intentos por parte de la industria española; unos consiguieron su propósito, otros se quedaron a medio camino. También los hubo que confundieron trail con «motoalpina» y los que cayeron en la ambigüedad de una todo terreno con pretensiones de las trail, que tanto éxito han cosechado en los

USA hace años y en Europa en el último quinquenio.

La trail se entiende como la moto que se utiliza en mayor porcentaje para ciudad-carretera que en fuera de carretera, pero que en los caminos y senderos se desenvuelve con soltura, sin que por ello pretenda lograr las prestaciones de una enduro.

Esta novedad de Samsa Yamaha,

presentada al gran público en el Salón de Valladolid e inmediatamente cedida a la prensa para su prueba, es una verdadera trail al 100 por 100, y ello significa que no pueden, ni deben, buscársele prestaciones deportivas que permitieran la comparación con las «enduro»-75 que existen en el mercado español, aunque por el precio sí que entra en el mismo escalón de competencia den-

tro de la gama de los fabricantes nacionales.

La compacidad del diseño y sus líneas modernas, acompañadas de la cromaticidad del conjunto, gustan al público para quien está pensada esta moto; al menos así lo indican los innumerables comentarios oídos durante los días que hemos estado utilizándola para efectuar la prueba.

La imagen de moto japonesa, que

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



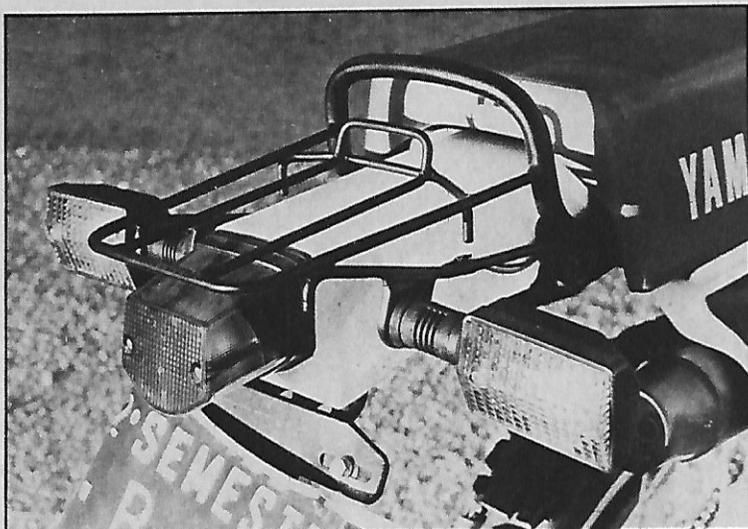
Sito Pons fue en esta ocasión nuestro piloto-probador para darnos las impresiones de la Yamaha DT 80 «española».

es uno de los grandes sueños del mercado español, queda reflejada en la DT 80, a pesar de que la gran mayoría de componentes externos son de fabricación española.

Muchísimas veces hemos dicho que es realmente difícil y problemático conseguir un motor de poca cilindrada con una curva de potencia plana, bien dotada a bajo régimen y lo suficientemente amplia para con-



Yamaha DT-80



Práctico portabultos posterior. No estorba y es funcional.



Sencillo pero elegante y completo el tablero de instrumentos.

seguir valores máximos de potencia en su límite de giro. Hemos visto motores de todo tipo y sabemos que, con caballos abajo, la curva se termina pronto y no se consigue una potencia demasiado brillante, mientras si se recurre al cabalaje a régimen elevado los bajos se quedan vacíos. Claro está que con los innumerables inventillos de los japoneses en los «dos tiempos» actuales

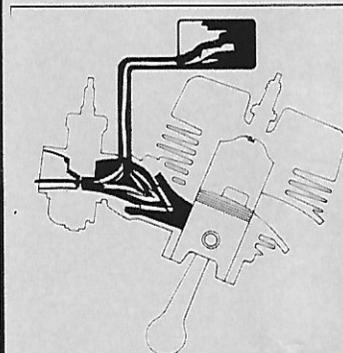
se puede paliar esta diferencia y conseguir un buen intermedio satisfactorio.

En la Yamaha se juega con las láminas y el YEIS (cámara de expansión de los gases frescos de admisión) para lograr este teórico «imposible» de un «dos tiempos» de poca cilindrada, y a decir verdad logra unos efectos realmente prometedores si tenemos en cuenta el tirón

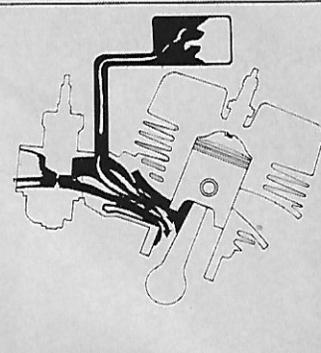
SISTEMA YAMAHA DE INDUCCION DE ENERGIA (Y.E.I.S.)

Este sistema es lo último creado por la tecnología de Yamaha exclusivamente para los motores de 2 tiempos. Gracias a él, el motor puede incrementar su potencia con menor consumo de combustible. Se caracteriza por su construcción simple y de bajo costo. No requiere de mantenimiento especial ni de recambio de piezas.

El sistema Y.E.I.S. tiene una cámara conectada, a través de un tubo derivado, al tubo de admisión entre el carburador y el motor. Las variaciones de presión en el tubo de admisión son aplacadas por la cámara y el tubo derivado, suavizando así el pasaje de la mezcla aire-combustible. Como resultado se obtiene una mayor eficacia de admisión en toda la franja de velocidades, y al mismo tiempo, la carburación lograda es más exacta dependiendo de la abertura del obturador. Por consiguiente, los ajustes del carburador funcionarán precisamente, contribuyendo así a la salida del motor y a la economía de combustible.



La figura muestra el sistema Y.E.I.S. cuando la boca de admisión (es decir la válvula de lengüeta) está cerrada. La presión en la cámara del Y.E.I.S. es menor que en el tubo de admisión. De este modo, parte de la mezcla es inducida a la cámara mientras se mantiene un pasaje suave de mezcla a través del tubo de admisión.



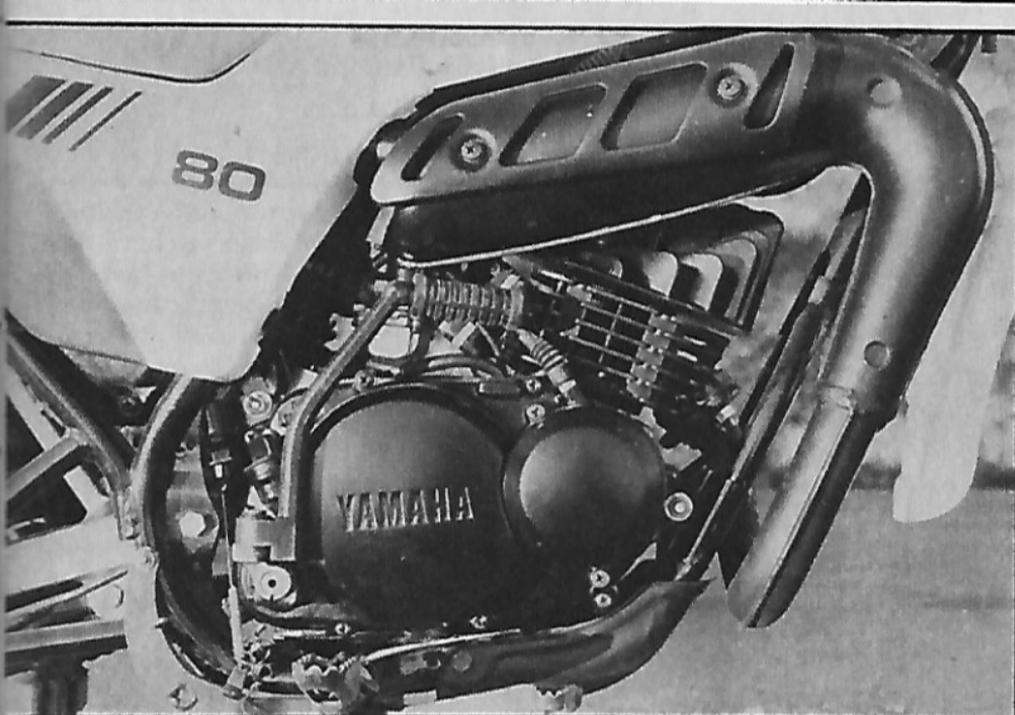
Cuando se abre la boca de admisión, otro tanto sucede con el tubo de admisión hacia el cárter a través de la válvula de lengüeta, transformándose en negativa la presión del tubo de admisión. De este manera, el pasaje de la mezcla resulta más suave y constante en el tubo de admisión a fin de incrementar la eficacia de admisión.

que proporciona el motor en el último tercio de la curva y el tacto a medios, pero a bajo régimen le falta respuesta y decisión.

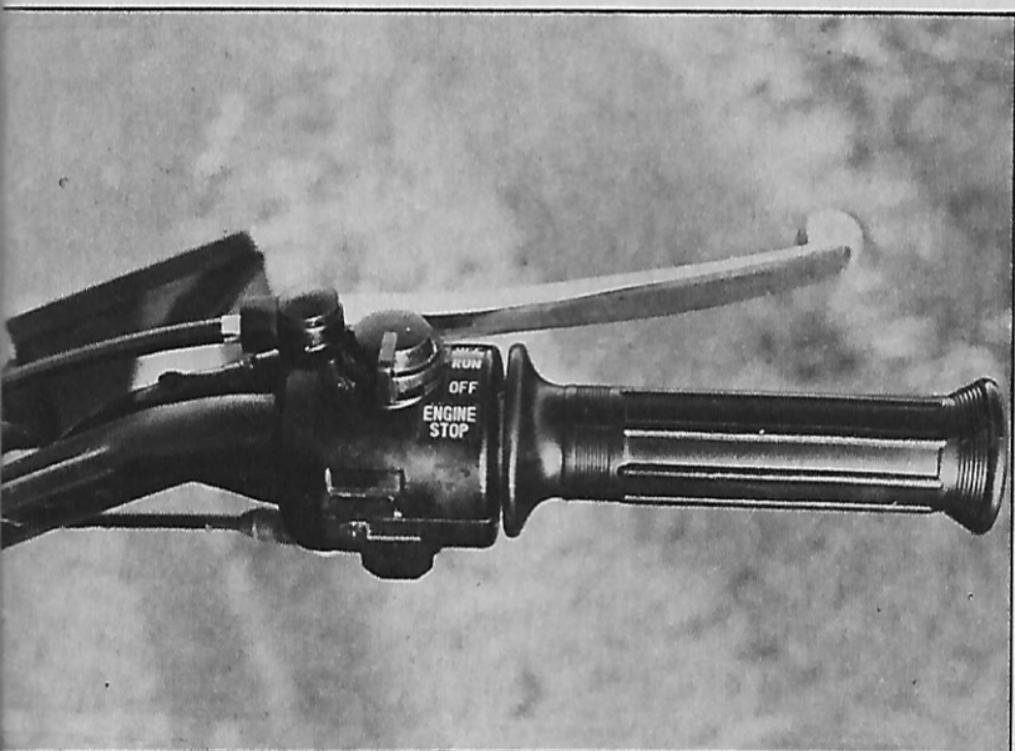
En ciudad y carretera no se encuentra a faltar la gratitud de una buena respuesta a bajos porque se consigue mantener fácilmente el régimen dentro de la zona de buena utilización, pero al salirnos del asfal-

to y adentrarnos en los senderos encontráramos a faltar la suavidad de un motor más turístico, con curva más plana y dispuesta a servirnos de ayuda en trechos trialeros o angostos senderos de pezuña.

De todas formas, no podemos olvidar que es una trail y que su utilización está encaminada en un 75 por 100 al asfalto y un 25 por 100 a la tierra como recurso polivalente.



Motor de dos tiempos con «trucos» a la japonesa: YEIS y láminas.



Mandos de buena calidad.

En el asfalto tiene una buena gama de utilización, que permite estrujar fácilmente los 9,7 CV a 8.000 r.p.m. utilizando adecuadamente las tres últimas relaciones del cambio. ¿Es suficiente la potencia de esta 75? La pregunta puede resultar capciosa, pero tras haber efectuado esta prueba, es la primera pregunta que me viene a la mente y no puedo menos que hacerla extensiva a los lectores.

La respuesta podría venir acompañada de una larga retahíla de considerandos; no obstante, y buscando la total ecuanimidad, debemos atajar el tema abiertamente.

Considero que la respuesta está en relación directa con la ya comentada curva de potencia, de características asaz deportivas y, en consecuencia, susceptibles de ser exigidas hasta niveles más elevados. Al ser una curva de potencia con poca

respuesta a lo bajo y manifestar un evidente tirón a partir de medios, consideramos que algunos caballos suplementarios no le vendrían nada mal, especialmente cuando evocamos las delicias de las mejores rivales españolas en este segmento. De lo contrario deberíamos clamar por una curva más plana, racional y aprovechable, que encajara con más acierto en la definición «trail» de esta 72,9 c.c. que hoy se nos antoja como una deportiva de carácter algo tímido. A pesar de ello podemos asegurar que los resultados conseguidos sobre esta moto en carreteras de montaña, o sea, plagadas de curvas, son realmente fabulosos siempre y cuando se mantenga el régimen dentro de esta zona de óptimo rendimiento que abarca de 5.000 r.p.m. hasta las 8.000 r.p.m. del régimen máximo. El cambio permite disfrutar de las características potenciales del motor, y el excelen-



La carretera también es el ambiente de esta nueva «trail», una modalidad que poco a poco irá entrando en nuestro país.

te chasis y sus óptimas suspensiones hacen que sea posible estrujarla completamente en asfalto sin temer ningún desfallecimiento que pueda poner trabas a la libre y total expresión de los 9,7 caballos.

Para la conducción «off road» se encuentran mayores trabas, y es cuando la calidad del conductor debe ser ya de cierto nivel para sacarle el jugo por los caminillos que se nos pusieron delante de la prueba. Para trialear cuesta arriba o andar fuerte por lugares tortuosos es imprescindible recurrir a las cruzadas antes de los virajes con el fin de mantener el régimen alto y evitar cortar gases en la medida de lo posible. En las trialerías debe mantenerse un ritmo de conducción alegre de forma que el régimen no salga de los mínimos donde la potencia es totalmente aprovechable.

Ficha técnica

Motor

Tipo: Dos tiempos, refrigerado por aire.

Cubicaje: 72,9 cm³, admisión por láminas y yeis.

Diámetro X carrera: 47 X 42 mm.

Relación compresión: 6,9:1.

Potencia máxima: 9,7 CV (7,1 KW) a 8.000 r.p.m.

Par máximo: 0,89 Kg. a 7.500 r.p.m.

Carburador: Mikuni VM-18.

Encendido: C. D. I. (electrónico).

Arranque: Por pedal.

Engrase: Yamaha Autolube.

Cambio: Cinco velocidades.

Bastidor

Longitud total: 2.025 mm.

Anchura máxima: 835 mm.

Altura máxima: 1.130 mm.

Distancia entre ejes: 1.265 mm.

Distancia al suelo: 255 mm.

Peso en vacío: 84 Kg.

Capacidad depósito: 8 litros.

Cantidad de aceite: 675 c.c.

Suspensión delantera: Horquilla telescópica.

Suspensión trasera: Brazo oscilante (monocros).

Frenos: Tambor.

Neumáticos: delantero, 250-21PR/1,25 BAR; trasero, 300-18-REINF/1,50 BAR.

Una delicia de suspensión-amortiguación

El apartado de suspensión es, sin lugar a dudas, el mejor atributo de esta moto, especialmente el fantástico «cantilever» trasero, capaz de asimilar cualquier situación extrema que se le imponga, ya sea en asfalto o fuera de él.

El «cantilever» y su largo recorrido ofrecen una estabilidad increíble, con un confort superior a cualquier sistema convencional de doble amortiguador, en tanto la horquilla (Betor) logra mantener las delicias de la parte trasera sin el más mínimo desfallecimiento, incluso en trechos de tierra totalmente bacheados y llenos de agujeros donde se somete a verdadero examen las cualidades de la suspensión-amortiguación.

En conducción deportiva sobre asfalto hemos obtenido grandes satisfacciones, incluso en situaciones apuradas sobre piso realmente adverso, y gracias a la gran eficacia de las suspensiones hemos podido salir siempre airosos de cualquier situación crítica. También entra aquí la buena calidad y comportamiento de los neumáticos, que sobre asfalto nos han complacido totalmente a pesar de llevar la moto a unos grados de inclinación que nos hicieron temer por la integridad de la barrera de la adherencia caucho-asfalto, pero la hilera periférica de tacos exteriores es de compuesto blando y en las inclinadas se abren hacia el exterior, presentando una superficie plana de contacto con el suelo, que es en definitiva lo que permite que la adherencia sea siempre excelente.

En tierra también se comporta muy bien, aunque en la rueda trasera deba reducirse la presión de hinchado para evitar rebotes y los resbalones típicos de un neumático excesivamente hinchado para conducción fuera de carretera.

En el capítulo de frenos, consideramos que se podría haber conseguido mejor resultado, especialmente en asfalto, con otro tipo de forros de mordaza más blando que diera más tacto y potencia de frenada, pero tras los primeros kilómetros de rodaje se pueden sustituir por otras opciones que propone la industria auxiliar especializada, como es el caso de Necto y sus múltiples variedades de compuesto. La posición de conducción es correcta y racional, eminentemente motociclista y lejos de cualquier recuerdo con un ciclomotor en versión T.T.

Concluiremos el análisis de la DT 80 mostrando nuestra satisfacción ante esta japonesa en versión «trail» que debe ser considerada únicamente como tal y no caer en el error de buscarle aplicaciones enduristas de competición, ni las prestaciones a que éstas nos tienen acostumbrados.

C. DOMINGUEZ