

YAMAHA FJ 1200

CON ELLA LLEGÓ LA INVASIÓN

LAS YAMAHA FJ FUERON LAS QUE DEFINITIVAMENTE INSTAURARON EL CONCEPTO DE SUPERBIKE (SUPERMOTO) EN EL MUNDO. PERO MUCHO MÁS EN ESPAÑA. NACIERON CON 1100 CC, Y CRECIERON HASTA 1200 CC. AQUÍ OS LO CONTAMOS.

TEXTO: DAVID GARCÍA DE NAVARRETE
IMÁGENES: ENRIQUE MAYOR JR.



www.motosclasicas80.com


motos clásicas


info@motosclasicas80.com





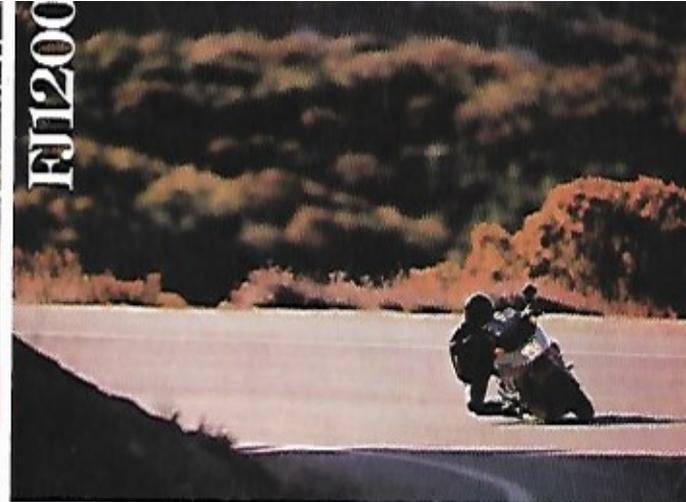
Precisamente esta última evolución es la que probamos en este reportaje, pero antes de decirnos cómo es, os voy a contar una historia...

LA YAMAHA FJ, ESPAÑA Y LA INVASIÓN DE MUNDOS LEJANOS

Como todos sabemos, el Régimen tenía básicamente prohibida la importación de motos extranjeras y sobre todo

japonesas, por lo que los nipones se interesaron rápidamente en entrar en nuestro país en cuanto se empezaron a abrir las leyes durante la Transición. Yamaha se hizo con Sanglas y comenzó a fabricar en sus cadenas motos como la XS400, pero aquí la gente tenía hambre de motos grandes, espectaculares y potentes como las que se veían en las revistas. A muy principios de los 80 comenzó la importación (limitada, muy limitada) de algunos modelos, y el





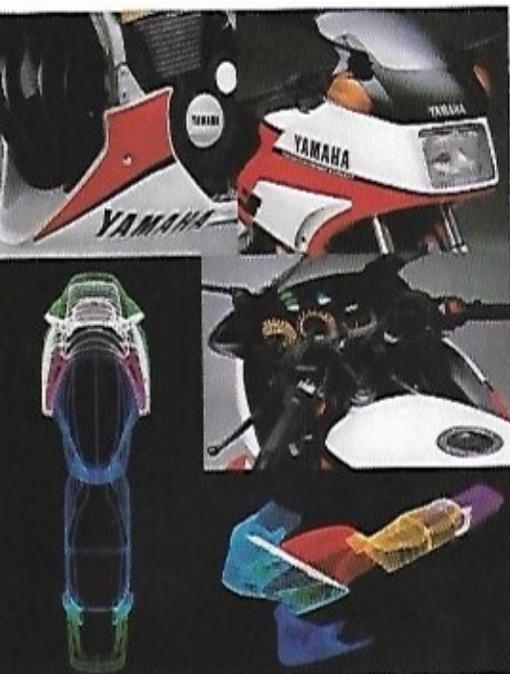
más grande fue el XS 1100 tetracilíndrico de aire, potente pero inestable y con una estética entre retro y custom que hoy gustaría por la fiebre vintage que estamos viviendo... pero que no era ni bonita ni buena moto ¡Los aficionados querían motos deportivas y espectaculares!

Pues Yamaha dio en el clavo. En 1984 llegó la FJ1100, que marcó el principio real de la invasión japonesa de nuestro mercado... y el fin total de la industria española. Esta FJ era espectacular (incluso hoy día lo sigue siendo) y llena de detalles que enajenaban a los españoles de la época: su carenado afilado, sus relojes e indicadores exactos y no titubeantes como los de las motos que se conocían hasta entonces, con aspecto de pertenecer a una nave espacial o un coche de gama alta, y un motor alucinante que daba ¡125 CV reales a la rueda! Había que estar en la piel de los aficionados de esos años acostumbrados a italianas retumbantes o nacionales humeantes 2T, para imaginar lo que sentían al oír el estremecedor sonido espacial de los 4 cilindros y sus 16 válvulas (otra gran innovación) empujando hasta los 240 km/h. ¡Doscientos cuarenta en los años 80!

Pero no solo eso, sino que el chasis era totalmente nuevo denominado Lateral Frame Concept. Podíamos denominarlo como el "abuelo" de los "doble viga" que más tarde equiparían todas las grandes deportivas, y que hasta ese momento solo una marca elitista e inasequible (sobre todo para el español medio) como Bimota había podido hacer para la calle, aunque ya hacía tiempo que se usaba en carreras. Dos tubos laterales de acero unían la pipa con el punto de pivotación del basculante abrazando al motor por los laterales (o sea, realmente un doble viga perimetral) para dar una rigidez desconocida para el motorista habitual hasta ese momento; y en este caso además se reforzaba por delante de la pipa con una barra curva. Por cierto, esta barra curva es el motivo de que las FJ no se usasen durante la fiebre de las Street Fighter que invadió el mundo de las motos en los 80 y 90, porque esa barra impedía poner faros delanteros y quedaba horroroso para una moto sin carenado.

YAMAHA FJ 1200: CRECIENDO

En el 86 la competencia apretaba (Kawasaki GPZ 1000 RX o Suzuki GSXR 1100, por ejemplo), así que Yamaha decidió recurrir a la fórmula básica para ganar potencia y



ENGINE

With twin carbs that directly operate two valves per cylinder, the new, larger 1186cc in-line four engine delivers more power per pound than any production sport bike ever. The FJ1200 combines the lambda ratio of a narrow, compact, lightweight engine that optimizes torque and provides superior ground clearance for cornering. Fabricates comes courtesy of two double overhead valves, one for the engine, the other for the oil cooler.



FRAME

Based on our celebrated road-racing technology, this perimeter frame utilizes two widely spaced loops in place of an upper tube. They wrap around the engine and extend in front of the steering head, ending the powerplant deep and low within the frame for a low center of gravity. The rear suspension is tied firmly behind the engine and the steering head is



MONOSHOCK

A specially engineered version of our already proven swing-rifle Monoshock rear suspension is utilized to accommodate the FJ1200's tremendous power and unique design. It's fully adjustable to suit your riding technique or road conditions. And it's mounted very low in the frame to further enhance the FJ1200's superb handling and tire balance.

completely surrounded by a rigid, tubular mass structure. All the mass points are safely anchored in incredibly precise geometry and unimbed handles.

CLUTCH

We used a high-speed, nonresonant-type diaphragm clutch because it offers more constant, uniform pressure than ordinary spring units.

AERODYNAMICS



Extensive wind tunnel analysis allowed us to design a frame structure fairing even more effective than last year's. It provides the least possible frontal resistance while maintaining rider protection. The rear view mirrors were integrated into the unit, reducing drag by 1% and increasing visibility. The lower fairing also carries a spoiler effect which it eliminates power-robbing turbulence around the

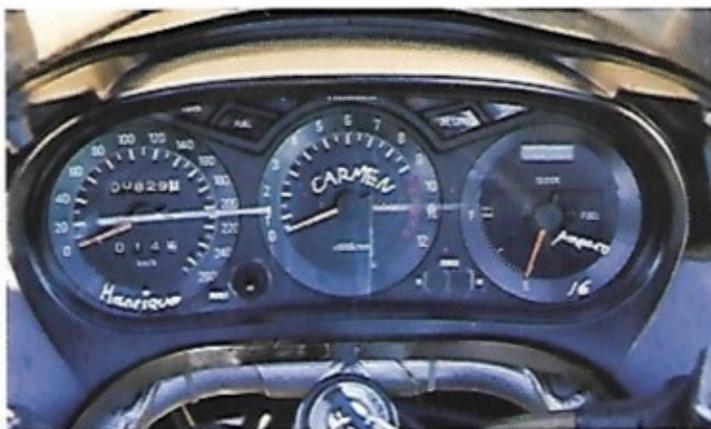
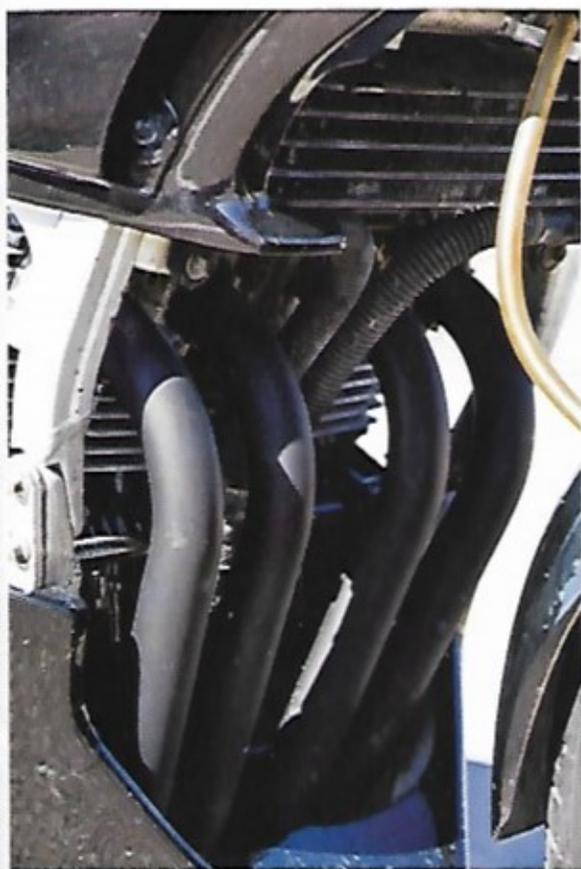
lower engine cover and directs cooling air at the cylinders and the

par: subir de cilindrada con pistones más grandes. Como el motor estaba refrigerado por aire no tenía canales de agua en los cilindros, lo que permitía agrandar su diámetro y poner pistones de 1200 centímetros cúbicos, y no tener que crecer en carrera con cilindros más altos como las actuales Triumph 675 a 765, o las Kawasaki 636... pero eso es otra historia. Así pasó de 1088 a 1186 cc creciendo con pistones de 74 a 77 mm de diámetro para

crear la primera FJ 1200 de 1986 denominada ITX, que es precisamente la que tenemos en este reportaje. Como detalle, es interesante ver que tenía un depósito de 24.5 litros en la 1100! En la 1200, que gastaba un poco menos, se quedaba en 22 que tampoco está nada mal.

Estas FJ 1200 de primera generación (siguieron a la venta con distintas evoluciones hasta 1996) mantenían





"Realmente, la moto apareció como una sublimación de la moto deportiva del futuro con prestaciones estratosféricas, pero lógicamente fue evolucionando hasta ser una sport turismo"

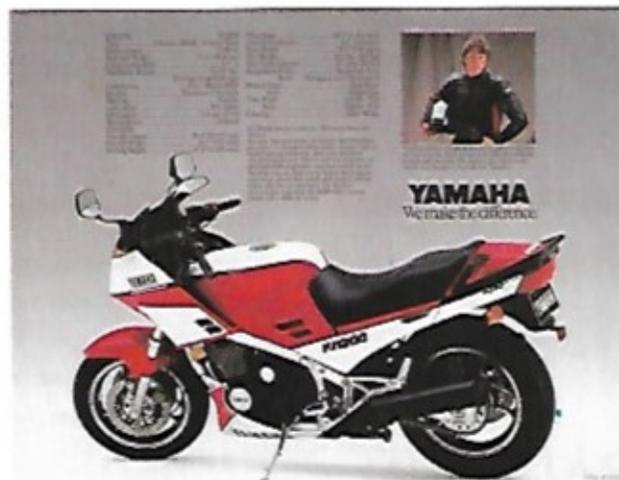
varias características de la anterior 1100, como la llanta delantera de 16 pulgadas que pasaría a 17 en la siguiente evolución y siempre son 120 de ancho. Con la de 16 para la calle, conseguía mayor manejabilidad de lo esperado para una moto de más de 250 kilos como 1100 cc (que subió hasta los 266 en la 1200) pero no dejaba mucho espacio libre al suelo, porque la FJ realmente tenía prestaciones y estabilidad realmente espectaculares. Detrás siempre se mantuvo la de 16 pulgadas con una anchura un poco justita de 150.

El amortiguador trasero ya era progresivo (o sea, con bieletas), pero la horquilla tenía otro de los inventos tan de moda en la época: sistema antihundimiento, que no servía de mucho y por eso desaparecieron.

Realmente, la moto apareció como una sublimación de la moto deportiva del futuro con prestaciones estratosféricas, pero lógicamente fue evolucionando hasta ser una sport turismo con carenados más anchos y pantallas más

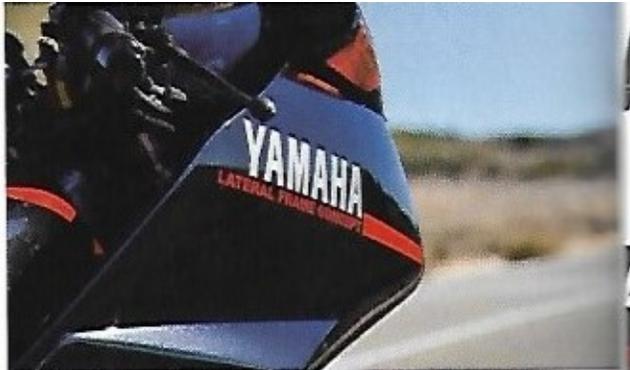
altas, e incluso con ABS en su último modelo. De hecho, esta primera 1200 ya tiene más carenado y cúpula que la 1100, pero siguió siendo una "deportiva".

Aquí en España se corrieron muchas carreras con ellas, en la categoría Siluetas y las Motociclismo Series entre otras, y uno de esos pilotos fue Miguel Ángel, dueño de Cortés, ↗





Piloto: Pascual Marco



uno de los talleres más antiguos de España y especialista en Yamaha desde el principio. Le pregunté qué “trucos” le hacían para correr, y entre otras cosas me comentó que le instalaban un amortiguador trasero Fournales regulable por aire y/o subirle las estriberas. También se retocaban los semimanillares y se cambiaban los frenos, aún con pinzas de doble pistón opuesto y discos autoventilados (otra de las modas de la época) en las 1100 y en esta 1200 de 1986, por las de 4 pistones que más tarde ya instalarían de serie posteriores FJ1200. Bueno, y se instalaban los filtros y escapes más abiertos como los Tecnomoto de la época.

En el caso de nuestra unidad, fue restaurada con cariño por Juan Miguel Pérez usando piezas de serie para regalársela a su hermano Cipriano, y para evitar que algún fan de las deportivas clásicas cayese en la tentación de darle una buena cantidad de dinero por ella, Juan hizo firmar a sus sobrinos los relojes. ¡Sin duda, una perfecta media “anti ofertas externas”!

Aquí tienes una moto que cimentó toda la pasión que hoy vive el mundo de la moto en nuestro país, y se vendieron todas las unidades que se pudieron importar a pesar de ser un vehículo de absoluto lujo para la época, rondando el 1.600.000 pesetas de la época. O sea, casi 10.000 euros de hace 33 años.

Os contaré varias anécdotas de cuando yo era muy pequeño y me pasaba horas mirándola en el escaparate de Cantó, en la calle Princesa, o cuando un día iba yo montado en mi primera moto, una SR 250, y me saludó un señor sobre una FJ porque me había quedado tonto mirándola, ¡y el señor era Dennis Noyes!

Pero no me quedan líneas, que si no el jefe después me regaña diciéndome que hago textos muy largos... pero es que para hablar de la historia de las leyendas como la Yamaha FJ 1200 siempre faltan páginas. ✂