



Yamaha XJ 650

«Número uno»

Hemos tratado de buscar defectos importantes en la Yamaha XJ 650, pero todo ha sido en vano. Por fin podemos elogiar, sin reparos, una de las máquinas de la gama Semisa Yamaha. Con un peso de 218 kilos en seco y unos 73 CV. a 9.000 r.p.m., la Yamaha XJ 650 supera la barrera de los 200 kilómetros-hora, hace el kilómetro desde salida parada más deprisa que la mayoría de las 1.000 c.c. del mercado español y cuando llegamos a curvas bacheadas se comporta como una europea.





«¿Por fin tenéis Yamaha en España?», preguntó Kenny a Dennis. «Sí, por fin», contestó Dennis. «Pues ¡bien venidos al siglo veinte!», dijo el californiano de oro.

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

LOS frenos son potentes y progresivos, la posición es neutral y cómoda y las suspensiones representan un excelente compromiso entre confort y estabilidad. Como moto de gran turismo le falta un carenado y bajos, y como moto deportiva le falta un poco de rigidez general en conducción exagerada. Para el gran rutero, esta Yamaha puede parecerle un poco nerviosa y corta de gama de potencia en comparación con una Guzzi o BMW, y para el quemado que pasa los domingos en la montaña rozando las puntas de las botas en curvas, la XJ se queda algo descolgada en comparación con una pura sangre deportiva como la Ducati Pantah, pero los grandes rutereros y los quemados representan un pequeño porcentaje de los motociclistas, y Yamaha ha dirigido su XJ a una clientela general y «normal».

Y si la XS 1100 S peca de mastadónica y flexible, o si la XV 750 es de línea y posición «californiana», la XJ 650 es compacta, relativamente rígida y de una línea tan clásica y semi-europea que sólo el faro sobredimensionado (210 mm.) parece estar algo fuera de proporciones.

El retorno de las 650 c.c.

La cilindrada de 650 c.c. era, cuando yo empecé a ir en moto, la cilindrada reina. Una Royal Enfield de 710 c.c. o una Norton Atlas 750 c.c. parecían motos enormes, y, allá por aquellos años sesenta, nos preguntábamos seriamente si de verdad una moto de más de 650 c.c. era práctica. Con una Triumph Bonneville en 1967 no tenías que temer a nadie en línea, recta ni en montaña. La comercialización, en 1968, de la Norton Commando, sin embargo, causó sensación y una «guerra de CV». Por primera vez leímos en pruebas la palabra «superbike», y la Norton Commando, con su sistema aislástico para filtrar las vibraciones del motor bicilíndrico de 360 grados, se estableció como la moto deportiva más prestigiosa del mundo.

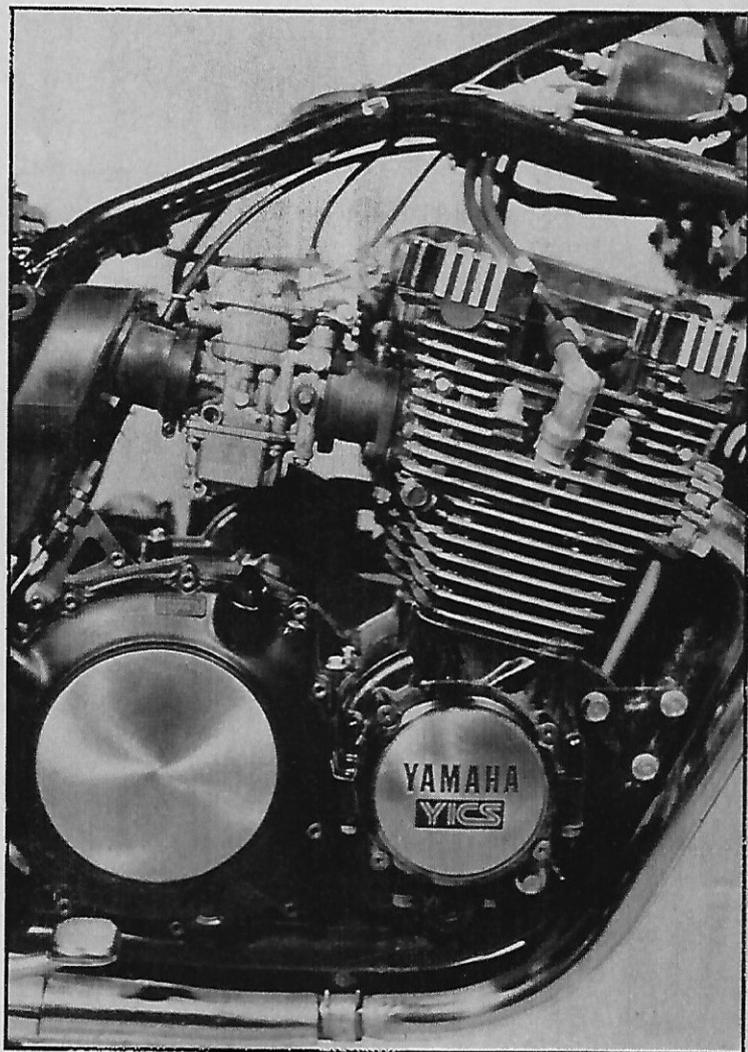
Rumbo al G. P. de Francia en 1969 a los mandos de mi, hasta entonces, «rápida» BSA 650 Thunderbolt, me pasó en la autopista una pandilla de franceses con Norton Commando, ¡viajando a más de 160 km/h. de cruce!, y empecé a soñar en una Norton Commando.

La Norton era el sueño de muchos en aquella época. La presentación de la entonces «enorme» Triumph-BSA 750 tricilíndrica, seguida por la comercialización de la primera Honda CB 750 «Four», fueron los acontecimientos más destacados de 1969, y con la perspectiva de 1982 es fácil decir que la época actual de «multis» de gran cilindrada comenzó con aquellas «Trident», «Rocket» y «Four». Pero la verdad es que la Norton Commando 750 seguía siendo la reina de las carreteras sinuosas y capaz de acercarse a los 200 km/h. con algo de preparación.

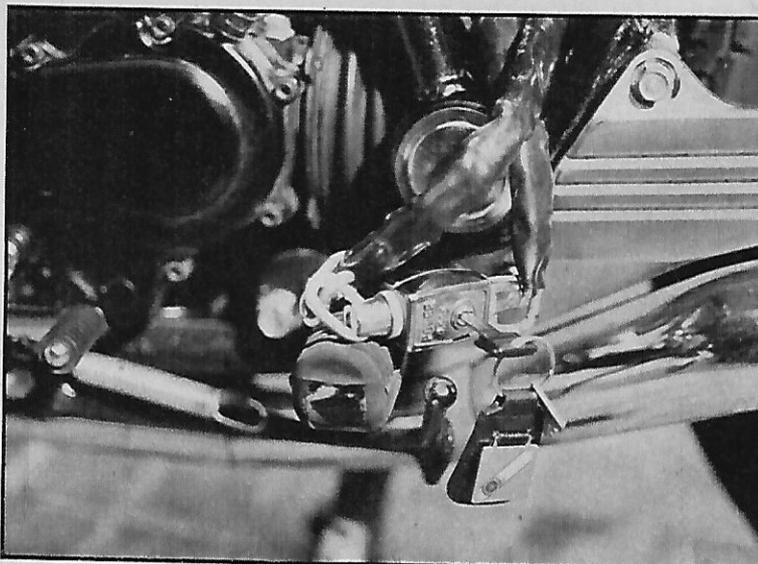
Las únicas motos que por fin pudieron con las Norton en circuito fueron también europeas, italianas: la Ducati 900 SS y la Laverda Jota. Hasta la llegada de la Suzuki GS 1000, en 1978, ninguna motocicleta japonesa había merecido una comparación favorable con las mejores europeas de gran cilindrada.

Pero la escalada de cilindradas y la caída de la industria inglesa nos dejó con un gran hueco entre 550 y 1.000 c.c., ya que las japonesas de 750 c.c. eran motos pesadas y anchas y menos divertidas y ágiles que las bicilíndricas inglesas de la década anterior. Triumph, ya con un motor aumentado a 750 c.c., seguía, pero sus nobles bicilíndricas no ofrecían prestaciones comparables con las japonesas tetracilíndricas de 750 c.c.

Yamaha vio un mercado para las 650 c.c., y su bicilíndrica de esta cilindrada restó ventas a Triumph, pero la primera marca japonesa en ofrecer una tetracilíndrica de 650 c.c. relativamente ligera y deportiva fue Kawasaki. Su Z-650 fue un gran acierto, ya que ofrecía la finura de una tetracilíndrica sin el peso de una 1.000 c.c.



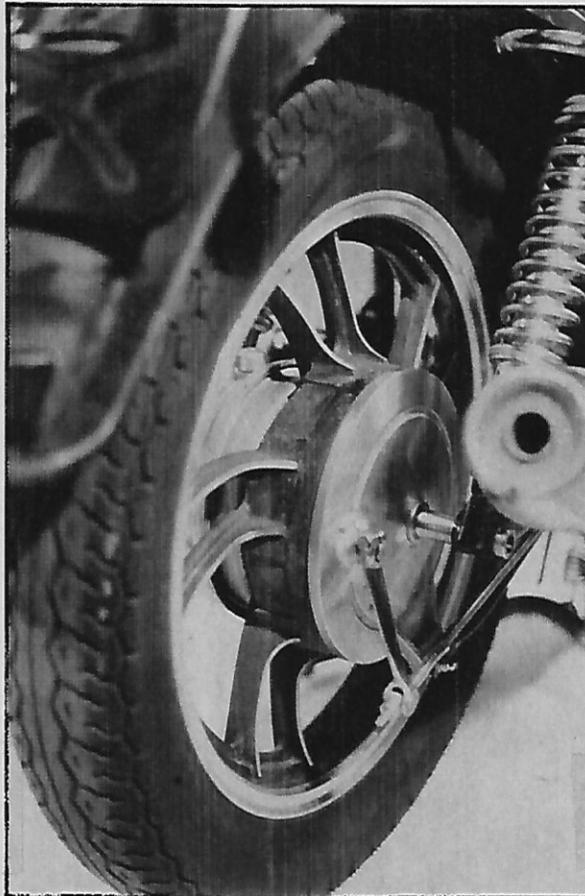
Motor «ancho de hombros» y muy estrecho a nivel de las tapas laterales. Esto se debe a que el alternador está colocado detrás del bloque de cilindros y encima de la caja de cambios. Los carburadores son Hitachi de 32 mm. de depresión, con mando del starter colocado en el manillar izquierdo.



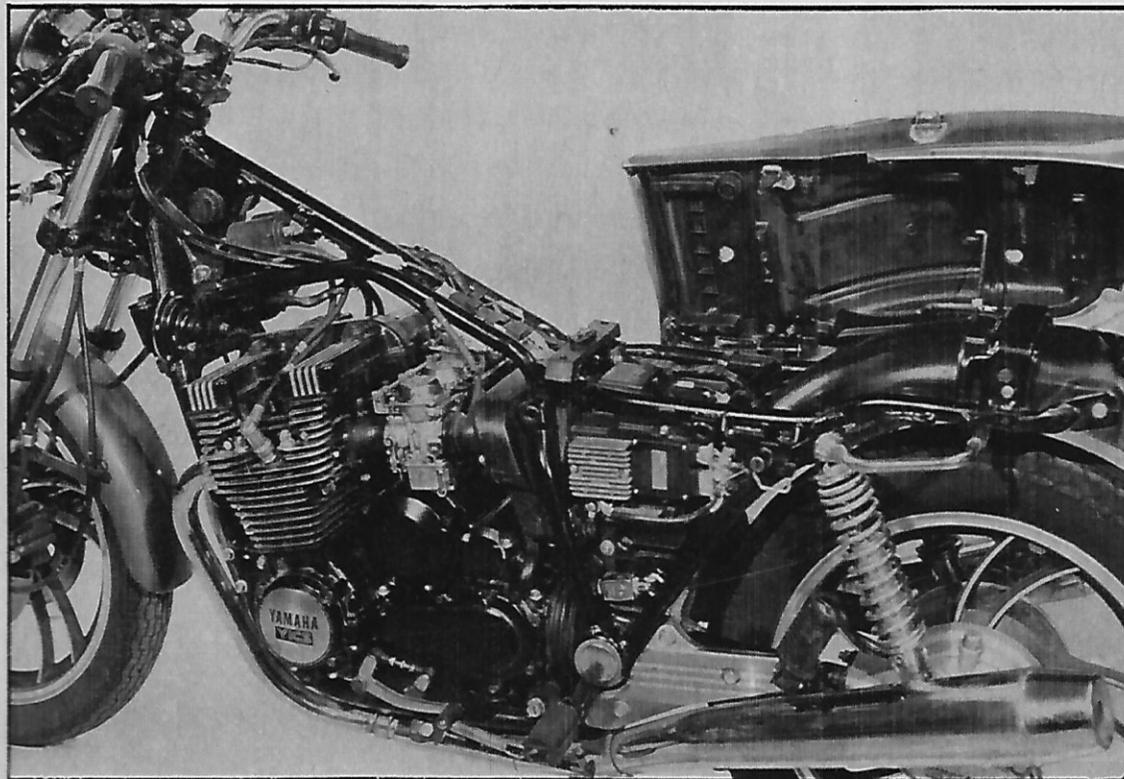
Como muchas motos japonesas, la XJ tiene como equipo original el antirrobo (cadena y candado), junto con el cierre de dirección actuado por la misma llave de contacto.



Los dos discos delanteros de 260 mm. son potentes, progresivos y de buen tacto.



El freno trasero de tambor de 180 mm. cumple bien. En la entrada de curvas lentas de primera marcha hay que frenar muy poco detrás para evitar rebotes.



La estabilidad de la XJ se debe en parte a la fuerte triangularización de la pipa de dirección.

Durante un breve período estas deliciosas máquinas entraron en España procedentes de USA, pero por iniciativa de Sermoto esta importación de motos de patente japonesa y de fabricación americana fue paralizada y la opción de una Kawasaki 650 desapareció del mercado español.

Mientras en España seguíamos con nuestras Guzzi, Benelli, Laverda, BMW y Ducati, las demás marcas japonesas volvieron a descubrir la clásica cilindrada de 650 c.c., siendo Honda, con la CB 650, basada estrictamente en la CB 750 monoárbol, la siguiente en aparecer. Pero con la GS 650 GX, Suzuki ofreció una moto DOHC (doble árbol de levas en cabeza) capaz de igualar las prestaciones de la rápida Kawasaki, y poco después presentaron la GS 650 GX Katana, con aumento en compresión y una potencia declarada de 73 CV, superando ampliamente a la Kawasaki 650, y con transmisión secundaria por cardán, como en la Suzuki GS 650 GX normal.

Pero la Katana no llegó a superar a la también nueva Yamaha XJ 650 de doble árbol de levas en culata, motor estrecho de cárteres, cardán con tacto de cadena y de estabilidad noble.

Esta nueva generación de japonesas de 650 c.c. pesan más que las bicilíndricas de 750, 850 y 900 c.c. de los años 1970-1976, pero las mejoras en neumáticos, frenos y suspensiones de los últimos años han hecho estables y seguras estas 650 c.c. de 210/200 kilogramos.

Tres marcas europeas han diseñado motos de 600/650 para competir con las japonesas. De éstas, la BMW R-65 es la más popular, aunque lejos de las japonesas en prestaciones. La más prestigiosa es la Ducati Pantah 600, la mejor deportiva de la cilindrada 550/650 (aunque ya tiene una nueva rival peligrosa en la rápida, ligera y relativamente económica Kawasaki 550), y la más semejante en concepto a la Yamaha es la nueva Benelli 654 Sport (que cubica 604 c.c.).

Pero en ventas globales y en aceptación general, la Yamaha XJ



650 (ya con el sistema YICS de conductos secundarios para crear un remolino espiral de mezcla dentro de las cámaras de combustión) sigue siendo la 650 c.c. más popular en la actualidad.

El retorno a la cilindrada de 650 c.c. y la gran aceptación de motos de esta cilindrada racional representan en parte un retorno a la moto hecha a medida lógica, aquella que pone más énfasis en la estabilidad y agilidad que en la potencia bruta.

Prestaciones

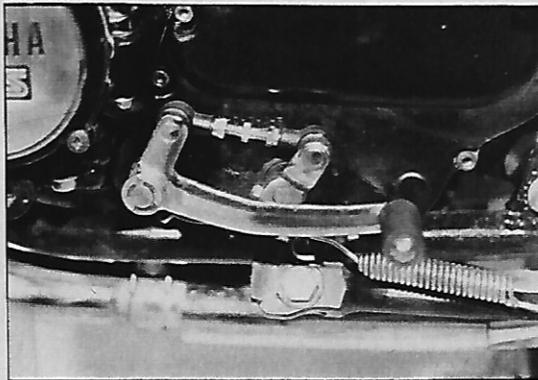
Pero la XJ 650 es una motocicleta rápida, la 650 más rápida que hemos probado, y con prestaciones comparables con las mejores bicilíndricas de 850 c.c. y hasta con algunas japonesas de 1.000 c.c. La velocidad máxima, con viento favorable, es un brillante 201 Km/h., seguida con el motor girando sobre las 9.200 r.p.m. Y el promedio ida y vuelta sobre el mismo recorrido base de prueba ha sido de 196 Km/h.

Para llegar a la verdadera velocidad máxima de la Yamaha XJ hay que llevar mono de cuero y acoplarse del todo, pasando el motor de vueltas en cuarta (sobre unas 9.700 r.p.m.) y hacer un cambio «racing» (con sólo un toque de embrague) al meter la quinta marcha.

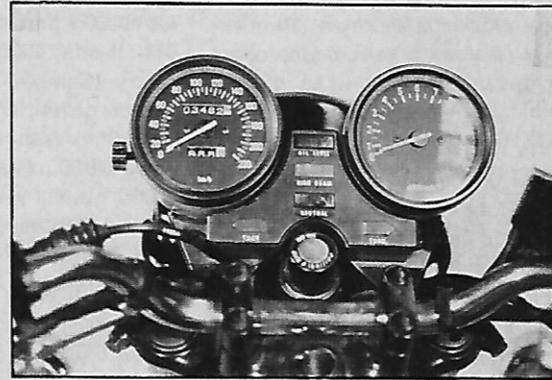
En las pruebas de aceleración sobre el kilómetro desde salida parada he mimado un poco el embrague, y tal vez el promedio de 25,7 ida y vuelta se podría mejorar con una conducción más al estilo «drag racing», pero aun así la Yamaha es la máquina más rápida tanto en aceleración como en velocidad máxima que ha pasado por nuestra sección de pruebas a fondo.

Consumo

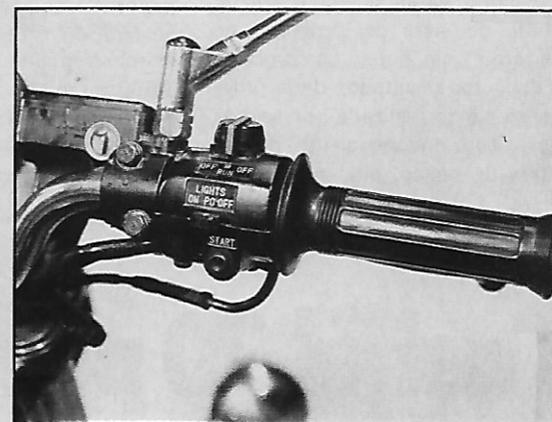
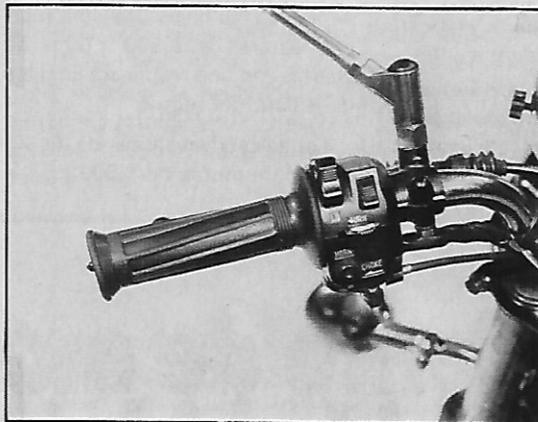
Las primeras Yamaha XJ 650, sin el sistema YICS, tenían fama de ser muy sedientas, llegando a «tragar» hasta 10 litros a los 100 en conducción deportiva, y con un



Los escapes pasan por debajo de los tubos del bastidor, bien acoplados a la moto. Se puede tocar los escapes al suelo un poco después de rozar el reposapié plegable, pero sólo durante inclinaciones exageradamente pronunciadas o sobre asfalto muy bacheado. Los reenvíos de la palanca del cambio son ajustables.



Los relojes son grandes, de fácil lectura y de muy poco error.



Toda está en su sitio, el starter en el manillar izquierdo, con conmutadores de claxon, intermitentes, luz y carga y ráfagas, con botón de paro, control de luces y botón de arranque en el manillar derecho.

FICHA TECNICA YAMAHA XJ 650

Motor: Tetracilíndrico de cuatro tiempos, con dos árboles de levas en culata y distribución mandada por cadena central.

Diámetro por carrera: 63 X 52 mm.

Cilindrada: 653 c.c.

Relación de compresión: 9,2 : 1.

Carburadores: Cuatro Hitachi CV de depresión.

Potencia máxima (según fábrica): 73 CV, a 9.000 r.p.m.

Par máximo: 5,5 kilogramos, a 7.500 r.p.m.

Metros-segundo pistón a régimen de potencia máxima: 15,6 metros/segundo.

Embrague: Multidisco en baño de aceite.

Transmisión: Primaria por engranajes y secundaria por cardan.

Caja de cambios: Cinco relaciones.

Escalonamiento del cambio: 2,187, 1,500, 1,153, 0,933, 0,812.

Velocidades teóricas: A 1.000 r.p.m., a 9.500 r.p.m.

1.ª	8,07 Km/h.	76,7 Km/h.
2.ª	11,77	111,8
3.ª	15,30	145,4
4.ª	18,93	179,8
5.ª	21,88	207,8

Instalación eléctrica: Batería de 12 voltios de 12 amperios, alternador 250 vatios, faro de 60/55 vatios.

Capacidad depósito: 19,5 litros.

Bastidor: Doble cuna cerrada.

Suspensiones: Horquilla telescópica con 150 mm. recorrido y amortiguadores de cinco posiciones y 96 mm. de recorrido.

Llantas: De aleación.

Neumáticos: Bridgestone Mag Mopus, 3,25 H 19 delante y 120/90 H 18 atrás.

Frenos: Dos discos delante de 260 mm. y un tambor monoleva de 180 mm. detrás.

Longitud: 2.170 mm.

Entre ejes: 1.435 mm.

Altura sillín: 780 mm.

Peso con depósito lleno: 233,6 kg.

Precio venta al público:

consumo medio de siete por 100 en conducción «normal». En nuestras pruebas a velocidades constantes de 100 Km/h. y 120 Km/h., la Yamaha consumió 5,3 y 6,8 litros/100.

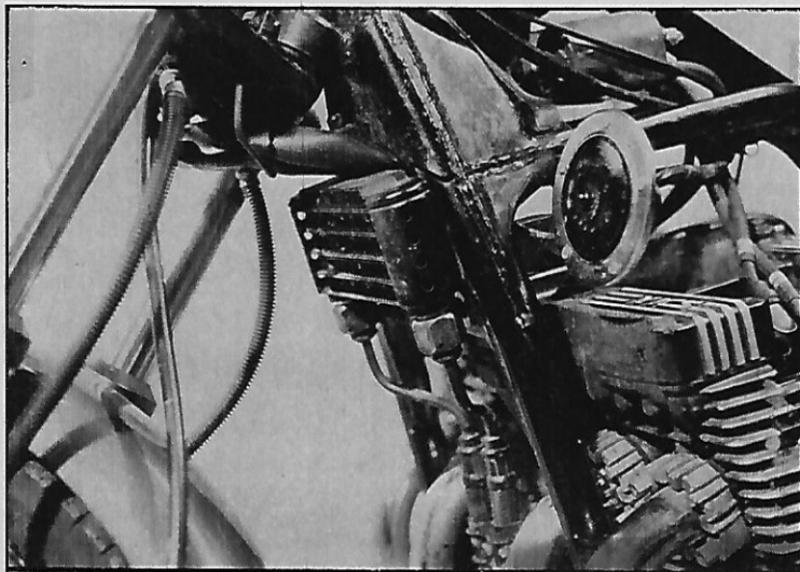
En un rapidísimo viaje Madrid-Barcelona, el promedio de consumo, con un crucero de 160 Km/h. en autopista y promedio total con paradas y peajes de 120 Km/h! fue de 8,2/100, en tanto que en sesiones de conducción deportiva en montaña la Yamaha apenas pasó de nueve litros/100.

Gama de potencia

Escribo estas líneas desde el punto de vista del probador en carretera, sin haber comprobado todavía los resultados de la prueba en banco realizada por Andrés Ruiz, pero independiente de las cifras de banco, diría que la Ya-

maha tiene algo de vacío sobre las 6.000 r.p.m.; con una potencia útil desde 3.000 hasta 5.500 r.p.m. (siempre que no se abra gas de golpe); una zona donde el motor no responde con alegría, entre 5.500 hasta un poco más de 6.000 r.p.m., y un aumento progresivo de potencia que empieza a las 6.500 r.p.m. y sigue hasta las 9.500 r.p.m.

El par máximo, según fábrica, es de 5,5 Kgm a 7.500 r.p.m., y para acelerar limpiamente gas a fondo con la XJ, es siempre preciso tener un mínimo de 6.500 r.p.m. en el puño. Esto significa que a un crucero tranquilo de 120 Km/h. a 5.500 r.p.m., hay que bajar una marcha para adelantar deprisa y dos marchas para una aceleración brusca. Si bajas dos marchas rodando a 120 Km/h. a 5.500 r.p.m. en quinta, te encontrarás con 7.800 r.p.m. en el puño para poder y puedes adelantar a un largo camión TIR muy deprisa



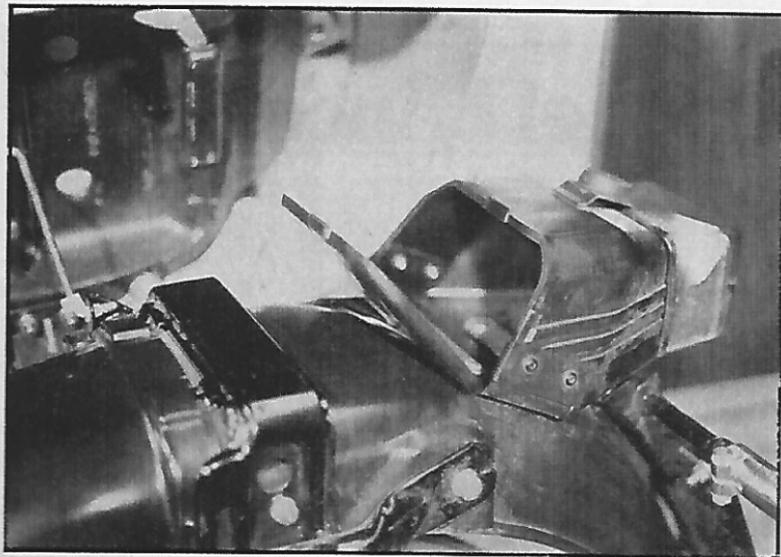
Equipa radiador de aceite y dos fuertes cláxones.

en subida. Si bajas una sola marcha estarás a 6.900 r.p.m. en cuarta, con una respuesta limpia e inmediata del motor.

La única desventaja de la XJ 650 sobre motos de 1.000 c.c. es

que el piloto está obligado a mantener la aguja del cuentavueeltas por encima de 6.500 r.p.m., siempre que quiera acelerar o adelantar deprisa.

A pesar de tener 73 CV y una



El sillín es plegable, con hueco útil en el colín.

velocidad máxima muy alta, a primera vista la Yamaha no parece potente. Si estás acostumbrado a motos de gran cilindrada o de dos cilindros de 500 c.c. hasta 750 c.c., la Yamaha no te dará una sensación de «motor bravo». Y si

no estás acostumbrado al tacto de japonesas de carrera corta y cuatro cilindros, te va a costar coger el truco de hacer chillar el motor a alto régimen..., y es que es esto lo que la XJ quiere..., ¡más y más r.p.m.!

No te preocupes por la mecánica, ya que con una carrera de 52 mm., la «Yam», a 10.000 r.p.m., sólo está girando a una tranquila velocidad lineal de pistón de 17,3 metros/segundo, mientras una Ducati Pantah 500, con carrera de 58 mm., se está acercando ya a la «zona roja» de verdad de 20 metros/segundo de velocidad lineal de pistón a 10.000 r.p.m. Con la Pantah de la Motociclismo Series tengo «autorización oficial» de Francisco Castellanos de subir a 11.000 r.p.m., «con bandera de cuadros a la vista y Montesa delante», y esto, amigos, significa 21,3 metros/100 con un motor de serie. Así que no hay que preocuparse sobre el alto régimen de giro de la Yamaha. Como siempre decía mi amigo y antiguo sponsor «Big Jim» Kitts: «Escucha, imbécil, ¡considerar las r.p.m. sin tener en cuenta la carrera del cigüeñal es una cifra sin ningún significado!»

Pero la diferencia entre una italiana de serie y una japonesa de serie es que los japoneses no te venden motos capaces de girar más allá de sus límites mecánicos en marchas largas, mientras que los ingenieros italianos, especialmente en Ducati y Laverda, te venden una moto equipada con un motor capaz de «suicidarse» si tú no respetas el límite.

Con la Yamaha, el límite de verdad de los pistones y bielas está a 2.500 vueltas de la línea roja de 9.500 r.p.m., y el motor simplemente se queda corto de respiración a 10.000 r.p.m., y a este régimen nunca noté flotación de válvulas.

Estabilidad

Parece mentira que la XJ 650 y la XS 1100 S vengan de la misma fábrica, y es que, por otra parte,

estamos acostumbrados a las fábricas europeas, cuyas gamas son coherentes. Una Ducati es siempre una Ducati; una Laverda es siempre una Laverda, y una BMW, desde luego, siempre tiene el mismo tacto patentado de la fábrica alemana. Pero esto es porque estas pequeñas fábricas tienen cada una un concepto muy suyo (salvo en el caso de Benelli) de lo que debe ser una motocicleta.

Fabio Taglioni se ahorcaría antes de diseñar una tetracilíndrica transversal con transmisión secundaria por cardán. Piero Laverda se iría a trabajar con su tío en la fábrica de maquinaria agrícola antes de construir una «dos tiempos» de carretera, y se cerraría Morini antes de fabricar una bicilíndrica transversal... Pero una fábrica japonesa hace de todo: dos tiempos deportivas, monocilíndricas de cuatro tiempos, scooters, cortacéspedes, triciclos, superbikes de seis cilindros, máquinas de gran premio y hasta guitarras.

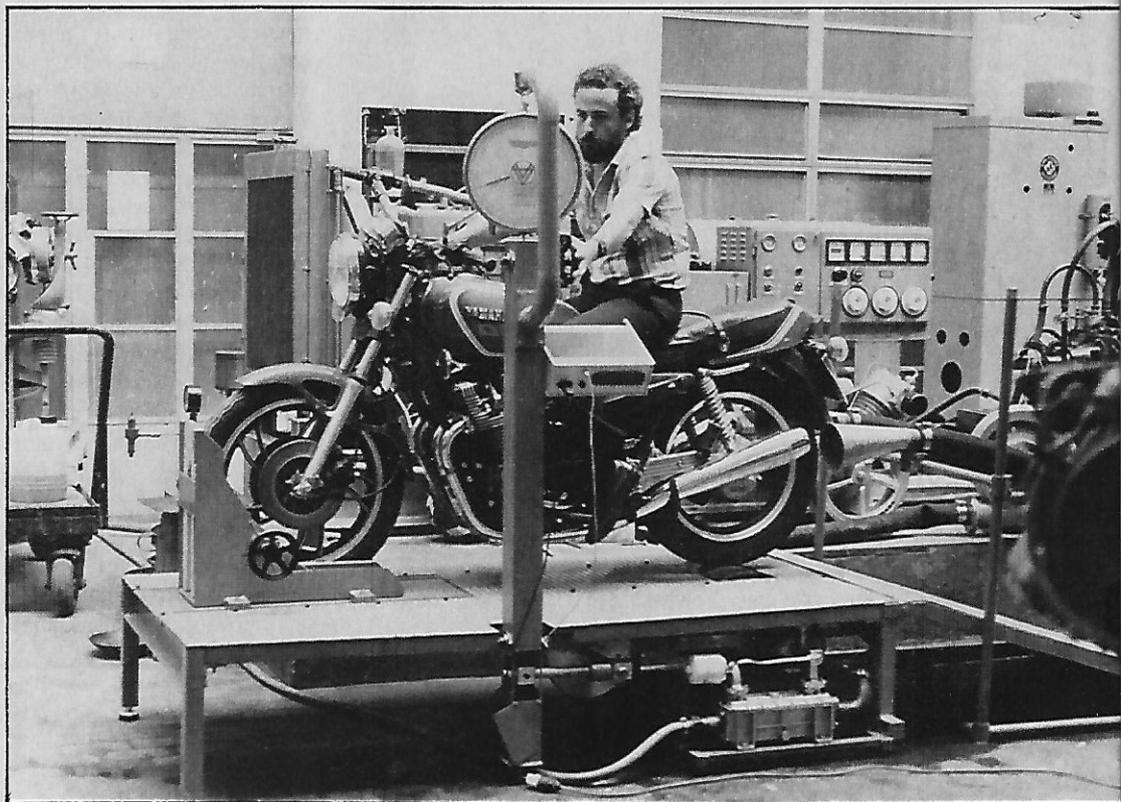
Y por eso Yamaha tiene en su gran gama algunas de las mejores y algunas de las peores motos del mercado actual. La XS 1100 S ha recibido tantos palos en nuestras páginas que casi me da lástima, pero no hay probador imparcial en Europa que pueda justificar a la XS 1100 S como moto «deportiva» en comparación con las Hondas CB 1100 R, Suzuki GSX 1100 Katana o las Kawasaki Z 1100 GP.

Igualmente, la Yamaha XJ es, en la opinión general de los probadores europeos, la mejor 650 japonesa de la actualidad, seguida a una discreta distancia por la Suzuki 650 y con gran ventaja sobre la Honda CB 650 y Kawasaki Z 650.

Gran parte de esta ventaja se debe a su potente y robusto motor, aunque la Yamaha también se destaca por su estabilidad y frenado.

Al montar el alternador encima de la caja de cambios y detrás del bloque de cilindros (está mandado por cadena desde el cigüeñal) Ya-

La XJ 650 en el banco



El banco de ensayos Tecner TX-100 tiene un solo rodillo y efectúa sus mediciones por reacción a un frenado oleohidráulico. Una sola persona puede efectuar todo el ensayo, ya que la resistencia se regula con una rueda situada bajo la balanza, la que está accionando Andrés Ruiz con su mano izquierda.

PARA el ensayo de la Yamaha hemos podido disponer de una unidad preserie de un nuevo tipo de freno dinamométrico desarrollado conjuntamente por TECNER Ingeniería y el CDTI, cuya denominación provisional es TECNER TX-100.

Sin perjuicio de que en su momento hagamos un estudio más detallado de este banco de pruebas, cuyo interés está fuera de toda duda, expresamos nuestro agradecimiento a José M. Ruifernández y a Carlos Núñez, sus creadores, al igual que a la ETSII de Madrid, en cuyos laboratorios se haya instalado, por habernos permitido realizar una mediciones que nos llenan de satisfacción por su gran precisión y fiabilidad.

Basado en el principio de frenado oleohidráulico, el TX-100 efectúa lectura directa sin necesidad de introducir coeficientes de corrección variables en función del régimen de giro del motor y de la velocidad del rodillo. La gran estabilidad de sus mediciones permite una máxima precisión, no siendo preciso efectuar aproximaciones en ningún momento.

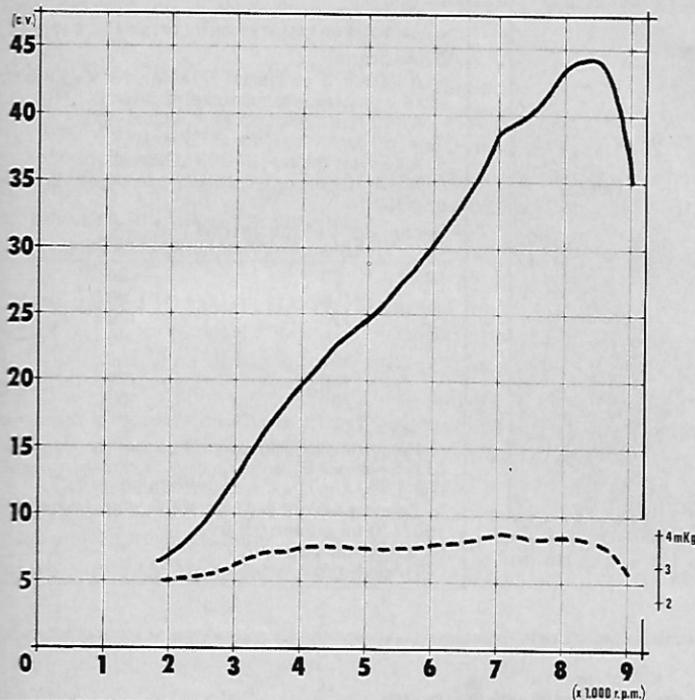
Las curvas características del

Las cifras del banco

Régimen de giro motor	Lectura en la rueda	
	Potencia (CV)	par (mKg)
R.p.m.		
2.000	7,04	2,52
2.500	9,24	2,65
3.000	12,67	3,02
3.500	16,63	3,40
4.000	19,71	3,53
4.500	22,49	3,58
5.000	24,46	3,50
5.500	27,10	3,53
6.000	30,41	3,63
6.500	33,74	3,72
7.000	38,80	3,97
7.500	40,26	3,84
8.000	43,64	3,90
8.500	44,13	3,72
9.000	35,63	2,83

motor se pueden obtener a plena carga o a cargas parciales; es decir, con el acelerador completa o parcialmente abierto, pero siempre con una apertura constante, algo que muy pocos bancos logran y que garantiza el mantenimiento de las condiciones.

Los datos que nosotros hemos obtenido son la potencia en la rueda y el par motor que llega a la misma o sea, lo que de verdad importa cuando circulamos con la moto. Debe hacerse constar que estas curvas no son las que se obtendrían directamente en el motor, puesto que se ven disminuidas por las diversas pérdidas de transmisión y rodadura. Para los amantes de las grandes cifras, y a título puramente orientativo, estas pérdidas podrían cifrarse en algo más del 20 por 100 para la transmisión y otro porcentaje menor, pero muy difícil de establecer, para el arrastre de los diversos accesorios. Puestos a afinar al máximo, sería precisa también una corrección atmosférica con respecto a una hipotética medición a nivel del mar y en condiciones ideales; podría ser de más o menos otro 10 por 100.



Así, pues, las curvas corresponden a una moto Yamaha XJ 650 de estricta serie, con algo más de 3.000 kilómetros de existencia, recién revisada de carburación y con una puesta a punto aparentemente correcta, aunque no comprobada. Bien puede decirse que es la moto típica de cualquier usuario cuidadoso.

En trazo continuo está la potencia disponible en la rueda en cada momento, mientras que la línea discontinua representa el par motor efectivo (medido también en rueda). Las mediciones se efectuaron a plena carga —acelerador completamente abierto— y en quinta marcha, debiendo destacarse como hecho demostrativo de las cualidades de este propulsor el que se haya podido bajar el régimen hasta 2.000 r. p. m. en estas condiciones.

Como podéis ver, la curva de par es muy plana y permite respuestas aceptables desde 3.000 r. p. m.,

siendo ya brillantes a partir de 4.000. Esto se confirma en la práctica, traduciéndose en un motor de empuje muy uniforme y poderoso, con un leve bache entre 5.000 y 6.000 r. p. m. y que sólo manifiesta un ligero tirón entre 7.000 y 9.000 r. p. m., claramente visible en el desarrollo gráfico del par real.

La curva de potencia comienza un claro descenso a partir de 8.500 r. p. m., aunque es posible que una puesta a punto más meticulosa hubiese permitido alargar la zona de incremento. No obstante, el desarrollo final de la XJ 650 —que a primera impresión puede parecer excesivamente largo— se muestra adecuado, llegándose a las inmediaciones de la zona roja cuando se alcanza la velocidad máxima. Estamos ante un gran motor que con sus 44,13 C. V. a 8.500 r. p. m. puede competir sin complejos con cualquier 750 c. c. e incluso con algunas 1.000.

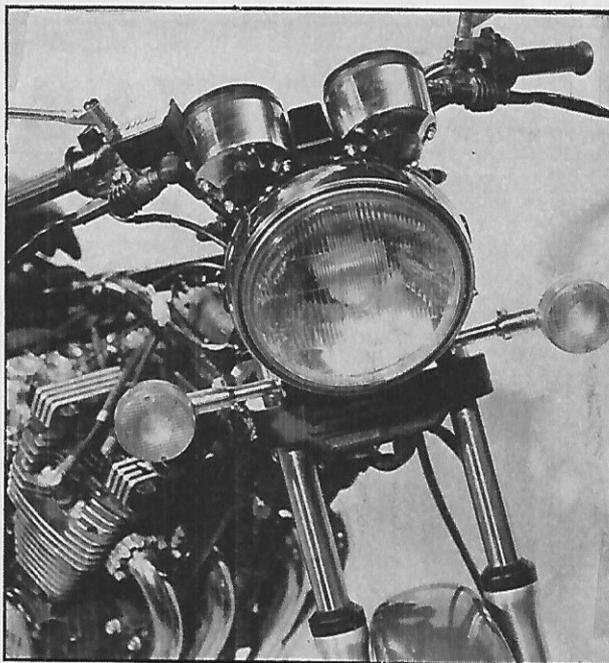
maha ha podido permitir inclinaciones pronunciadas sin tocar con las tapas el asfalto, y al hacer que los escapes pasen por debajo de los tubos del bastidor, también se evita rozar con el suelo. La Yamaha, cuyos neumáticos Bridgestone tienen un buen agarre (no es verdad que los neumáticos japoneses sean tan malos; eso era antes), nos permite llegar al límite de adherencia sin tocar más que las estriberas plegables el suelo.

En la prueba inicial, hecha sobre asfalto frío en Inglaterra en el pasado diciembre, la XJ me gustó, ¡y mucho!, pero me quedé con dudas sobre su estabilidad en carreteras bacheadas y calientes en España. Ahora ya no tengo dudas.

La Yamaha se comporta muy bien, incluso en conducción deportiva. Se mueve un poco, algunas veces cabecea, pero para situarla en perspectiva nacional, diría que es sensiblemente más estable en curvas rápidas que una BMW R-65 y capaz de rodar hasta en circuito sin problemas importantes. He visto rodando por Madrid una XJ 650 con puente de horquilla, pero tiene que ser la moto de «un quemado» superexigente, porque como moto de calle la Yamaha tiene unas suspensiones firmes y excelentes, con una horquilla rígida y un robusto bastidor de doble cuna.

En conducción deportiva hay que frenar muy poco detrás en la entrada de curvas lentas para evitar rebotes, pero la verdad es que la moto es fácil de llevar deprisa, fácil de llevar al límite e inspira confianza.

Desde el primer momento en que subí en la XJ 650 en Inglaterra estaba seguro de que esta Yamaha será la moto que tres cuartos de los motociclistas de España habían esperado durante tantos años. Para ese experto que incluso llegue a rozar los escapes en la montaña (es posible, pero difícil), esta moto será divertida y virtualmente indestructible. Para el viajero de grandes distancias que hace jornadas de doce horas con pasajero y equipaje, la Yama-



El faro sobredimensionado hace fáciles los viajes de noche.

Resultados de la prueba

Prestaciones

Velocidad máxima (promedio ida y vuelta, sobre un mismo recorrido base): 196 Km/h.

Mejor velocidad con viento favorable: 201 Km/h.

Mil metros desde salida parada (promedio ida y vuelta, sobre un mismo recorrido base): 25,7 segundos.

Consumos

A 100 Km/h. constantes (50 kilómetros ida y vuelta, sobre un mismo recorrido base): 5,3 litros/100.

A 120 Km/h. constantes: 6,8 litros/100.

A 150 Km/h. constantes: 7,5 litros/100.

Autonomía (promedio): 295 kilómetros.

Mayor consumo (conducción deportiva): 9,4 litros/100.

Error de velocímetros

Leído	Real
80	80
100	99,5
120	120
140	140
160	158
180	177
200	197

Itinerarios

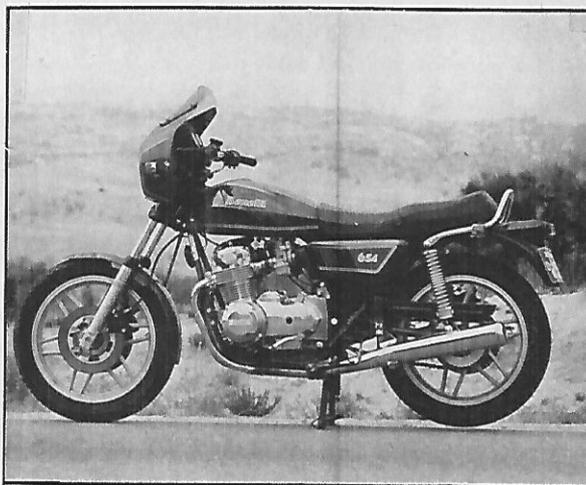
Itinerario fijo: Redacción Motociclismo: Miraflores de la Sierra, vía El Pardo. Crucero 100 Km/h. en carretera y 120 Km/h. en autopista: 6,3 litros/100.

Barcelona-Madrid (140 Km/h. en carretera, 160/170 en autopista): 8,7.

Madrid-Barcelona: 8,4.

En ciudad, con tráfico normal: 7,1.

La XJ y sus rivales



La Benelli 654 se perfila como la rival más directa de la Yamaha XJ 650. Tetracilíndrica transversal, motor de clara inspiración japonesa (Honda CB 500) y precio relativamente bajo, por ser una italiana. No hemos probado la versión Sport, pero la 654 nos decepcionó con una velocidad máxima de menos de 175 kilómetros hora y tendencia de torcer la horquilla en frenadas cuando se frena sólo con el pedal (tiene el sistema de frenado integral de la Guzzi). Un precio que no llega a 500.000 pesetas, junto con su agilidad y estabilidad, son sus puntos fuertes.



La BMW R-65 LS en 724.000 pesetas, queda algo corta de prestaciones y larga de precio en comparación con la XJ, pero su línea es atrevida y muy deportiva, y su motor de 50 CV da buena respuesta a medio régimen y permite un crucero de hasta 150 kilómetros-hora sin problemas. La estabilidad en línea recta a alta velocidad es algo precaria, debido a una tendencia de cabecear. Por 50.000 pesetas menos hay la R-65, de línea menos vanguardista, pero con el mismo motor y prestaciones virtualmente idénticas, salvo que la LS tiene algo más de velocidad máxima, más por el carenado que por mejoras en el motor.

ha le permitirá cruceros altos con un consumo racional..., aunque no sé si la estabilidad en línea recta se vería perjudicada en caso de montar un semicarenado fijado a la dirección.

No quiero repetir los mismos comentarios de la prueba inicial de diciembre..., baste decir que los acabados, instrumentos, mandos, depósito con cierre y kit de herramientas no desentonan en esta excelente máquina.

Hace unos días estuve hablando con un pseudopurista, con muchos prejuicios, que quería oírme hablar mal de la Yamaha XJ 650, pensando encontrar en mí un probador «antijaponés», dispuesto a dejar mal, por sistema, a toda moto oriental. ¡Quedó decepcionado! Y es que nadie tiene la exclusiva sobre la fabricación de

motocicletas buenas: ni europeos, ni japoneses, ni nadie.

Conclusiones

Al fin y al cabo, salvo su falta de respuesta a medio régimen, el único defecto de la Yamaha XJ 650 es un precio de 580.000 pesetas, que, por razones que hemos explicado repetidas veces, nos parece excesivo.

Esta moto tendría que haber entrado en el mercado por unas 500.000 pesetas, ya que en 580.000 es equivalente a una Ducati Pantah en 875.000 pesetas (basándonos en las diferencias en precio entre máquinas europeas y japonesas en los países del Mercado Común). La Pantah, según los nuevos importadores, entrará en 650.000 pesetas (exactamente

el precio «justo» que calculamos para ella en la prueba de la Yamaha XJ de diciembre).

El hecho de que Samsa las va a vender todas les da la razón comercial, pero sigo pensando que otra política de precios hubiese sido más beneficiosa a largo plazo, ya que, más que nada, lo que debe interesar a los japoneses de este grupo Samsa-Yamaha es la buena imagen de la marca en un país de creciente afición y buen tiempo..., país que ha sido calificado como «la nueva California de la moto».

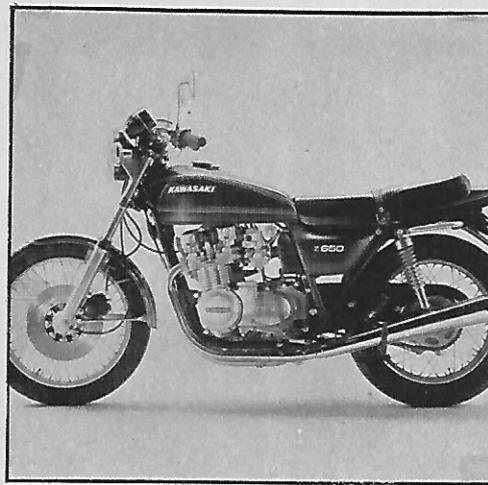
Pero aquellos de vosotros que habéis esperado tantos años para tener opción a una japonesa buena, aquí la tenéis. Aunque la tetracilíndrica transversal era en principio la moto de gran premio de Gilera y MV Agusta hasta ahora, la gran hazaña de las fábricas

japonesas ha sido la de hacer viables versiones comerciales con cuatro cilindros en línea. El motor tetracilíndrico transversal es ancho y obliga un alto centro de gravedad, pero es robusto, con muy pocas vibraciones y con prestaciones extraordinarias. Y de todas las «four» modernas, desde las Hondas de 400 c.c. hasta las enormes y potentísimas 1.100 actuales, la Yamaha XJ 650, ágil, rápida, cómoda, estable y apta para todo y para casi todos, es la tetracilíndrica más divertida y agradable que he llevado hasta la fecha.

Es una gran motocicleta, la máquina «número uno» de la gama Yamaha en España.

Dennis NOYES

Fotos: Javier Herrero y Valentín Requena



Para los incondicionales de la moto superdeportiva, la Yamaha XJ 650, en 580.000 pesetas, tendrá, dentro de muy poco, una rival muy peligrosa en la nueva Ducati Pantah 600, cuyo precio en España será de 650.000 pesetas. La Pantah 600 (583 c.c.) rinde 60 CV a 9.100 revoluciones por minuto y pesa 30 kilogramos menos que la Yamaha. Es campeona del mundo de Fórmula TT-2 y, según las pruebas hechas en Italia, capaz de acercarse a los 200 kilómetros-hora..., pero su gran ventaja está en su ligereza y estabilidad, mientras su desventaja está en su carácter 100 por 100 deportiva, con una postura de gran premio. La probaremos dentro de poco.

Kawasaki Z-650... en su día era la reina de su cilindrada, capaz de unos 185 k/h., con su robusto motor de 64 CV, a 8.500 r. p. m. El modelo que se comercializará en España ya no está en los catálogos de Kawasaki, pero sólo por pequeños cambios de detalle. La actual Z-650 F2 es virtualmente idéntica a la Z-650 de Heiderich-Ornilla y no hay nada «anticuado» en su motor de carrera corta y dos árboles de levas en culata. Pero no está al nivel de la potente Yamaha XJ en prestaciones.

Otra moto que está por llegar en España este verano. La Guzzi V-65, basada en la V-50, tiene aspecto y dimensiones exteriores de una «350», pero con motor de 650 c.c. Tiene cardán y se perfila como una máquina turística y de bajo consumo. Estará bastante lejos de la Yamaha en prestaciones, pero no tiene pretensiones deportivas. Es polivalente y su ventaja está en su poco peso. Tal vez habrá más tarde una versión deportiva como la Monza. El factor clave será el precio. Como las Guzzi de culata Heron ya se fabrican en grandes series en la fábrica de Innocenti, tal vez el precio será una sorpresa agradable.