

MOTOCICLISMO

Primer contacto

Yamaha KJ 900

Ya en
España



- Así será la Baja Aragón '84
- Nieto-Garelli ¿qué pasa?
- Cardús: «mi caída en Austria»

www.motosclassicas80.com

motos clásicas

info@motosclassicas80.com



Yamaha XJ 900

Toma de contacto

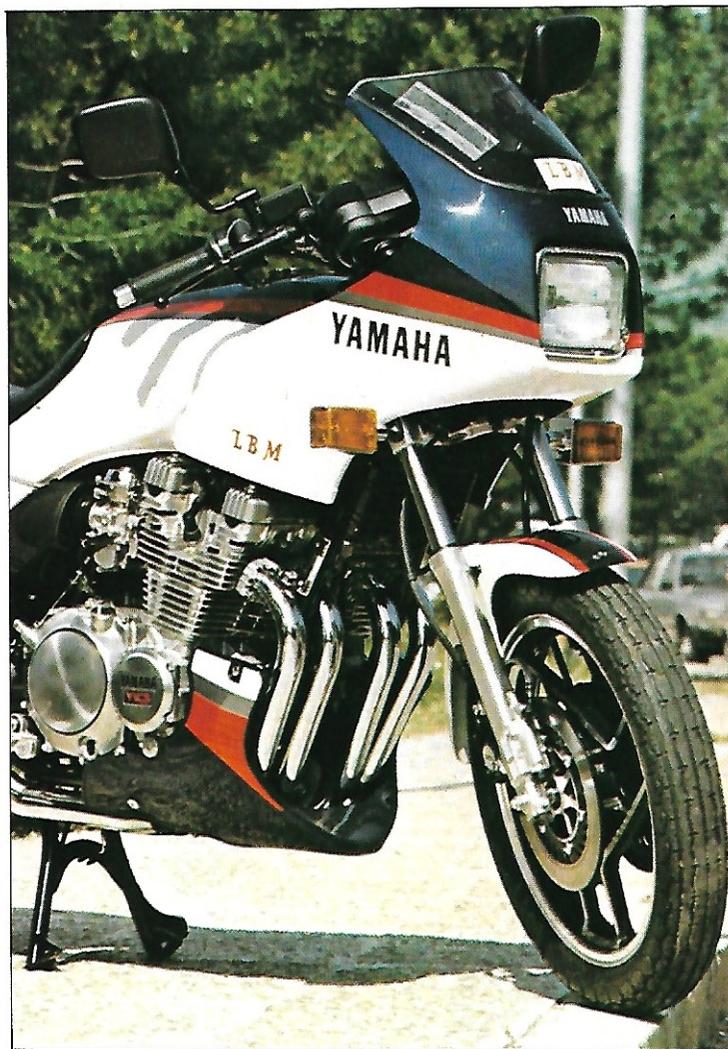
Cortando el viento

Pocas modificaciones, pero suficientes y contundentes son las que Yamaha ha introducido en la nueva gama XJ 900 que ahora va a comercializarse en España. Una moto que ha logrado esa estabilidad a alta velocidad de la que carecía desafortunadamente en la versión anterior y que presentamos en estas páginas como primicia a pocas fechas de su comercialización masiva.

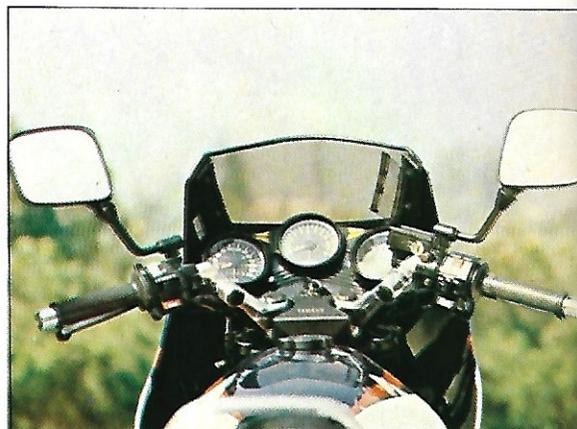




Nueva imagen para una moto ya conocida: semicarenado anclado al chasis, quilla cubriendo la parte delantera del motor y por fin, la posibilidad de aprovechar las prestaciones de esta moto.



El equipamiento de la XJ es de primerísima calidad y eficacia: relojes con indicador de nivel de gasolina, suspensiones oleoneumáticas, frenos autoventilados y sistema anti-dive hidráulico en la botella derecha de la suspensión delantera.



LA XJ 900 llegó a España en un momento en que podía erigirse como la Superbike del año. Venía a competir contra la esperada Honda VF 750 F y sustituía en nuestro mercado a una moto cuya imagen no había sido del todo afortunada, la XS 1100. Ahora, un año después, la XJ 900 se encuentra en una situación muy distinta. En el mes de septiembre del '83 aparecía en el mercado mundial y también en el español, la BMW K-100, la nueva generación que sustituía a los twin boxer de la fábrica alemana y el panorama de las superbikes en España se alteraba sensiblemente. A partir de entonces, había que competir contra las «K», de la que poco después aparecería la versión carenada RS y que entraba en directa rivalidad con todas las motos de más de 200 km/h. La BMW «RS», con su impecable estabilidad más allá de esa cifra hasta hace poco mítica dentro de la moto de carretera que son los 200 km/h., marcaba una pauta y una exigente referencia en cuanto a comportamiento, difícil de seguir por muchas de las superbikes actuales.

¿A que nivel se situaba la Yamaha XJ 900, una preciosa tetracilíndrica con motor muy compacto, moderno, sencillo de mantenimiento, con transmisión por cardan y una línea turístico-deportiva bastante agresiva?

Por aquellas fechas (julio 1983), nuestra «prueba a fondo» de la XJ 900 demostró que a pesar de ser una moto super-rápida, (212 km/h.), tener un motor con una curva realmente interesante, con un buen «patacón» a partir de 6.000 r.p.m. y una estabilidad muy aceptable en carreteras reviradas, tenía un grave problema cuando enfilábamos una recta y la aguja del velocímetro fulminaba la escala del reloj: el carenado anclado a la dirección hacia de la XJ una moto inestable y con notables meneos a alta velocidad, incluidas curvas rápidas, todo ello a pesar de unas suspensiones muy sofisticadas y susceptibles de múltiples reglajes. La XJ era una muy buena moto para turismo-rápido, pero con problemas a la hora de roscarle a fondo el mango.

La aparición de la BMW K «RS» echaba evidentemente por tierra todos los principios, hasta entonces aceptados como inevitables, de que una moto turístico-deportiva, de gran cilindrada, tarde o temprano debería «moverse» por autopista. Resultaba evidente que los semi-

carenados debían ir anclados fijos al chasis y estudiados aerodinámicamente en un túnel del viento.

Con la puesta en producción de toda una nueva gama, empezando por la XJ 600, pasando por la XJ 750 y terminando con la «excitante» FJ 1100 con chasis de sección rectangular, Yamaha aprovechó para meter dentro del mismo paquete de novedades una 900 modificada, la XJ 900 que ya conocíamos, pero con la aerodinámica totalmente revisada, adaptada estéticamente a la línea de las demás novedades. Es pues, esta XJ 900 que presentamos en primera pocos días antes de su lanzamiento comercial en España, básicamente la misma XJ 900 vendida el pasado año, pero con un nuevo carenado y una quilla inferior que pretenden que la XJ 900 pueda aprovechar a fondo toda su potencia.

Hablar de un carenado como única novedad, puede resultar cómico en motos cuya potencia y velocidad máxima no sean lo suficientemente importantes como para que los resultados varíen de forma importante. Pero hablar de un carenado cuando de él depende que una moto de más de un millón de pesetas, 900 c.c. y cerca de 100 CV. sea una aventura frustrada para su comprador o por el contrario se convierta en la culminación de un sueño, es algo realmente importante. No es lo mismo tener un nudo en la garganta mientras enfilamos una curva de autopista o carretera con meneos en la dirección y la moto retorciéndose como un flan, que poder centrar toda nuestra atención en la carretera, disfrutando de las prestaciones de nuestra superbike mientras viajamos confortablemente y sin el corazón en un puño.

Y esto es lo que finalmente ha conseguido Yamaha. Para ello, se ha conservado íntegramente las características de la anterior XJ 900, pero se ha montado un nuevo semicarenado, más alargado, envolvente y anclado directamente al chasis a través de un armazón de tubo y unos silent-blocks que amortizan las pequeñas vibraciones que puedan transmitirse. El depósito ha sido también modificado sensiblemente en su línea, aunque mantiene la misma capacidad de 22 litros. Relojes, mandos, suspensiones, asiento, escapes y motor son los mismos, con sus buenas características que ya descubrimos durante la prueba de aquel primer modelo.

Personalmente tengo que de-

cir que de la XJ 900 versión «estable», es decir, con semicarenado anclado al chasis, me ha gustado en esta primera toma de contacto, especialmente por dos motivos: su estabilidad y comportamiento a alta velocidad (rodar sin agobios a alta velocidad con las actuales superbikes es algo increíblemente reconfortante) y su frenada.

Anclado de forma estable, protegiendo algo más al piloto que la anterior versión y sin producir un choque excesivamente brutal contra el casco del piloto el aire que fluye por encima de la cúpula, la moto se comporta como una bala, corta el viento, va sobre raíles. Los 97 CV. de este tetracilíndrico nos llevarán (según cifras de la revista PS alemana) a 219 km/h. más de los que conseguimos en nuestra prueba el pasado año, aunque con una estabilidad que nada tiene que ver con aquella. Por lo demás, el motor, sigue siendo un propulsor de «dos fases». Tranquilo, suave de funcionamiento sin empujar realmente hasta 6.000 r.p.m. pero que nos permite unos cruces de 160 km/h. y un bajo consumo, y una explosión de potencia que llega más allá de las 6.000 r.p.m. y que con la moto debidamente rodada nos llevará a las 10.000 r.p.m. ya en la zona roja (la potencia máxima aparece a 9.000 r.p.m.).

La otra sorpresa son los frenos y el funcionamiento de sistema anti-dive (sólo en la botella derecha). Pocas motos que no sean de competición tiene un sistema tan logrado, teniendo en cuenta —y ahí reside el éxito de la solución— que comparte el circuito hidráulico del freno. Los dos discos autoventilados de 267 mm. son rotundos, la frenada se logra cuando uno quiere y con una efectividad totalmente de acorde con las prestaciones de la moto. Pero es que además, el sistema anti-dive es ciento por ciento efectivo, es la primera moto en la que inmediatamente nos damos cuenta de que la horquilla encuentra una resistencia progresiva a hundirse. Ello, junto con el robusto puente de horquilla y unas suspensiones mixtas, tanto detrás como delante, nos proporcionan una soberbia parte ciclo para un motor que es todo suavidad y buena potencia a partir de la mitad de la escala del cuentavueltas. El único problema para una perfecta puesta a punto es el infinito número de posibilidades de reglaje de las suspensiones, algo que realmente resulta muy sofisticado, pero poco práctico para

el 99 por ciento de los usuarios, puesto que sólo hay que hacer números para darse cuenta de que es imposible dedicar el tiempo necesario para encontrar la combinación perfecta de tarado de suspensiones. Veamos: la horquilla delantera tiene posibilidad de cuatro puntos de reglaje del anti-dive, más las presiones que van desde 0,4 kg. a 1,2 kg. en las botellas (comunicadas entre sí). Los amortiguadores posteriores tienen doce posibilidades de reglaje de hidráulico y cuatro de muelle. Toda una vida poniendo a punto las suspensiones...

Para tranquilidad de quienes no van a exigir a la XJ 900 la «pole position» en una parrilla de las «Series», diré que XJ 900 con el anti-dive en la segunda posición y las suspensiones posteriores en su posición media, tiene un comportamiento «sano» incluso por encima de los 200 km/h. de velocímetro —aunque acusa un ligerísimo meneo en curvas muy rápidas—, que en la toma de contacto logré corregir casi del todo subiendo dos puntos el tarado del hidráulico de los amortiguadores sistema De Carbon.

Yamaha, con la «revestida» XJ 900 ha colocado en nuestro mercado —al precio de algo más de 1.100.000 pesetas— una superbike ligera, manejable, atractiva y sobre todo estable, una moto perfecta (y cómoda) para hacer turismo y a la vez disfrutar de ella, hasta casi sus máximas consecuencias (esto lo veremos en las Series) en conducción deportiva. Si la red de asistencia de Yamaha, los recambios y la atención que cualquier cliente de cualquier moto merece, funciona como tiene que funcionar, debemos dar la bienvenida a esta soberbia XJ 900. □

Claudio BOET
Fotos: J. HERRERO

Ficha técnica

Motor: Tetracilíndrico en línea, refrigerado por aire, DOHC, dos válvulas por cilindro, sistema YICS, cilindrada 853 c.c. (67,0 x 60,5 mm.). Relación de compresión: 9,6:1. Cambio: cinco velocidades, embrague multidisco en baño de aceite. Batería 12V/14 Ah.

Chasis: Doble cuna, horquilla delantera con sistema anti-dive, oleoneumática. Detrás, dos amortiguadores oleoneumáticos sistema De Carbon. Frenos: Tres discos autoventilados de 267 mm. Ruedas: 110/90 Pirelli Phantom delante, 120/90V-18 Phantom detrás.

Medidas: Longitud total: 2.215 mm. Distancia entre ejes: 1.480 mm. Anchura máx. 735 mm. Altura máx.: 1.245 mm. Distancia mínima al suelo: 145 mm. Peso depósito lleno: 242 kg. Capacidad depósito: 22 litros.