

Yamaha FZR 600 R

La anti-CBR

Cuando las deportivas de 600 dominaban nuestra mente y el mercado, tuvimos la suerte de contar con una buena parrilla de modelos para elegir. Si Honda reinaba en ventas con su polivalente CBR, sus rivales no se quedaban muy lejos. Hubo una saga de Yamaha que conquistó muchos corazones: eran aquellas hermosas FZR, tan efectivas en pista como en carretera abierta.



Luis Fernández "Luigi"

Fotos: **Iñigo Merchán** y **Archivo**

La conocida saga FZR arrancó a finales de los ochenta con aquel modelo bifaro que sorprendió a prensa y aficionados gracias a su agilidad, prestaciones y corte deportivo. Algo menos polivalente que sus rivales, enseguida se popularizó entre los aficionados más quemadillos como la moto "de carreras" que podíamos adquirir para hacer tandas, ir a trabajar o hacer curvas con los amigos.

Pasaron algunos años y ante el empuje de las aclamadas CBR, la competencia tuvo que reaccionar. Yamaha presentó en 1994 un modelo completamente nuevo, justo el que traemos hoy a estas páginas. A diferencia de la propuesta de Kawasaki (con su ZZR, un cohete) y Suzuki (con su controvertida RF), Yamaha sí nos traía una moto con aptitudes claramente deportivas, lista para luchar con la reina de la categoría de Supersport. La Kawa y la Suzuki eran motos de calidad (y caras), pero su diseño daba más relevancia a las posibilidades turísticas que el presentado por sus dos rivales. Por eso, lo habitual era ver luchar en los circuitos a la Honda y a la Yamaha.

Al margen de una ganancia en prestaciones, los ingenieros de Iwata tenían claro algunas novedades con su nueva FZR 600 (que pasaría a añadir una R a su nombre). Para empezar, las medidas y la carrocería de la nueva 600 serían calçadas a las de su hermana mayor de cinco válvulas por cilindro, la fantástica YZF 750 que se había presentado un año antes. La nueva moto incluía de hecho sus característicos fox-eyes en su frontal y unas cotas de tamaño muy similares, aparte de su mismo depósito, sillín, relojes, etc., tanto que, ya entonces, parecía una 600 grandota de dimensiones.

También mejoraron la frenada, un punto débil del modelo anterior, con dos discos de 298 mm y pinzas de cuatro pistones con un disco de 245 detrás. En cuanto a la nueva parte ciclo, las suspensiones y el chasis seguían evolucionando, sin olvidar trabajar en evitar los famosos consumos de aceite excesivos que estigmatizaron (¿un poco?) a toda la familia deportiva de la marca y cuyo recuerdo todavía pervive en el imaginario colectivo motero de muchos aficionados. Con sus nuevas dimensiones, esta preciosa FZR dejaba atrás, definitivamente, el aspecto de moto de los ochenta para encarar tiempos más modernos, competitivos y sofisticados, incluyendo medidas de ruedas estándares, algo que, por fin, en los años noventa se regularizaría en general (salvo alguna atrevida como las primeras CBR900 y su rueda de 16 pulgadas).

CHASIS DE CARRERAS

El gran Gregorio Lavilla fue campeón de España con ella en 1994. No iba mal la FZR en circuito, no. Pero por carretera y autopista también se comportaba fenomenal. Muy posible-

mente era la Supersport con mejor parte ciclo en ese momento. Lo sabemos todos: si algo ha caracterizado a Yamaha siempre han sido sus fabulosos chasis. Nuestra protagonista demostró desde la primera prueba que contaba con un bastidor fantástico, basado en un nuevo Deltabox de acero estampado que aseguraba la eficacia tanto en curvas lentas como en curvones rápidos gracias a su rigidez y a una geometría de dirección de 25° de lanzamiento y 97 mm de avance. Con un buen reglaje de suspensiones era y es una moto para disfrutar en curvas.

Como feliz propietario de una FZR de esta añada puedo confesar, incluso a día de hoy, sin exagerar, que todavía es sorprendente la confianza y la efectividad que ofrece esta *abuela* en zonas sinuosas, tanto, que durante los primeros días no me podía creer que estuviera montado en una moto con casi treinta años de edad. Su facilidad para entrar en curva es pasmosa y su parte ciclo permite que los curvones que puedas tomar a gran velocidad sean una delicia en cuanto a precisión y seguridad. Al menos yo, ni entonces ni ahora, he notado jamás problemas de subviraje o sobreviraje en ninguna FZR de ese año que esté bien puesta a punto (también tuve una de circuito). Su peso en seco sigue siendo muy aceptable, 184 kilos. La horquilla de 41 mm de diámetro cumple perfectamente, aunque solo puede ajustarse la precarga del muelle. El basculante es de tubo de acero y permite traccionar con garantías, mientras que los frenos cumplen de sobra su cometido, por tacto y potencia (y no, obviamente no lleva una bomba radial). Por lo que recuerdo, su decoración gustó en general al público, y sus llantas de aluminio de 17 pulgadas y tres palos en color morado (¿o es rosa?) hasta quedaban bien. ¡Buen trabajo, Yamaha!

PROPULSOR POLIVALENTE

El vigoroso nuevo tetracilíndrico en línea ofrecía, oficialmente, una cifra de 100 CV a 11.500 rpm con un par máximo de 6,7 kgm a 9.500 revoluciones. Lo habitual en las 600 deportivas de esa época era contar, como mínimo, con esa potencia. Para actualizar debidamente el propulsor, los ingenieros de la marca diseñaron un motor de carrera más corta, que incluía nuevos pistones, diversas modificaciones en culata y una batería de carburadores Mikuni de 34 mm. Destacable era la novedad de contar con un recubrimiento cerámico en las camisas de los cilindros. Además, el ángulo de estos varió en comparación con el antiguo modelo y ofreció una inclinación de 35°, que permitía acortar un poco la distancia entre ejes de la moto. El propulsor se remataba con un efectivo sistema de colectores que pasaban de 4 a 2 y luego a una única cola de escape por el lado derecho. Aunque estamos hablando, obviamente, de un *molinillo* tetracilíndrico de carrera corta, con carácter y especialmente diseñado para satisfacer a sus usuarios en condiciones deportivas, hay que romper una lanza a favor de la utilización de su motor en otros contextos. En baja responde decentemente y a medida que abres el gas, la aceleración y la potencia es continua y suave, es decir, es más lineal de lo que algunos imaginaban sin probarla, lo que permite un uso algo





más polivalente del previsto a priori. Eso sí, a partir de 9.000 revoluciones (hasta las 12.000, aproximadamente), el motor ofrece todo su potencial y permite volar bajo y alcanzar una velocidad punta que roza los 240 en condiciones favorables. Los cruceros que permite son muy altos y, en cuanto a mediciones, podemos reseñar que la aceleración de 0 a 100 km/h era de 3,5 segundos.

SENSACIONES

Lo primero que descubres cuando te montas en una FZR 600 R es que la moto no es precisamente pequeña. Cuando recuerdas que es solo una 600, puedes hasta sonreír con ironía. En estos días, su volumen parece el de una rutera de litro. Los espejos retrovisores cumplen su misión y percibes que el carenado y la cúpula protegerán bien al piloto, siempre contando que es una moto deportiva. Los relojes analógicos te transportarán a otros días y su sonido te resultará agradable, lo que te recordará que es una moto con carburadores. La posición de conducción es digna de mención. Ya en su época esta moto ofrecía una postura nada radical, aunque luego permitía pilotarla con soltura. Y si decimos que la posición es cómoda, lo argumentamos no solo por llevar los semimanillares altos, por encima de la tija, sino por el triángulo que forma con estriberas y asiento (cómodo para el estándar actual de una de-

portiva, tanto para piloto como pasajero). En cuanto a sus ruedas, falta añadir que calza medidas de 120 delante y 160 detrás, por lo que es bastante fácil conseguir gomas hoy en día. En su tiempo había algunas opciones interesantes para elegir. Principalmente, modelos de Michelin, Metzeler y los famosos Pirelli Dragon.

Pocas veces necesito tirar del aire para que arranque la moto. La caja de cambios es precisa y poco ruidosa, lo que algunos propietarios agradecemos bastante. Su embrague y el tacto del gas es correcto, nada brusco y sin titubeos en ninguna franja del tacómetro. Se puede callejear con dignidad, aunque la zona de caza son las curvas y los tramos alegres, donde puedes dar rienda suelta a todo su potencial dinámico y mecánico. A cualquier insinuación del cuerpo la moto reacciona obediente. Permite cambios de dirección correctos y su aplomo en curvas es digno, todavía, de halago, como dije anteriormente. A sus mandos, el bastidor, rígido y manejable, permite hacerlo fácil, enriqueciendo la experiencia de usuario durante todos los kilómetros que te propongas, pues su comodidad y protección aerodinámica permiten rodar durante largos períodos de tiempo sin acumular cansancio. Con la experiencia de estos diez meses, puedo confirmar que su consumo (si está bien carburada) es razonable y que es difícil que su motor se caliente (lo confirmé a finales

de junio pasado camino a Cullera, en plena ola de calor).

En cuanto a la estética, como siempre, es un tema muy subjetivo. Para mí, sin duda, es una de las 600 de los años 90 más bellas y mejor acabadas. Solo descubrir su novedoso frontal con esos faros con forma de ojos de zorro (como en la YZF) ya nos dejó un poco en shock. Tanto que Yamaha no dudó en adaptarlos también en su buque insignia, la EXUP 1000, que salió renovada por entonces. Por cierto, su generoso asiento trasero se puede ocultar con un colín de quita y pon, posibilidad que todavía la hace más racing cuando se circula en solitario. Para viajar se puede enganchar alguna red sin problema a la parte trasera y hasta contamos con un pequeño hueco dentro del colín para incluir algún cepo o bolsa de herramientas.

¿QUÉ PASO CON LA FZR?

Esta magnífica moto estuvo pocos años en venta. En 1995 ya fue revisada en cuanto a suspensiones (más reglajes). La exitosa categoría de Supersport exigía a los fabricantes poner toda la carne en el asador y con la llegada de la nueva CBR600F y, sobre todo, de la explosiva ZX-6R de Kawasaki, nuestra protagonista de hoy comenzó a ceder terreno en el plano deportivo, sobre todo en cuanto a potencia y prestaciones, siendo rebasada en este apartado por la competencia, pero conservando todas sus

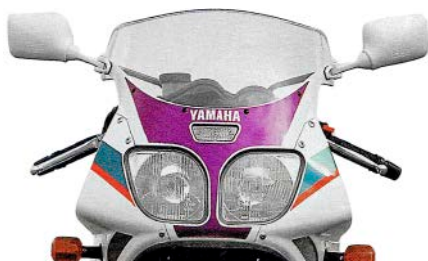


Esta 600 y su hermana la 750 fueron conocidas como 'fox eyes', ojos de zorro, por sus faros de forma "almendrada". 'King' Kenny la probó en Solo Moto en julio del año 1994.

cualidades y virtudes. Un año más tarde ya saldría una nueva deportiva de 600 de Yamaha, eliminando incluso las siglas del modelo. Era la YZF 600 Thundercat, una moto nueva, pero que seguía heredando el ADN de las FZR, especialmente en su motor y chasis. La Thundercat era una buena moto, pero tampoco presentó un revulsivo deportivo notable frente a sus rivales de categoría (eso solo se conseguiría años después con la revolucionaria

R6). Un motor, el de la FZR, que no hemos dicho todavía, era y es muy fiable, tanto que, además de heredarlo en gran medida la mencionada Thundercat, también fue utilizado posteriormente (con las lógicas revisiones y mejoras) en las primeras Fazer. Por si alguien quiere saberlo, actualmente todavía se puede conseguir alguna unidad, eso sí, con todo tipo de estados de conservación. Por experiencia propia, sé que el recambio no es complicado de con-

seguir y, como moto agradecida que es, con cuatro cosas, puede volver a ofrecer buen servicio si su dueño busca el tacto de aquellas deportivas. Doy fe de que con ella se puede hacer algo de sport touring, sin lujos, eso sí, pero con una comodidad que a más de uno le podría sorprender. El balance es que estamos hablando de una moto realmente histórica, que pocos veteranos han olvidado y que marcó con fuego muchos corazones de la época.



El par de faros de zorro son el rasgo más notorio. Pronto se abandonarían.



La instrumentación deportiva con tres esferas sigue los cánones de la época.



No falta la tapa del asiento del pasajero para darle aspecto de monoplaza.



El motor tetracilíndrico entregaba 100 CV, aunque no era la más potente.

Motor: 4 cil. en línea, LC, DOHC, 16V
Cilindrada: 599 c.c.
Diámetro x carrera: 58 x 54,8 mm
Relación de compresión: 11,4:1
Potencia máxima: 100 CV a 11.500 rpm
Par máximo: 6,7 kgm a 9.500 rpm
Alimentación: 4 carburadores Mikuni
Encendido: Electrónico
Embrague: Multidisco en baño de aceite
Cambio: 6 velocidades
Transmisión final: Cadena de retenes
Chasis: Doble viga Deltabox en aluminio
Suspensión delantera: Horquilla telescópica convencional de 38/120 mm
Suspensión trasera: Monoamortiguador con sistema Monoshock, ajustable en precarga
Freno delantero: 2 discos de 298 mm, pinzas de 2 pistones
Freno trasero: Disco de 245 mm con pinza de dos pistones
Ruedas: 120/70-17" y 160/55-17"
Altura del asiento: 795 mm
Distancia entre ejes: 1.425 mm
Peso: 185 kg
Capacidad del depósito: 18 litros