

Yamaha V-Max
prueba

Puñetazo de gigante

Aquellos tipos, uno en el Porsche Turbo y el otro con el Camaro salieron probablemente aquella mañana de sus casas con la ligera intención de buscarse problemas... y los encontraron. Me hallaba unas diez millas adentro en la Highway de la Costa del Pacífico, detenido en un semáforo cuando apareció a mi lado un hocico bajito, negro y esbelto, seguido una fracción de segundo más tarde por la sonrisa tonta de tiburón del alto Funny Car, resoplando velocidad debajo de la tapa de la caldera y con un palpitante escape que estaba provocando por debajo del asiento a su conductor. Bueno, pensé, es mediodía y ya es hora de que la V-Mas empiece a demostrar lo que dice que vale...



www.motosclasicas80.com


motos clásicas
80

info@motosclasicas80.com





www.motosclasicas80.com



motos clásicas



info@motosclasicas80.com



Impresionante es quizás una palabra poco fuerte. Monstruo define mejor lo que Yamaha ha fabricado para uso exclusivo en los USA. 145 CV. a 9.000 r.p.m., 250 kg. de peso y velocidad... ilimitada. El motor es un V-4 a 72° refrigerado por agua y con un asiento de sobrealimentación «natural» denominado V-Boost. El depósito se halla debajo del asiento, toda la parte superior es una simple tapa de adorno y de canalización del aire a los cuatro carburadores de 35 mm.

LOS dos conductores estaban demasiado ocupados mirándose uno al otro y a la vez intentando descubrir el menor signo de destello en el semáforo, para darse cuenta del significado de aquella enorme rueda trasera de la Yamaha, además de aquella gran masa en forma de V-4 o los amenazantes conductos de aire cromados en los laterales del depósito de color marrón oscuro. Incluso cuando puse primera, con un sonoro clonk, sus ojos no parpadearon ni un instante. Y el susurro que escapaba de los dos anchos escapes cromados, a duras penas turbaba el irregular escape del motor flat-seis turbo y el estruendo del V-8. Era la oportunidad perfecta para poner en práctica el manual de la guerrilla urbana: ¡el ataque por sorpresa!

La batalla imposible

Les puse las cosas fáciles. El semáforo cambió a verde y siendo como era yo carne fresca para la V-Max, dejé que salieran delante mío. En lugar de hacer girar aquel molino de 1.200 c.c., DOHC, 16 válvulas hasta las 6.000 r.p.m. y reventar el embrague, fui haciendo salir la potencia de forma totalmente suave y noté el dolor del soplo del escape del Camaro en mi pierna, en el momento en que este arrancó.

Pero cuando abrí gas a tope, y la aguja del delgado e insignificante cuentavuelvas alcanzó la marca de las 6.000 r.p.m., se desataron los infiernos. De verme empujado ligeramente hacia el tope del asiento en el momento de la arrancada, fue violentamente tirado hacia atrás, los brazos saliéndose de sus anclajes naturales en mi cuerpo mientras luchaba por seguir manteniendo colgado del manillar y al mismo tiempo dirigir aquella monstruosidad.

Haciendo un gancho con el pie tiré firmemente hacia arriba para cambiar a segunda, pero la potencia siguió apareciendo con la misma fuerza. Rápidamente el Camaro fue aniquilado y el Porsche a punto de ser historia. Probablemente nunca llegó a verme a través del cristal oscuro, hasta que fue demasiado tarde. A mitad de los imaginarios 400 metros que los tres encontramos más que suficientes, la V-Max se había ido ya y el Porsche estaba tragando el polvo de mi moto. Al final de esta carrera ficticia, los dos coches eran sólo un punto en el retrovisor (sorprendentemente sin vibraciones) de la Yamaha.

No había habido lucha y de pronto nos encontramos lejos y donde más importaba: solos, yo y la V-Max, reyes de la calle.

De súbito recordé dónde estaba: Los Angeles, California-País de Los Sueños, USA. La cuna de la industria del cine pero también de VASCAR, NICTAR, el destructible límite de velocidad de 55 millas por hora y las 35 millas en ciudad, esos horribles, siempre impecables policías de las patrullas de las Highway que te llaman «Sir» mientras te extienden la multa y juzgan olvidándose de los cada vez más sumergidos tipos de cambio de prácticamente cualquier moneda del mundo con respecto al dólar cuando te detienen por un exceso de velocidad que te hace pensar si la opción de 30 días en la cárcel no sería una mejor elección.

Afrojando el acelerador descendí a la V-Max de la órbita y reentré en la atmósfera de la Tierra. Pero si llevas un Porsche Turbo se supone que puedes pagar también una multa por exceso de velocidad, así que me alcanzó, y casi me hecha fuera de la carretera al inclinarse y asomarse por la ventana del pasajero para verme. Entonces se le iluminó la memoria. La había reconocido. Era la V-Max, el vehículo de calle más rápido en aceleración de este planeta.

Algunos consejos

Cuando mencioné a varios de mis sabios amigos americanos de la moto que iba a coger una V-Max para un pequeño recorrido durante mi estancia en la Costa Oeste (o mejor debería decir que la V-Max me iba a coger a mí...), debo confesar que su reacción me intimidó antes incluso de haber cruzado una pierna sobre el monstruo.

«¿Cómo tienes tu seguro de vida?» fue el más sabio comentario, seguido muy de cerca por «¿Llevas cinturón de seguridad?» mientras que los útiles consejos de quienes sólo habían leído acerca de aquella cosa eran del tipo: «mantén tensas las riendas»; mientras que otros me daban toda clase de detalles de cómo tenía que estar seguro de tener la moto totalmente vertical antes de soltar la caballería. Buen consejo, como vería más adelante y considerando que la moto es tan nueva que ninguna de las revistas americanas ha tenido tiempo todavía de publicar una prueba a fondo, nos demuestra de qué forma la leyenda de la V-Max ha penetrado en la con-

ciencia del motociclismo americano.

¿Porsches? Te los puedes comer para desayunar. ¿Motores V-8? Para comedores de quiche. ¿La Kawasaki «Eliminator»? Parece una gran moto, pero no puede con ella. ¿Cualquier cosa con turbocompresor? Pura quincallería. Cuando se trata de carreteras en línea recta sólo vale una cosa, la V-Max.

Técnica sin complejos

Aburridos por los límites de velocidad, las normas severas y en general una abismal cautela generalizada en gran parte de los motociclistas americanos, los entusiastas de las prestaciones se han decidido invariablemente por los «G.P.» en los semáforos, como una forma de estimular sus deseos mientras se desplazan de A a B.

Mientras un europeo se dedicaría a «rascar» la oreja por carreteras reviradas de montaña en una manejable y estable moto o un coche deportivo, las carreras al estilo drag-racing por la calle y «legales» son el gran juego en toda América. De ahí el gran éxito de motos como la Honda V-65 Magna, una moto que la V-Max utilizaría para limpiar los suelos. Y es que cuando en Yamaha se sentaron para diseñar y fabricar una nueva oponente a las carreras entre calles y semáforos, decidieron tomarse la cosa en serio, sin limitaciones y construir una moto que en realidad desarrollara la potencia de la que parecía capaz. La V-Max código de Yamaha UMX 12, es el resultado.

La moto está basada, aunque a mucha distancia, del «yate rodante» Venture, cuyo motor V-4 a 72° refrigerado por agua provee la base para la planta matriz de la V-Max. Pero para aumentar los 90 CV. de la Venture a los 143 de la V-Max se requirió algo más que los habituales retoques mecánicos. La moto fue anunciada en los Estados Unidos con «sólo» 135 CV. porque los técnicos de Yamaha USA no podían creer que los japoneses pudieran o quisieran sacar tanta potencia de una moto de calle. Pero cuando pusieron el primer motor que recibieron en el banco tuvieron que corregir sus cifras de potencia...

Yamaha empezó el proceso de transformación «engordando» el cigüeñal y bielas mediante un nuevo proceso de endurecimiento que según dicen mejora la resistencia de los materiales. Luego montaron pistones

más ligeros. Los tamaños de válvulas pasaron de 29 mm. en la admisión en la Venture a 30,5 mm. en la V-Max y de 24 mm. a 25 mm. en el escape. Las válvulas fueron aligeradas para reducir la inercia al mismo tiempo que limitar al mínimo las turbulencias en los conductos de los cilindros de cuatro válvulas.

Los cuatro árboles de levas fueron modificados para que diesen unos tiempos de apertura de 276° y 8 mm. de altura. El resultado de todo ello fue la elevación del límite de giro de 7.500 r.p.m. en la Venture a 9.500 r.p.m. en la V-Max. El cambio turístico de cinco velocidades así como la transmisión final por cardán fueron conservados, aunque reforzados para el incremento de potencia.

Pero alto régimen y buena respiración no producen por sí solos el tipo de súper-potencia que Yamaha deseaba. La turbocompresión podía haberlo resuelto, pero es en estos momentos una opción desechada en motos de calle porque subsisten los problemas de vacío de respuesta que pueden ser un inconveniente en un coche pero un verdadero peligro en una moto. En su lugar, los ingenieros de Yamaha dieron con una solución tan simple que os preguntaréis cómo no ha sido utilizada antes, y tan efectiva que transforma a la V-Max en un monstruo de las prestaciones.

El gran secreto

Lo que hicieron fue utilizar la configuración del motor en su provecho, con los cuatro carburadores Mikuni CV. de 25 mm. situados por parejas en la «V» de los cilindros. Utilizando un servomotor controlado electrónicamente y accionado por el encendido, Yamaha ideó el mecanismo denominado V-Boost, por el cual los conductos de admisión de cada lado del motor se hallan conectados con una válvula de mariposa en el medio, que el servo se encarga de abrir cuando el motor alcanza las 6.000 r.p.m., aumentando la apertura progresivamente hasta el máximo a 8.000 r.p.m.

Así, cuando digamos, el cilindro trasero izquierdo se halla en la fase de compresión, el izquierdo delantero está en fase de admisión, significando que uno de los dos carburadores se halla inutilizado. Yendo por ciudad a bajo régimen, la válvula de mariposa permanece cerrada y ese cilindro delantero aspira sólo de su propio carburador, asegurando un buen funcionamiento a bajas vueltas

Yamaha V-Max

además de ser el motor domesticable. Pero cuando el servo empieza a abrir la válvula a partir de 6.000 r.p.m., el cilindro en la fase de admisión, es capaz de aspirar la mezcla de ambos carburadores situados en el mismo lado del motor, aumentando la cantidad hasta llegar a 8.000 r.p.m. donde un solo cilindro recibe el doble de gasolina que, digamos, a 5.500 r.p.m.

Y si seguimos acelerando, cuando las válvulas de admisión (siguiendo el ejemplo antes citado) en el cilindro trasero izquierdo se hallan cerradas, la presión positiva creada ayuda a forzar la mezcla dentro del otro cilindro, lo mismo que con un compresor. Lo que este remarkable y efectivo truco permitió a Yamaha fue preparar el motor para una potencia máxima bajo condiciones normales alrededor de 5.800 r.p.m. y luego utilizar el V-Boost para incrementar de forma explosiva esta potencia a alto régimen.

Correr, ¿dónde?

La primera vez que ruedas con ella utilizando todas las marchas tienes la sensación de estar colgado en el exterior del Space Shuttle cuando despegas de Cabo Cañaveral. Puedes ir con ella si quieres en la velocidad más larga prácticamente a paso de hombre, a 2.500 r.p.m. y luego dispondrás de una impresionante aunque no asustante potencia cuando subas de régimen. Pero cuando la aguja de ese cuentavuelts situado en un lugar exasperante, alcanza las 6.000 r.p.m., sientes como si el puñetazo de un gigante hubiera lanzado a la V-Max hacia delante mientras ves cómo avanza cada vez más rápido en la dirección escogida.

Esta dirección puede ser muy bien la oficina del Sheriff, porque esta moto de los demonios ha sido diseñada para ser construida y vendida para un país con un límite de velocidad de 55 millas por hora (88 km/h.). De alguna forma conseguí mantenerme alejado de las garras de la ley durante el tiempo que pasé con la moto, pero fue más por una buena suerte que por ser juicioso, además de hacer un copioso uso de los excelentes retrovisores. Pero los días del permiso de conducir del diseño de una V-Max están más que contados. La moto resulta tan divertida de pilotar, que la tentación de buscar cualquier cosa con la que «picarse» resulta irresistible una vez tienes la potencia por la mano. Por



Ninguna V-Max ha conseguido resistir las pruebas de aceleración tipo dragstr. Alan destruyó el embrague al primer intento, lo mismo que otras tres revistas americanas.

supuesto, primero tienen que «cazaros», y el hecho es que la V-Max pueda incluso con los Chryslers que la Highway Patrol conduce en estos momentos, así que si quieres...

¿Y las curvas?

Ah, ¿pero no es la V-Max una de esas larguiruchas motos diseñadas exclusivamente para acelerar en línea recta? ¿Qué pasa cuando llegas a una curva? Pues bien, la respuesta corta es que la V-Max se mete en los virajes sorprendentemente bien. Por supuesto no es una Ducati, y empezará a tocar con los reposapiés en cuanto te infiltras en una buena carretera de montaña, y supongo que por esta razón, los estribos son repleables. Subiendo la precarga de los amortiguadores posteriores de cuatro posiciones de reglaje, no conseguí apenas nada. Y a pesar de la sorprendente efectividad de la extraña mezcla de neumáticos, Dunlop delante y un gordísimo Bridgestone trasero de medidas 150/90 V 15 (el neumático de calle de mayor sección del mundo), la V-

Max no se presta a excesivas confianzas en los virajes.

Sin embargo, el grueso chasis de acero que poco tiene en común con el de la Venture, se comporta francamente bien, como pude comprobar en un viaje de casi 300 km. a lo largo de la Ortega Highway a través de las montañas de Santa Mónica, Elsirore y alrededores. Desgraciadamente para mí, lo que parecía un motor totalmente ausente de vibraciones demostró producir algún tipo de vibraciones secundarias que dejaron mis dedos totalmente dormidos tras un par de horas de viaje. Además, la altura del asiento (760 mm.) no era precisamente lo ideal para mí, con los pies excesivamente adelantados, obligando a las rodillas a situarse demasiado arriba y que lo único que conseguí fue que se me enramara la pierna a las 100 millas de haber salido.

Sin embargo me quedé impresionado por la relajante facilidad con que la V-Max puede ser manejada de un viraje a otro y cómo traza, antes de abrir gas de nuevo hasta la siguiente curva. A pesar de que la horquilla delantera tiene cierta tenden-

cia a cabecear, las barras de 40 mm. no parecen flexar excepto en frenadas muy fuertes, de lo que son capaces y muy bien tanto el doble disco delantero como el incluso más efectivo disco posterior.

Con el ojo en el cuentavuelts

Rodar con la V-Max a lo largo de la Ortega Highway me recordó un coche deportivo que tuve durante una temporada hace algún tiempo y otro con el que siempre soñé pero nunca pude conseguir. Tuve una vez un Daimler Dart, aquel AC Cobra para pobres, diseñado por Edward Turner con un motor V-8 todo de aleación con un impresionante par y montado justamente en el peor chasis que podía haberse encontrado. Hacer caminar aquel Dart por una carretera de montaña implicaba acelerar entre un viraje y otro, quitar gas, tomar la curva con suavidad y esperar a estar más o menos en línea recta para aplicar entonces de nuevo toda la caballería.

Aunque nunca he conducido uno, imagino que el Cobra será más o menos lo mismo, y así es también la V-Max, excepto que la respuesta del chasis es probablemente mejor, hablando en términos relativos, que en los coches. Si permaneces por debajo de 6.000 r.p.m. y fuera de la banda de superpotencia, la V-Max se convierte en una bella deportiva en la que sólo debes elegir el trazado y lanzarte. Puedes olvidarte del cambio, como solía hacer con el Daimler, y dejar que el flexible y suave motor haga todo el trabajo.

Y mucho mejor hacerlo así porque el cambio es ruidoso y poco deportivo. No fallé ninguna marcha pero no es precisamente de los movimientos más suaves que uno pueda practicar. Sin embargo, un movimiento de descuido con la mano derecha, un toque inesperado, un momento de pérdida de concentración mientras estás acelerando y sobre esta moto puedes encontrarte con problemas muy gordos mucho antes de lo que tardarías en pronunciar la palabra hospital. Deja que suba el régimen a esas 6.000 r.p.m. mientras te encuentras en pleno viraje, y prepárate para echar un vistazo al lado más escabroso de tu vida. El Bridgestone no es precisamente bueno y veras cómo quiere separarse de la moto y de debajo tuyo. Miedo no es precisamente la palabra para descubrir la emoción que puedes sentir sobre

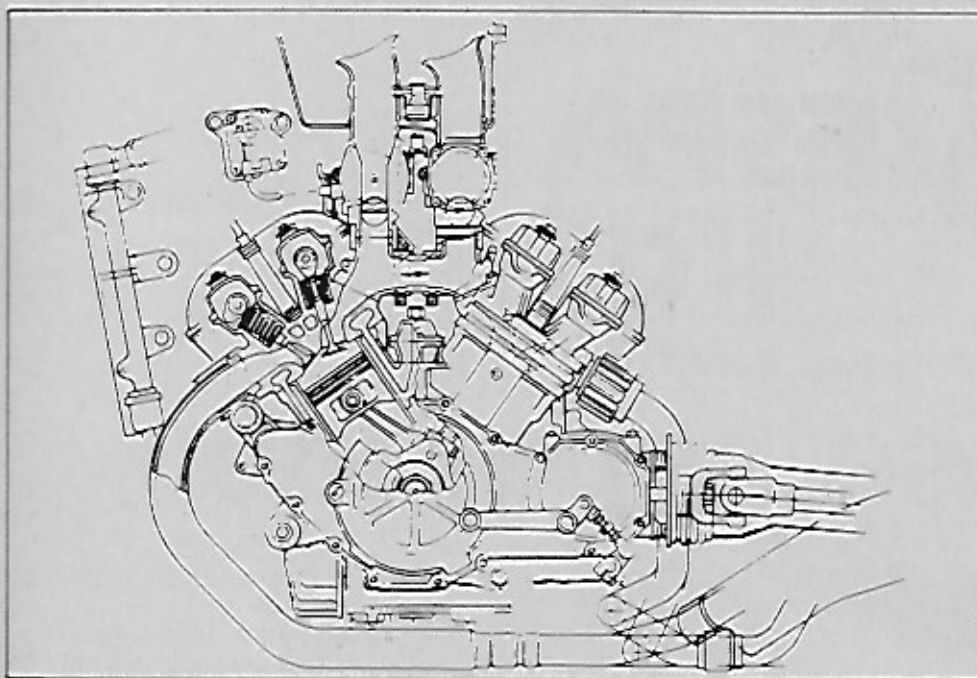


Gráfico del sistema V-Boost. Los carburadores han sido montados por parejas de cilindros uniendo los conductos de admisión de los cilindros delanteros con los traseros (independientemente). En el centro, una válvula de mariposa accionada por un servo permite alimentar un cilindro con dos carburadores a partir de cierto régimen.

Ficha técnica

Motor: V-4 a 72°, DOHC, 4 T. Refrigerado por agua, 4 válvulas.
Cilindrada: 1.198 c.c. (76 x 66 mm.)
Relación compresión: 10,5:1.
Carburación: 4 Mikuni 35 mm.
Potencia: 143 CV. a 9.000 r.p.m.
Encendido: electrónico.
Cambio: 5 velocidades.
Chasis: doble cuna de acero.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica.
Suspensión trasera: Doble amortiguador.
Frenos: 2 discos delante. 1 disco detrás.
Neumáticos: Del. 110/90-18. Det. 150/90-15.
Distancia ejes: 1.590 mm.
Altura asiento: 762 mm.
Peso: 252 kg.

esta moto, y no me preocupó cuan alta sea tu propia estima como macho y como piloto.

Tampoco sirve entrar en una curva alrededor o justo en las 6.000 r.p.m. con el gas fijo, porque el sistema V-Boost actuará casi como un control automático de crucero y seguirá acelerando aunque quieras cortar. La línea mágica de las 6.000 r.p.m. es fundamental en esta moto y hay que tenerlo siempre muy presente y estar siempre atento.

Ridículo

Y a propósito, hablemos de la que debe ser la más estupida pieza de diseño jamás vista en ninguna moto en los últimos años. En una moto, donde más que en ninguna otra la información más vital que necesitas es saber a cuántas r.p.m. está girando el motor; el cuentavueltas es un reloj del tamaño de pulsera, difícil de leer y anclado junto al termómetro del agua y las absurdas lucecitas sobre el depósito de gasolina. Maldición ¡Y ese gran instrumento frente a tus ojos encima de la horquilla es el velocímetro calibrado a 155 m.p.h. según las normas USA; cuando en interés de la seguridad ambos instrumentos deberían intercambiar su emplazamiento. La última cosa que deseas hacer cuando te hallas cerca de tu destino al doble de la velocidad de la luz —como en realidad parece una vez has «encendido» el V-Boost— es apartar los ojos de la carretera y mirar abajo el cuentavueltas.

De no ser por esto, la estampa «macho» de esta libertina moto hubiera complacido a Mad Max, el personaje cuyo nombre no debía hallarse a un millón de kilómetros las mentes de los hombres de marketing de Yamaha cuando bautizaron a este monstruo urbano. Sorprendentemente en esta moto, todo cuanto parece metal lo es en realidad, contribuyendo sin duda a ese peso bruto de 254 kg. A nivel estético, sin embargo, no todo es lo que parece. El depósito de gasolina se halla en realidad debajo del asiento del piloto con el tapón de llenado situado debajo del tope del asiento y que se desplaza hacia delante. No existe el más mínimo espacio en toda la moto para guardar la más pequeña documentación.

Queda claro que lo que parece el depósito es en realidad una tapa de adorno, lo mismo que las dos toberas cromadas laterales porque en realidad, el aire dirigido a los carburadores es conducido por el interior de la tapa en forma de depósito y no por los laterales como se quiere dar la impresión.

Rompiendo embragues

Y ahora, ejem, llega la hora de la confesión: destruí el embrague intentando hacer un calentamiento de neumático trasero, antes de que consiguiera que la rueda se moviera un sólo centímetro. Afortunadamente ocurrió justo cuando iba a devolver la moto, pero aun así... Sin embargo no he sido el único en haber causado esta proe-

za. Por lo menos dos motos de pruebas de otras dos revistas sufrieron un problema similar tras un determinado esfuerzo por conseguir detener el crono en los 9 segundos en el cuarto de milla, y la semana después de rodar con la mía, otra V-Max con poquísimos kilómetros destruyó el embrague en manos de otra revista norteamericana cuando intentaban hacer unas fotos espectaculares en la playa de Daytona.

Se produjo un «crak» cuando el embrague de la mía quedó inutilizado, y parece probable que la causa sea la misma que en las demás motos, la rotura del plato de aleación. Pero habría que decirle a Mr. Yamaha, que afrontara la realidad: la mayoría de estas motos van a ser conducidas de un semáforo a otro por gente que todo lo que desea es exhibir toda la potencia que tienen a su disposición y abusarán del embrague tanto o más que nosotros. El embrague hidráulico de diafragma necesita ser robustecido todavía más, con discos de acero e incluso muelles más duros, antes de que sean puestos a la venta estas drag-racers.

Reflexión

Y este quizá no sea el único problema que deban afrontar en Yamaha cuando las motos lleguen a los escaparatistas americanos, porque por 5.299 \$ (casi 1 millón de pts.) en la calle, la V-Max ofrece la mayor potencia por el menor dinero en toda la historia de la moto. Pensad sólo en el cambio del dó-

lar nueve meses atrás antes de que Reagan pusiera su nueva política económica, para daros cuenta de la ganga que representa. Intenté averiguar si las compañías americanas de seguros pensaban aplicar una tarifa especial a la V-Max, pero la moto es demasiado nueva y no pude obtener una respuesta clara. Pero apostado a que como máximo en el espacio de un año van a hacerlo, porque no nos engañemos, 145 «ponies» con este tipo de potencia pueden ser letales en manos equivocadas, inmaduras o inexpérimentadas, ya que cualquiera que tenga algo más de cinco de los «grandes» en USA puede ir a comprarse una, de hecho Yamaha sabe que son muchos los que la quieren.

Pensad un momento acerca de ello: es más potencia de la que tienen a su disposición el 90 por ciento de los pilotos de una parrilla de G.P. en 500, puesta en una moto de calle que pesa sólo el doble. O pongámoslo de otra forma: es más potencia de la que tiene un Ford Escort XR3, con una fracción de su peso. Espero estar equivocado, pero veo algunos problemas en todo esto que podrían afectar al motociclismo en general. Pero ello nunca en detrimento, por supuesto, del remarkable «tour de force» que la V-Max representa, «la» potencia total, la reina de la aceleración, el terror de la carretera, una moto que ofrece lo que promete, que es lo que parece: ¡increíble!

Alan CATHCART
Fotos: David DEWHURST