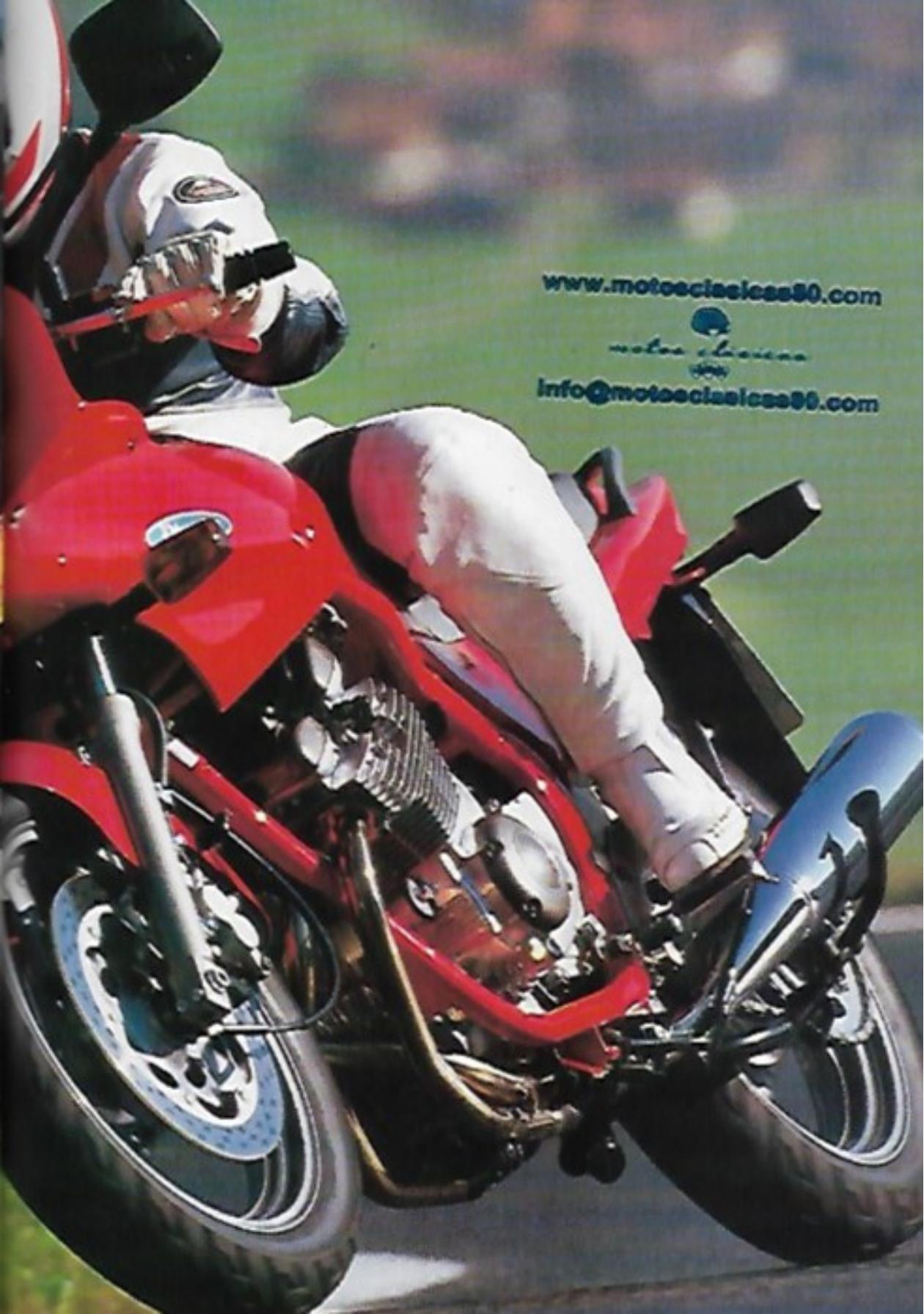


SUPERPRUEBA

COMO UN RELOJ



Un nuevo estilo. El mundo desde una óptica más relajada. Tiempo de viajar, disfrutar del paisaje, con margen para la utilización deportiva. La XJ 600 S es como un reloj suizo todo uso. Económico, atractivo y eficaz a todas horas.
YAMAHA XJ DIVERSION

A close-up, low-angle shot of a rider on a red classic motorcycle leaning into a turn. The rider is wearing a white jacket with a patch on the shoulder and white pants. The motorcycle is red with chrome accents on the engine and exhaust. The background is a blurred green field.

www.motoeclasicas80.com

motoeclasicas
80

info@motoeclasicas80.com

Quizá nunca se había reaccionado con tanta rapidez. Apenas un mes después de haber sido presentada por sorpresa en Japón la versión XJ400S para el mercado interior, la prensa mundial era convocada en la población suiza de Gstaad para el lanzamiento oficial y primera prueba de la XJ600 Diversion, la versión europea.

Por primera vez en mucho tiempo, acudir a una presentación volvía a tomar aquel aire, ya olvidado, del placer de rodar durante unas horas con una moto sin demasiados compromisos, por bellas carreteras de montaña donde poder hacer buenas fotos y disfrutar del paisaje.

Ahora parece que podemos volver a los buenos viejos tiempos en los que BMW era pionera y maestra en la preparación de escenarios y rutas ejemplares para probar motos de turismo. Hasta en eso los japoneses les han imitado y Suiza y la región al este del lago Lehman quedará largo tiempo en la memoria de cuantos pudimos disfrutar de la Diversion por aquellas carreteras de asfalto casi irreal y paisajes propios de una maqueta.

Aunque Yamaha no ha sido ni mucho menos la primera en reaccionar ante la nueva generación de motos de apariencia simple y carácter turístico con styling evocador de los años '70, sí lo ha sido desde el punto de vista constructivo.

Mientras Kawasaki, con gran arte de magia, relanzaba la KZ 750 (Zephyr), Honda hacía casi lo mismo con la Nighthawk 750 (aprovechando el motor CBX 750) y Suzuki vendía directamente la Bandit 400 japonesa. Yamaha construía una moto totalmente nueva.

Nuevo motor refrigerado por aire, nuevo chasis, nueva estética. Ni «naked» ni turística, sino ambas cosas a la vez. Un pequeño semicarenado ni quita desnudez (la moda ahora) ni desnuda excesivamente al piloto, dejándolo sin una mínima protección aerodinámica.

Pero lo más definitivo es el precio: menos de 750.000 pesetas. Parece que empezamos a vislumbrar un importante cambio en la política comercial de los japoneses y el ajuste entre el precio de venta y costo del producto empieza a producirse. Cuando Yamaha está a punto de cumplir la década en nuestro país, Japón está empezando a vender más barato sin mermar la calidad, simplemente apli-

Paraíso suizo para la presentación de la XJ/S Diversion. Con cada moto, Yamaha incluye una segunda cúpula más turística y unos cubremanos adosables al lateral del semicarenado, fácilmente instalable en pocos minutos. El precio también será una «bomba»: menos de 750.000 pesetas.

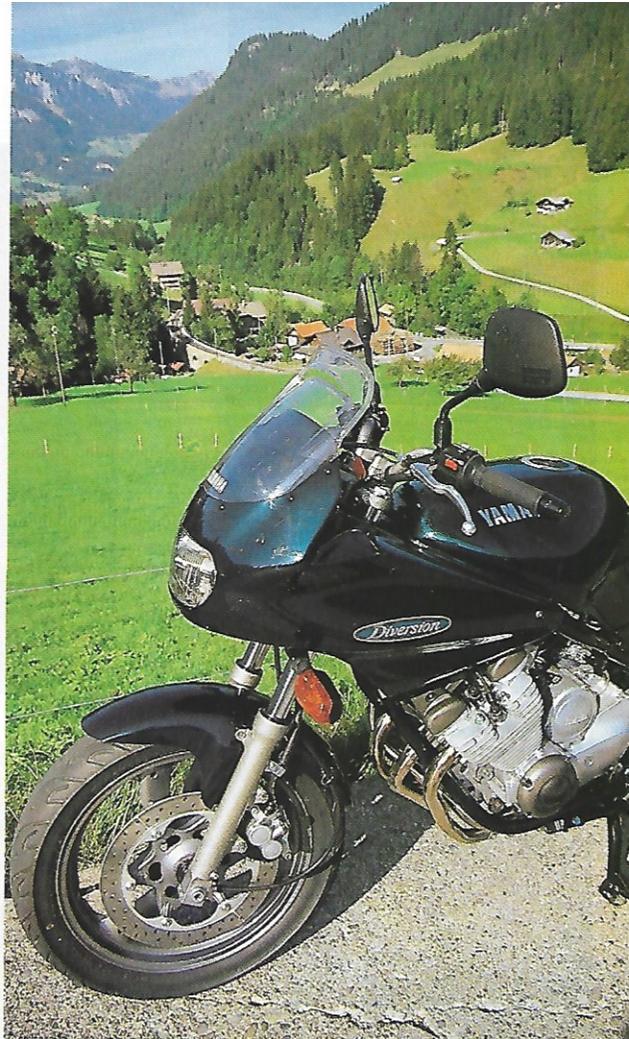
cando la tecnología de los '80, cara y sofisticada en general, en nuevas motos más simples de fabricar.

Yamaha la define como «allrounder», algo así como la navaja multiuso suiza: práctica, sirve para casi todo, de tamaño justo, de diseño atractivo y que, con un mínimo de prudencia, todo el mundo puede utilizar (Yamaha dixit...).

Sin entrar en el juego de palabras del departamento de marketing de Yamaha, la XJ/S pertenece a ese grupo de motos cada vez más escaso y hasta repudiado que Honda definió en su día como la moto universal y que tan corriente fue en su momento. Sólo BMW se mantuvo fiel a este principio a lo largo de los tiempos.

Yamaha afirma que la XJ/S hará regresar al mundo de la moto a muchos desertores de la última década. Probablemente así sea, como ya lo están demostrando las Zephyr y Bandit (y Nighthawk en los EE.UU.), porque el mundo de la moto ha concluido un ciclo de veloz avance tecnológico y de expansión comercial, marginando indirectamente al motard clásico que amaba la moto clásica (de concepto).

Pero para que este retorno que anuncia Yamaha sea totalmente cier-



to, las mismas marcas deberán antes pactar algo que hasta ahora hubiese sido difícil de cumplir: mantener los modelos un mínimo de tiempo en el mercado, garantizando suministro de unidades en cantidades suficientes, recambios y servicio. Yamaha cree que la XJ/S será «útil» sin modificaciones hasta el '95 porque cumple sobradamente con las normas de ruido y contaminación hasta esa fecha.

Observando la Diversion, si la primera impresión que te produce es de moto «pequeña» y convencional, es que has olvidado cómo eran las 600/700 c.c. turísticas de hace una década. A fuerza de ver más carenados que motos, las dimensiones reales de las motos se han desvirtuado y ahora resulta chocante aceptar un chasis de tubo de acero, un motor refrigerado por aire y un pequeño semicarenado en el año '91 preolímpico, sino de una moto cien por cien nueva.

En parado quizá cueste. En marcha resulta evidente de inmediato que Yamaha no ha pensado nunca en una retro-bike (así las llaman ellos), sino en una moto creada para la actual filosofía. Y es que para algo han servido años de fabricar chasis capaces



de una impecable estabilidad y resistencia a las torsiones con más de 130 CV., de algo debe valer el haber producido cada vez más y mejores frenos, desarrollar neumáticos más efectivos y estables, diseñar durante una década a ritmo trepidante motores de alta tecnología y prestaciones, sobredimensionados para la gran mayoría de los seres que viajan por carretera.

Todo ello deberá servir, entre otras cosas, para aplicarlo a la fabricación de motos aparentemente simples, pero altamente efectivas en todos sus aspectos.

La XJ/S no ha buscado la brillantez absoluta, sino ser buena en todo, tremendamente fácil de utilizar y sorprendente en apartados tan importantes como motor, chasis, frenos y confort. La posición de conducción está hecha a la medida de prácticamente todo el mundo. El manillar, bastante plano y muy ancho, con contrapesos en los extremos, cae justo en las manos. El asiento, muy confortable y bien diseñado, no resulta incómodo durante una jornada entera de viaje. Pies algo retrasados, pero sin que sientas la necesidad imperiosa de colocar la punta de las botas en el estribo para buscar mejor posición.

El chasis perimetral de doble cuna permite una colocación racionalmente baja del asiento, con espacio suficiente para dotarlo de un buen mullido, dado que el filtro de aire va situado «dentro» del depósito en la parte delantera y la batería queda muy en el fondo del subchasis que soporta el asiento y colín.

El motor es enteramente nuevo, con diseño similar a las FZR, pero refrigerado por aire, doble árbol y sólo dos válvulas, con grandes aletas y canalizaciones en la culata para forzar el aire sobre su superficie.

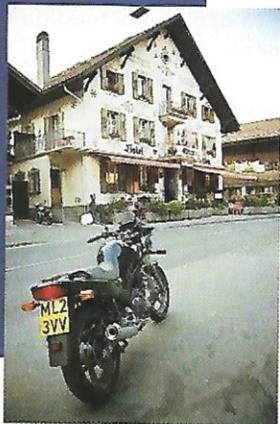
Su aspecto es elegante, llamativo (color aluminio) y muy compacto, con el alternador y arranque detrás de los cilindros y el filtro de aire en la parte baja delantera. No hay excesivos secretos (ver recuadro Técnica) y todo el trabajo se ha centrado en reducir las masas internas en movimiento, el nivel sonoro —muy bajo— y el máximo aprovechamiento de la potencia, obteniendo una curva bastante plana con ayuda del sistema cruzado de los escapes (van unidos el 1-4 y 2-3) para aprovechar el efecto de sus pulsaciones en el ciclo de trabajo.

El sonido del motor no impresiona

Diversión

SUPER PRUEBA

El concepto de la XJ/S se equipara al de una típica navaja multiuso suiza, por funcionalidad, eficacia, diseño y precio.



y no se parece a ninguno de los conocidos hasta ahora. Los dos cortos y gruesos silenciosos «esconden» con mucha discreción un sonido que debe ser, en versión original con escape R, más espectacular.

Cuando iniciamos la marcha por la atractiva ruta del Jaunpass, Col du Pillon y Col des Mosses, parecía imposible que segundos antes no conociéramos nada de la XJ/S y, sin embargo, la adaptación a la moto era ya total, dispuestos a ir al fin del mundo. Confortable, todo en su sitio, imponente freno delantero y ante todo una dirección ágil y neutra que dio ya en los primeros virajes confianza y sensación de trazada sobre raíles.

Al fondo, las cumbres nevadas de los Alpes suizos. En el plano del recorrido, un montón de buen asfalto ascendiendo más allá de los 1.500 metros. Tiempo espléndido, poca circulación: la jornada prometía ser gratificante.

Lo fue. Tal como habíamos presentado antes del inicio de la prueba, la

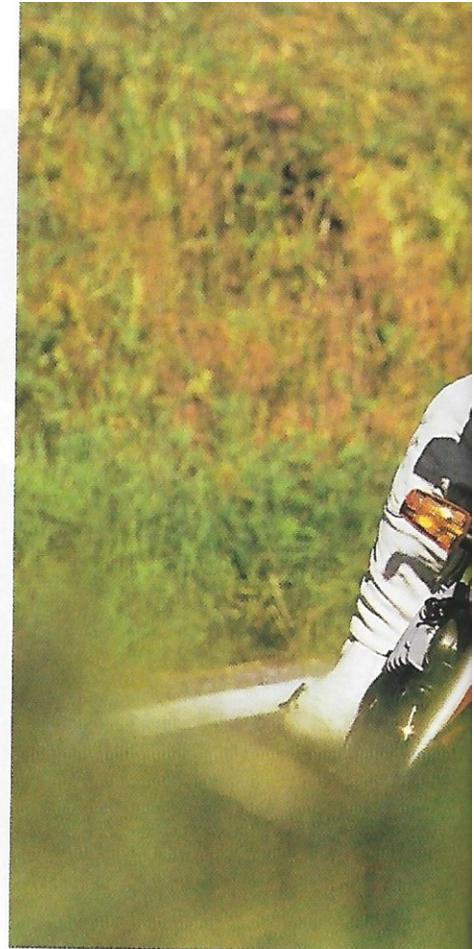
combinación paisaje, excelente carretera y una moto fácil y turística suponen una mezcla muy atractiva. Es el reencuentro con la moto pura y el simple placer de conducir relajado o deportivamente sin riesgos, porque la XJ/S es también —dentro de los límites de las prestaciones de su motor— una moto de excelente comportamiento atacando a fondo las carreteras de montaña.

Con la posición de pilotaje cercana a lo ideal en una moto de turismo y ligeramente protegidos por la pequeña cúpula, la primera sorpresa se produce cuando iniciamos la primera serie de virajes rápidos de aquella carretera de buen asfalto, seguido de una serie de curvas cerradas encadenadas. Parece como si no hiciera falta esfuerzo alguno para pilotarla. Se diría que conocía aquellas curvas de toda la vida. Prácticamente lleva la iniciativa. Es una «diversión» atacar cada viraje. Va donde deseamos, obedece a nuestro pensamiento.

Segunda sorpresa: suspensiones. Era aceptado hasta ahora que ciertas motos, especialmente de esta categoría, debían llevar suspensiones de compromiso, tendiendo a blandas para proporcionar confort en conducción turística o por mal asfalto, a costa de cierto sacrificio de conducción deportiva. La Diversión es la excepción. Con barras de «sólo» 38 mm., pero con un magnífico trabajo en el interior de las botellas, se ha conseguido una suspensión delantera robusta, rígida con 140 mm. de recorrido y perfecta amortiguación en todos los terrenos (falta probarla en asfalto muy malo, imposible de encontrar en Suiza) y, lo que es más importante, un progresivo endurecimiento en frenadas fuertes.

La suspensión trasera, sistema Monocross sin bieletas actuando directamente sobre el basculante de sección oval a través de un monoamortiguador tipo DeCarbon a gas regulable (siete posiciones de precarga de muelle) exteriormente sin desmontar absolutamente nada (hay la herramienta precisa en la bolsa situada junto a la batería), tiene 110 mm. de recorrido y, aunque no tan efectiva como la horquilla delantera, no desentona con el resto, incluso con pasajero y sin aumentar la precarga.

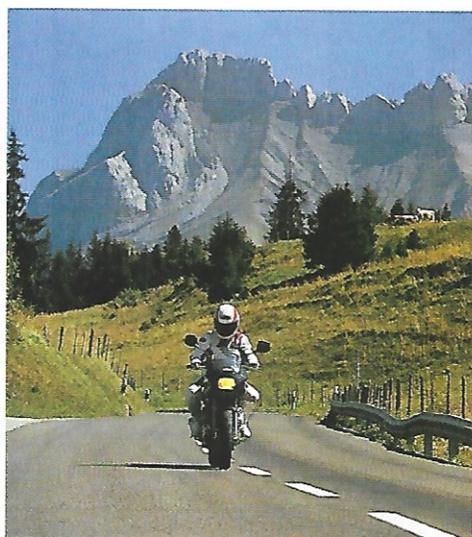
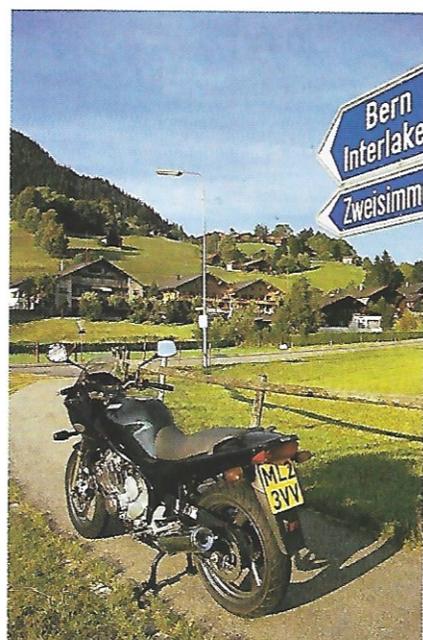
Especialmente bueno en retención, no impide, sin embargo, por la limitación propia del sistema directo sin bieletas, que en apuradas violentas, la rueda trasera «levante el vuelo» blo-



queda por el freno. Este hay que tratarlo con mimo y confiar en la excelente horquilla delantera y el único pero soberbio disco de 320 mm. con pinza de doble pistón. La maneta tiene el tacto duro preciso para accionarla únicamente con un par de dedos en cualquier situación. No ha hecho falta mecanismo de reglaje para graduar su distancia al manillar. Ejemplos prácticos de cómo conseguir efectividad sin disparar los costos.

El motor es una pieza de relojería. Sin vibraciones (muy escasas en los estribos a 4.000 r.p.m.), entrega la potencia de forma continua, ayudado por el cambio de seis velocidades, de desarrollo largo (salvo la primera), pero cerrado en las tres últimas relaciones. Con ello se aprovecha hasta la última gota de potencia y par de este tetracilíndrico en línea de 598 c.c. y 61 CV. La potencia máxima aparece a 8.500 r.p.m., pero el motor estira sin obstáculos hasta el final de la zona roja (11.000 r.p.m.) sin decaer la potencia, ni repiqueteo de las ligeras válvulas (32 gramos) y blandos muelles que Yamaha ha montado en la liviana culata de la XJ/S (la tapa de válvulas va montada sobre aislante sonoro de goma).

¿Para qué la zona roja, entonces? Una sonrisa de complicidad del inge-



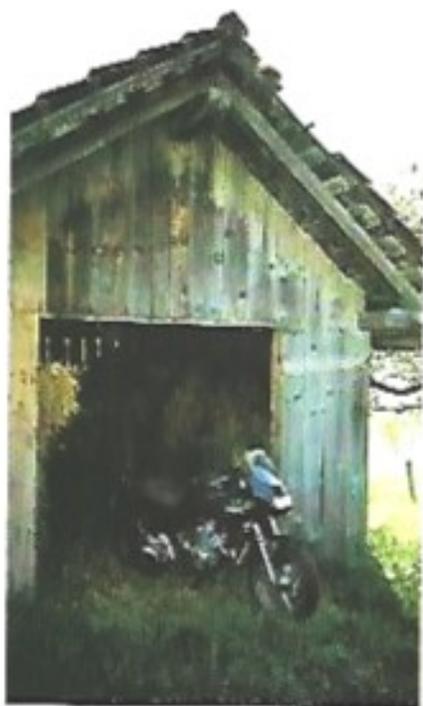
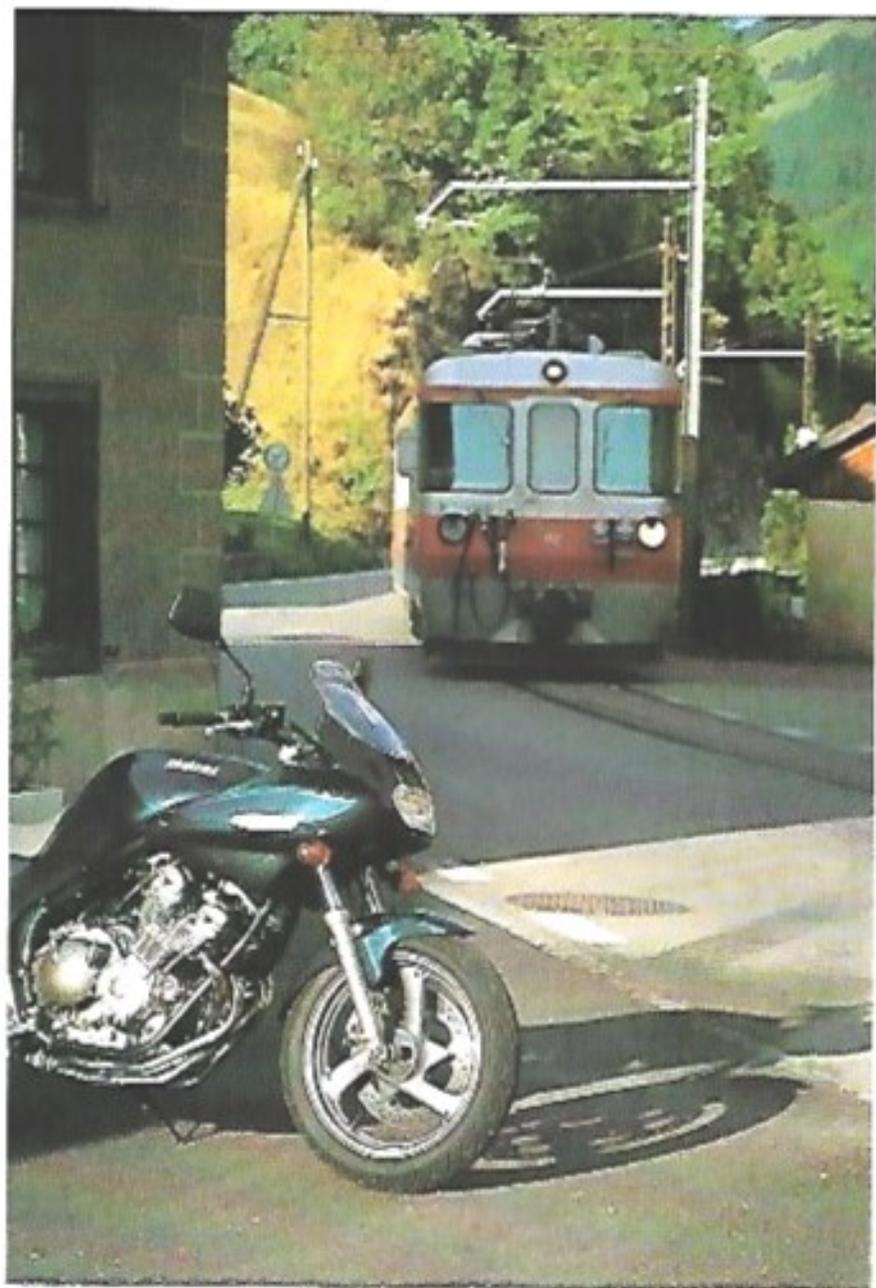
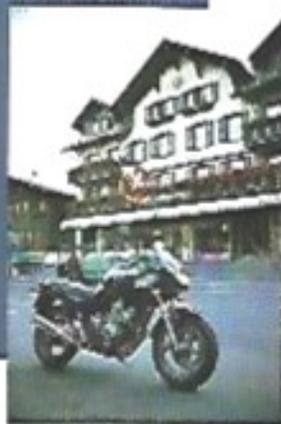
«Allrounder», una moto para todo uso en carretera. Sin fronteras, aunque las rutas de montaña demostraron ser el mejor terreno de la Diversion.

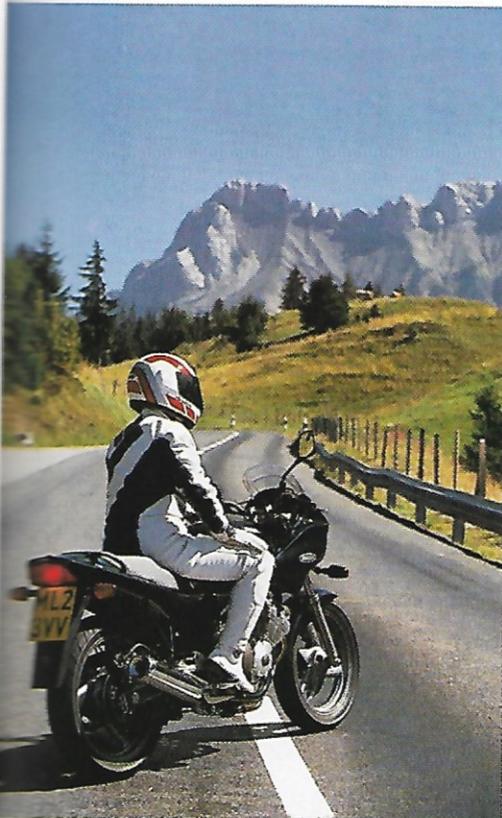


Diversion

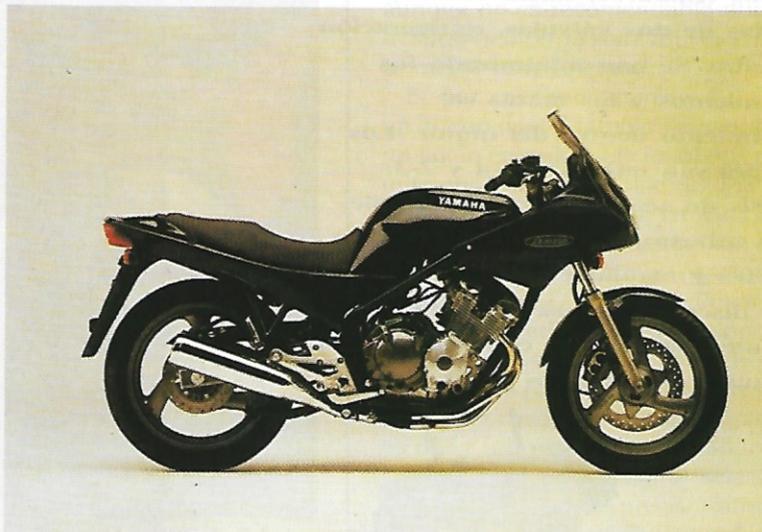
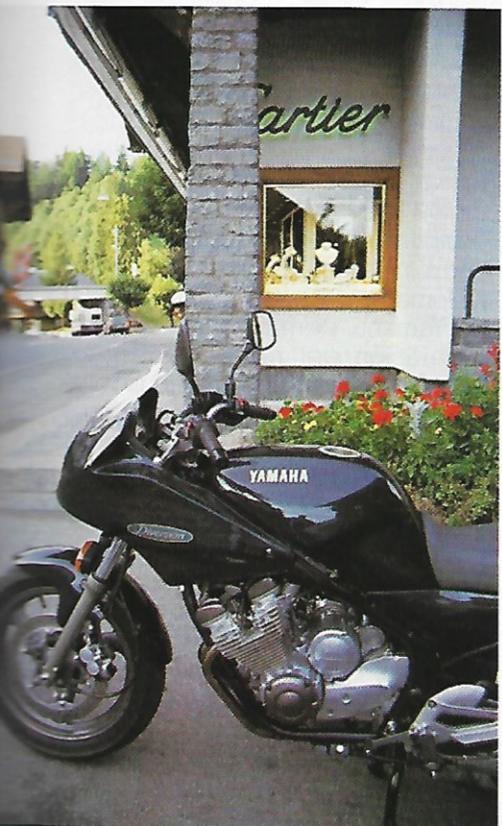
SUPER PRUEBA

Los fabricantes japoneses empiezan a ajustar sus precios de acuerdo con los costos de producción.





Con la XJ/600S se inicia un nuevo ciclo. La evolución de viejos conceptos de los años '70 con la técnica de los '90. Chasis simples pero robustos con suspensiones y frenos.



XJ/S 600 DIVERSION

MOTOR

Cuatro cilindros en línea, 4 tiempos, DOHC, 2 válvulas por cilindro, refrigerado por aire, cadena de distribución central.

Cilindrada: 598 c.c.

Diámetro x carrera: 58,5 x 55,7 mm.

Potencia máx. declarada: 61 CV. a 8.500 r.p.m.

Par máximo declarado: 5,6 mkg. a 7.000 r.p.m.

Relación de compresión: 10:1.

Alimentación: 4 carburadores Mikuni BDST de 28 mm.

Encendido: TCI Digital.

Arranque: Eléctrico.

Batería: 12 8 AH.

Altura total: 1.210 mm.

Altura asiento: 770 mm.

Distancia ejes: 1.445 mm.

Distancia mínima al suelo: 150 mm.

Peso en vacío: 182 kg.

Capacidad depósito: 17 litros.

INSTRUMENTACION

Velocímetro, cuentavueltas, cuentakilómetros total y parcial, testigo de luz larga, intermitentes, punto muerto, presión de aceite, llave de gasolina con posición de reserva (no lleva indicador), tirador de starter junto a los carburadores.

COLORES

Rojo vivo, verde oscuro metalizado.

PRECIO

Sin confirmar: 750.000 pesetas aprox. Comercialización probable en el mes de octubre.

DETALLES PRACTICOS

La limitación de costos al producir la XJ/S no ha significado escatimar soluciones prácticas. La puesta en marcha es inmediata, a pesar de ser un motor de aire, gracias al sistema de calentamiento del aire de los carburadores aprovechando el circuito de aceite. La palanca del starter permanece por ello situada junto a los carburadores, aunque con un largo tirador, accesible junto a la llave de gasolina del tipo tradicional. Yamaha debería tener en cuenta el riesgo de quedarse sin combustible si, como parece muy probable, la XJ/S va a ser empleada en gran número como gran rutera y a la vista del cierre de muchas gasolineras a media tarde y de noche en muchos países europeos. Un testigo (tipo BMW) o un indicador de nivel parece indispensable. El asiento se extrae totalmente con un giro de la llave de bloqueo. Debajo encontraremos una buena dotación de herramientas, y suficiente espacio útil debajo del colín. Dos prácticas asas para el pasajero y unos imprescindibles ganchos bajo la parte trasera del asiento son punto perfecto de anclaje de la malla o pulpos para el pequeño equipaje. El depósito plano por arriba y el liso tapón de llenado permiten aceptar cualquier tipo de bolsa sobredéposito.

TRANSMISION

Embrague: Multidisco en baño de aceite.

Transmisión primaria: Por engranajes.

Transmisión secundaria: Por cadena.

Cambio: 6 velocidades, 1.ª 41/15

(2,735), 2.ª 52/18 (1,778), 3.ª 28/21

(1,333), 4.ª 29/27 (1,074), 5.ª 21/23

(0,913), 6.ª 25/28 (0,821).

CHASIS

Perimetral doble cuna de acero con subchasis triangulado de acero soldado.

Lanzamiento: 25 grados. Avance: 97 mm.

Suspensión delantera: Horquilla telescópica con barras de 38 mm.

Reglajes: Ninguno.

Recorrido: 140 mm.

Suspensión trasera: Monoamortiguador central a gas sistema DeCarbon anclado directamente al basculante de sección oval.

Recorrido: 110 mm.

Reglajes: 7 puntos de precarga de muelle.

Freno delantero: 1 disco 320 mm. pinza de doble pistón.

Freno trasero: 1 disco 245 mm. pinza doble pistón.

Rueda delantera: Llanta de aleación de tres palos. Neumático Yokohama 110/60-17 57H.

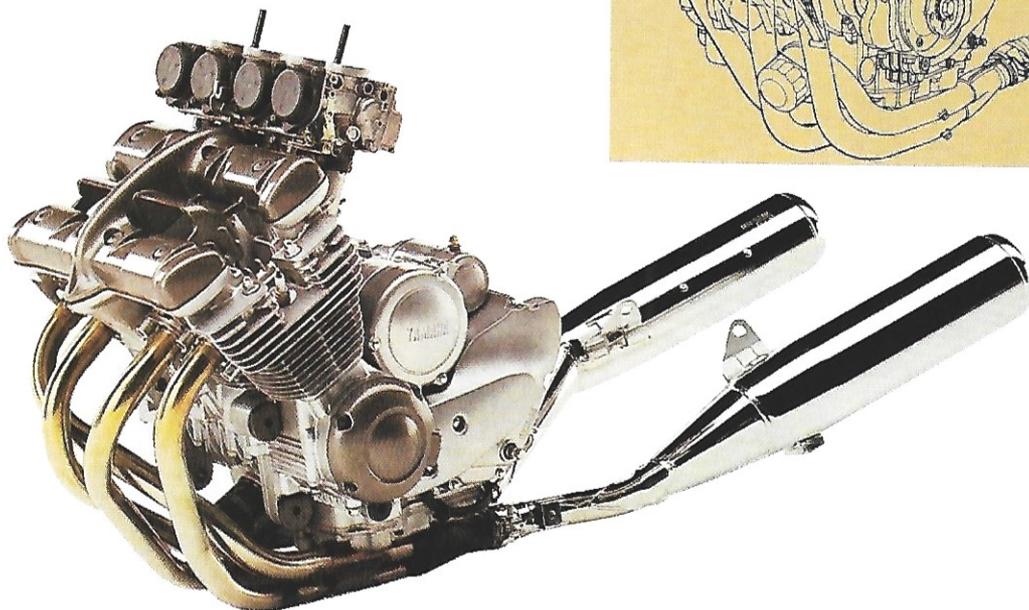
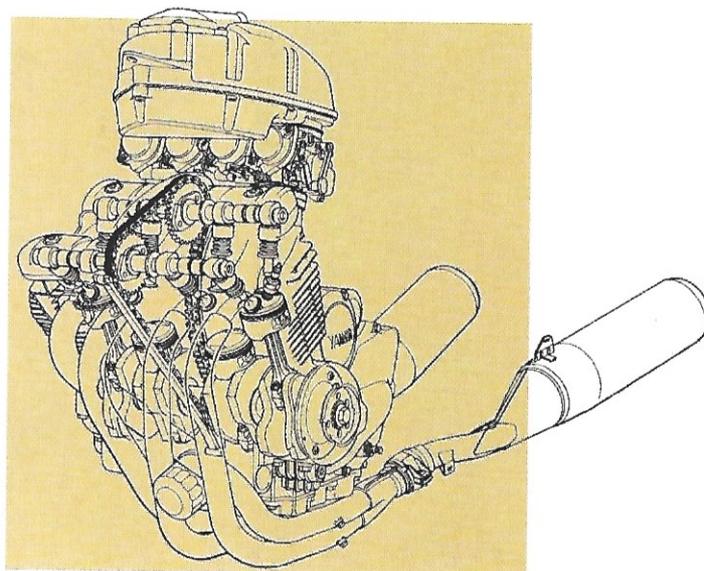
Rueda trasera: Llanta de aleación de tres palos. Neumático Yokohama 130/70-18 63H.

DIMENSIONES

Longitud total: 2.170 mm.

Anchura máxima: 750 mm.

Motor de nuevo diseño, inclinado 25 grados (cilindros) hacia delante, culatas de dos válvulas, refrigeración por aire. Se han minimizado los rozamientos y las masas en movimiento dentro del motor. Los escapes van unidos el 1-4 y 2-3. Chasis de acero perimetral, simple pero robusto, suspensión trasera sin bieletas y regulable exteriormente, un solo disco con pinza de doble pistón delante, barato pero contundente. La horquilla delantera es de 38 mm.



Las motos sencillas atacan de nuevo, pero siempre con técnica de los noventa, aunque su aspecto pueda indicar lo contrario. La nueva Yamaha Diversion plantea soluciones sencillas a problemas de siempre para conseguir una moto al estilo de antes con calidad de hoy.

Cuando el objetivo es llegar a un público amplio con una moto de bajo coste y polivalente, está cerca la posibilidad de caer en el error del acabado barato, la solución fácil y el compromiso que no contenta a nadie. En Yamaha han intentado evitar este error mediante soluciones ingeniosas y remedios clásicos.

Para obtener unos sesenta caballos de un motor de más de medio litro no es imprescindible la refrigeración por agua, más cara que el sistema de aire. Per sí hay que eliminar el peligro del sobrecalentamiento y no está de más aplicar algunos trucos: el motor se inclina 10 grados y los cilindros 25 respec-

to al cárter, lo que expone el plano superior de la culata al flujo de aire fresco. Además, se sitúan unas aletas en la tapa de balancines entre los árboles de levas para dirigir este flujo a la base de las bujías, tradicional punto de acumulación de temperaturas. Incluso estas tapas, en la zona del árbol de levas de escape, toman una forma que canaliza el aire para evitar su estancamiento en zonas calientes.

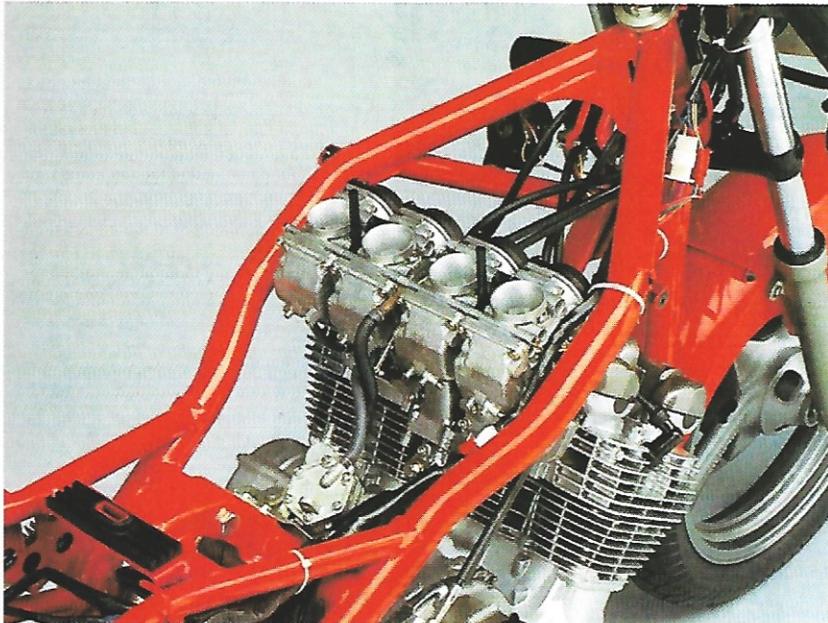
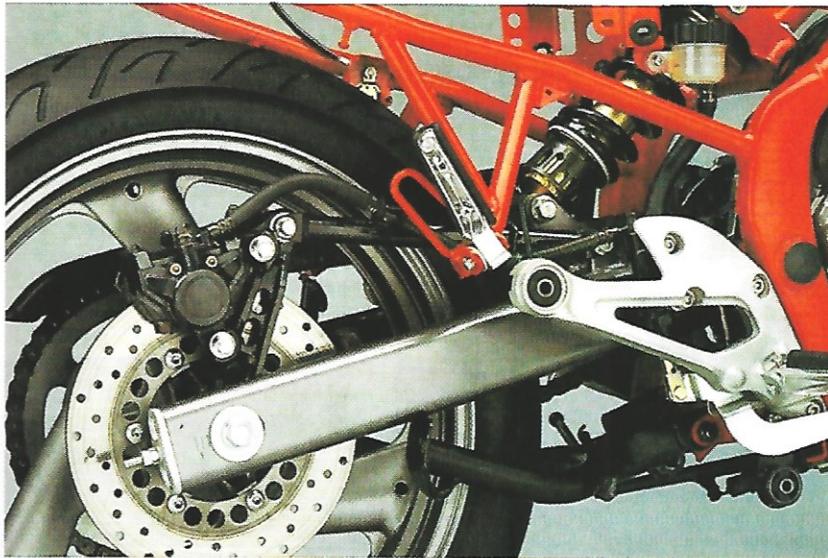
De cara a la comodidad de manejo y la buena imagen, el defecto de los motores refrigerados por aire se encuentra en el ruido mecánico, absorbido en los de agua por el líquido. Yamaha intenta evitarlo mediante el uso de una cadena de distribución silenciosa, tapa de balancines montada sobre soportes elásticos de goma y un piñón de transmisión primaria con amortiguador de vibraciones.

La solución más curiosa en este campo es la que se adopta para que las vibraciones del motor no se transmitan al chasis. Aquél se

ancla al bastidor en cuatro puntos que forman un cuadrilátero, y dos de ellos, diagonalmente opuestos, lo hacen rígidamente y los dos restantes de modo elástico, una alternativa al sistema Isolastic de las motos inglesas.

La inclinación del bloque de cilindros, característica directamente tomada de la dinastía Génesis de Yamaha, permite mejorar la refrigeración del motor en los de aire y a la vez consiente el uso de colectores de admisión rectilíneos y verticales, para disminuir las pérdidas de carga, algo que reporta beneficios en todo tipo de motores. Los carburadores tienen 28 milímetros de diámetro, cuatro menos que en la ya clásica XJ 600, pero por contra el diámetro del colector tiene menos variación en su recorrido y su longitud es un 27 por ciento mayor, lo que reporta una indudable ganancia en bajos.

Otro de los métodos empleados para disminuir el ruido consiste en el empleo de silenciadores de es



cape de gran volumen. La longitud es de 714 milímetros y el volumen de cada ellos es de 3.200 c.c.

El estilo conservador de la moto se detecta en otros factores, como la anchura de los neumáticos, medida para lo habitual, y el reparto de pesos (48 por ciento delante), aunque para compensar, la geometría de dirección es más incisiva para aumentar la agilidad.

La suspensión trasera, con un excelente amortiguador DeCarbon, pero sin bieletas, el único disco delantero de gran eficacia o la simple horquilla delantera pero robusta y eficaz, son muestra de que el abaratamiento de costos no implica necesariamente una merma de calidad ni efectividad.



L. C. A.

niero de Yamaha precedía a una corta pero rotunda explicación: «El motor permite mayores prestaciones, y, aunque no es recomendable durante largo tiempo, la zona roja es en este motor muy tolerante.»

El par máximo aparece a 7.000 r.p.m., un ligero cambio de sonido y un ligero empujón adicional nos permite entonces hacer uso de una soberbia cuarta velocidad en zonas de curvas de montaña, combinando con la marcha inmediata y ocasionalmente la sexta. Las reducciones rápidas se suceden y la «diversión» de nuevo está asegurada. De hecho, la XJ/S acepta plenamente un agresivo trato deportivo con cambios rápidos de dos y tres marchas y la respuesta es siempre instantánea. El selector, de recorrido corto, es preciso, aunque quizá le sobre algo de tacto mecánico.

Apartado especial merecen los neumáticos. Los Yokohama 110/80-17 delantero y 130/70-18 trasero sorprenden, al menos en el impecable asfalto (casi de circuito) de las carreteras helvéticas. Sin baches y sin haber «olido» el agua, el agarre era excelente, permitiendo apuradas e inclinaciones respetables sin un solo movimiento extraño. Y frente a las rayas blancas no cambian de comportamiento, como ocurre con otros modelos y marcas japonesas.

Para el final, el detalle revolucionario de la XJ/S. Al comprar la moto, Yamaha entrega también una segunda cúpula más alta con spoilers verticales (similar a la de la FJ 1200 '91, aunque mucho menos aparatosa y fea) y dos prolongaciones (paramanos) laterales del semicarenado. Todo ello se monta en unos minutos, puesto que la preinstalación está ya hecha. Estéticamente resulta difícil diferenciar la «sport» de la «Touring», por lo que el aspecto exterior es prácticamente el mismo.

Al hacer balance, tras esta primera prueba, la impresión más rotunda es la de absoluta y agradable sorpresa. Tanto por su comportamiento general, nivel de acabados, la aplicación a formas clásicas de la tecnología actual, el excelente comportamiento de la parte ciclo y... el precio.

Si éste va a ser el camino a seguir en los próximos años, no es aventurado señalar que nos espera una década tan fructífera y espectacular como la pasada, pero con una gran diferencia: a precios competitivos.

C L A U D I O B O E T