

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

*motos clasicas*

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



Prueba Yamaha XS-400 Seca

# El lebre del diapasón



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

*motos clasicas*  
80

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

Agil, ligera, potente, veloz, nerviosa... como un verdadero galgo de carreras. Esta es la verdadera personalidad de la Yamaha, que ha de revolucionar el mercado mayoritario del motociclista español, al menos, durante este año 83, en el que Semsá montará en

régimen de CKD 1.500 unidades de esta agresiva moto, cuya principal adversidad puede ser el precio, del que si todavía no tenemos noticias concretas por parte del importador, ya se nos ha adelantado que rondará las 500.000 pesetas.

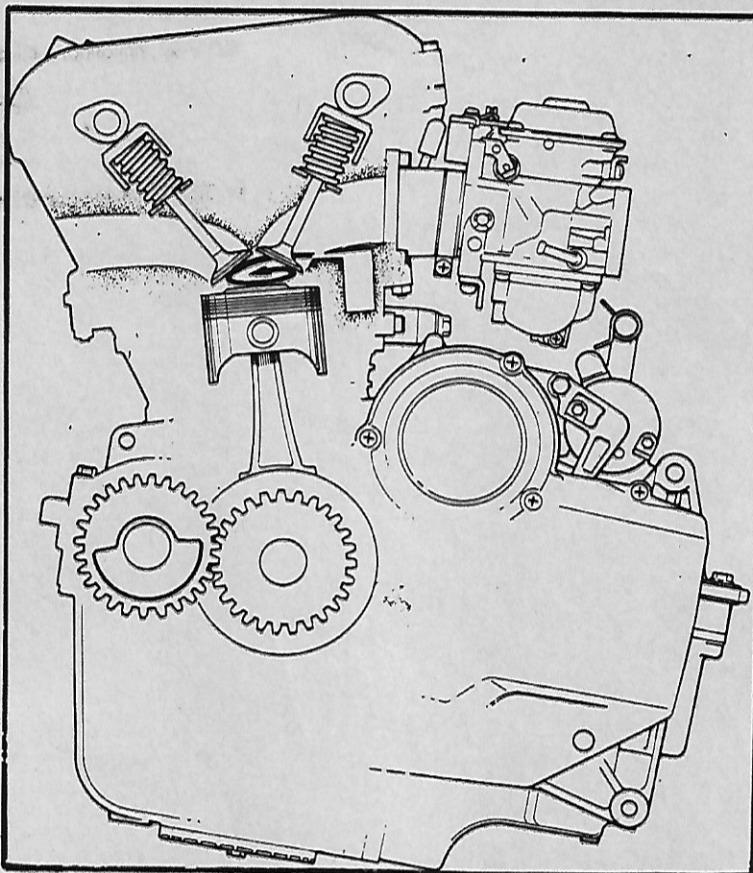
## Prueba Yamaha XS-400

**V**EINTE mil duros más cara que la ya fenecida Sanglas 400 Y. Pero son cien mil pesetas totalmente justificadas y fáciles de entender sabiendo que prácticamente la totalidad de las piezas de la Seca 400 son importadas, mientras que su pariente lejana fue una moto española con motor nipón. Sólo con este razonamiento ya asimilamos el precio, por más que nos duela tener que pensar en «medio kilo» para una «cuatrocientos», especialmente cuando sabemos que en la vecina Francia se vende, con todos los impuestos, en 272.000 pesetas.

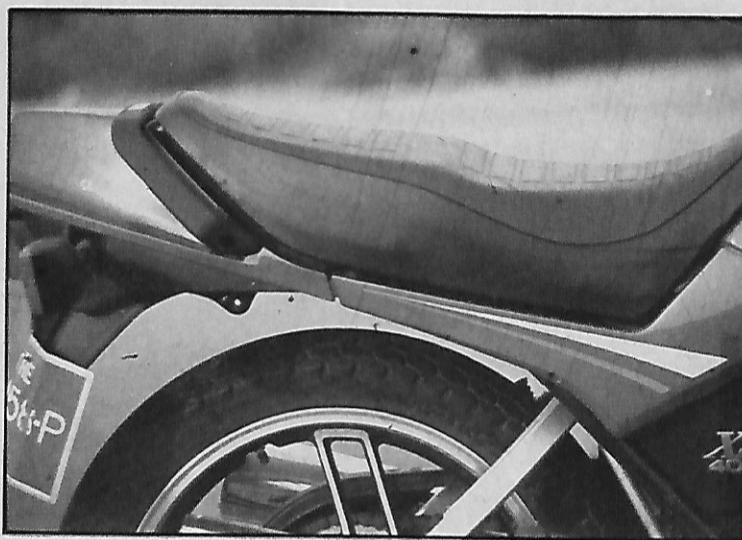
Pero ¡qué le vamos a hacer! Las cosas están así, y por más que nos quejemos seguirán estándolo. Peor lo teníamos hace unos pocos años, cuando clamábamos por tener japonesas en los escaparates y soñábamos con poder elegir entre un par de modelos que nos tentaran de verdad.

Dejemos el baile de cifras y entendamos que una moto a estos precios sólo se justifica con la pasión por la misma y el gran amor que tenemos los motociclistas españoles por los productos que nos hacen soñar al hojear las publicaciones especializadas extranjeras. «Spain is different», lo dice el «slogan» estatal de otros tiempos y, vivamos con dictaduras, democracias, derechas o izquierdas, aquí no pasa nada y seguimos siendo diferentes, aunque espero que un día el también socialista Mitterrand vea con mejores ojos la entrada de España en el Mercado Común y el Gobierno turco tenga que cortar de cuajo los desmesurados gravámenes arancelarios, especialmente en un segmento de la industria que en nuestro país no se cultiva en absoluto.

Atajado el tema precios, creo que ya es hora de empezar con la protagonista de estas páginas, la Seca 400, que, en definitiva, va a ser la protagonista de nuestras calles y carreteras durante los próximos doce meses de ejercicio mercantil.



En negrita y bajo las válvulas se aprecia una figura en espiral que demuestra el funcionamiento del sistema YICS (Yamaha Induction Control System) actuando sobre los gases frescos de la admisión. Delante del cigüeñal se aprecia el sistema antivibración de muy buen rendimiento. Raramente podríamos haber probado una bicilíndrica en vertical, que girase a diez mil vueltas y vibrase tan poco como la Seca 400.



El asiento es anatómico y confortable para dos plazas.

### 114 CV por litro... ¡estremecedor!

Cuando un motor supera los cien caballos por litro de cilindrada, nos dice claramente que es una especie de bestia capaz

de hacernos gozar de verdad en las aceleraciones, aunque cuando nos fijamos en su cilindrada real ya podemos intuir que se tratará de un motor de giros elevados, poca potencia a bajo régimen (par motor) y que precisará de un buen cambio para po-

der aprovechar realmente la caballería de que nos hablan folletos y características técnicas de la fábrica.

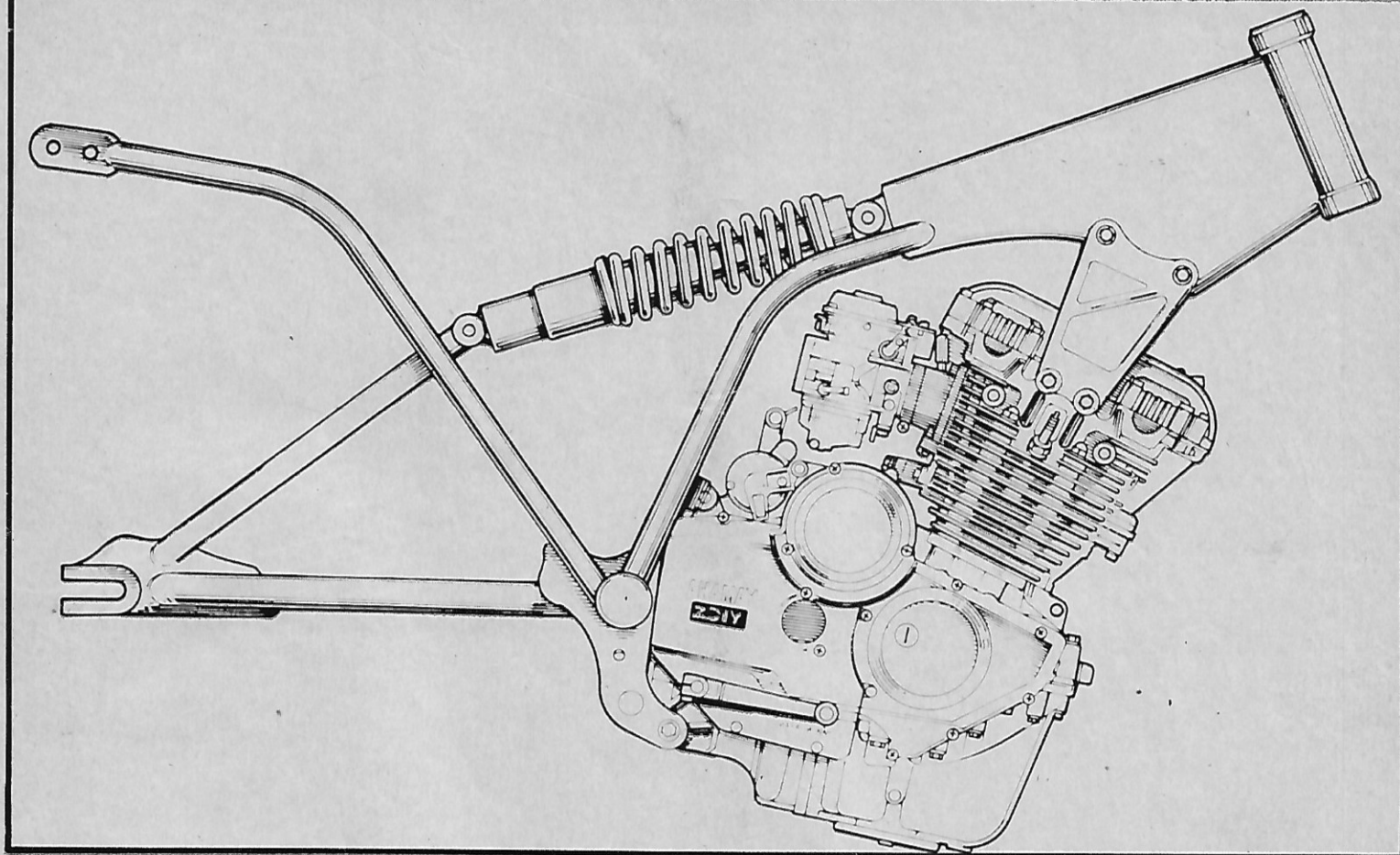
En el caso de la Seca 400, la clásica regla de tres nos dice que sus 45,5 CV y sus 399 c.c. logran llevar la potencia específica a 114 CV por litro de cilindrada, lo que no deja de resultar sumamente apetitoso, al menos para el motorista que guste de brillantes aceleraciones que le hagan sentir gratamente el empujón por la espalda cada vez que rosque el puño derecho con decisión y ansias de sentirse catapultado.

Esta XS, a pesar de sus 400 c.c. es capaz de hacernos sentir estas delicias que hasta hace pocos años eran tema exclusivo de las «superbikes» y de las mejores «competición cliente» del momento. Hoy la técnica desarrollada por los departamentos de investigación nipones nos permiten estos gozos a la sombra de un bicilíndrico de 199,5 c.c. unitarios, conseguidos por unas cotas de 69/53,4 mm., lo que por su parte nos revela una carrera muy corta que se traduce en fulgurantes subidas de régimen y una definición supercuadrada coadyuvante a estas primeras impresiones.

Siendo totalmente sincero he de confesar que el retirar en Samsa esta moto no me había despertado el más mínimo apetito, pero dejando de lado las preferencias personales me autoconvencí que la Seca 400 podría darme satisfacciones cuando le encontrase la curva de utilización dentro de su amplísimo campo limitado por las 10.000 r.p.m. de régimen máximo (la potencia máxima la da a 9.500 r.p.m.).

El par motor era otro valor que me intrigaba. ¿Dónde debe estar el valor de par?, me preguntaba mientras salía de la zona industrial de Hospitalet de Llobregat.

Mi subconsciente motorista y mi otro yo anímico me martilleaban continuamente con el eterno dilema: «Por más vueltas y aceleración en salida parada que tenga, añorarás el empu-



El bastidor mixto, de chapa embutida y tubos, luce un cantilever con amortiguador sistema De Carbon de 55 mm. de recorrido, que a nuestro modo de ver está sobredimensionado de muelle. Como se aprecia perfectamente el motor forma parte integrante del bastidor, sin llegar a ser autoportante, no obstante, la unión de culata al chasis dan una rigidez extraordinaria.

je desde el relantí que tanto te entusiasma.»

—Algún día puedo transmutarme y sentirme motorista de la nueva generación, pensaba conscientemente buscándole el argumento periodístico a la prueba. Además, tus preferencias no son las que comparten los nuevos motoristas. Intenta ponerte en la piel de algún jovenzuelo de esos que sacan provecho de los motores puntiagudos y sácale el provecho a lo último que ha lanzado Yamaha para todo el mercado mundial.

El subconsciente insistía.

—¿Ahora te dejas ablandar el corazón? ¿Serás capaz de bailar al son de una moto que no encaja con tu ideal? Me estás defraudando, si has de seguir así me buscaré otro motorista de par motor y te dejaré abandonado a tu triste suerte de motard gabacho.

—Casi me convences, pero creo que la mágica cifra de 45,5

CV para una cuatrocientos ha de intentar aprovecharse; acuérdate que con el vetusto motor de las Sanglas Y, con sus escasos 37 CV, ya le vimos buenas posibilidades. Hemos de probarlo, así que mañana: madrugón, autopista y regreso por curvas cuando las humedades se hayan secado.

—Si ha de estar seco aún me atrevería a acompañarte, porque con esos Dunlop Gold Seal, «made in Japan», que luces se me ponen los pelos de punta dentro del casco.

—Ya será menos, hombre. En Japón ya se empieza a hacer algún buen neumático, y sin necesidad de ir a buscar proezas y límites me da la impresión que hay goma suficiente para el peso y la potencia.

—Me lo demostrarás mañana, pero no te la juegues, que yo me vuelvo en taxi y te dejo plantado.

Hay subconscientes que son

demasiado conservadores y de dudosa fidelidad, pero ésta era una buena ocasión de intentar convencerle. Por el momento se lo iba a demostrar en la ciudad.

La manejabilidad del conjunto me permitía pensar que en la urbe, y para uso cotidiano, podría ser un vehículo con mucha miga; además, la eficacia de los silenciosos podría ser el mejor cómplice para estrujar el motor y sus diez mil «del ala».

Prácticamente no me estaba dando cuenta que mi pensamiento se traducían en actos directos y la mano derecha estaba roscando el acelerador con decisión mientras quebraba la trayectoria para empezar a sortear autos y llegar primero destacado a la línea del semáforo.

—Esto marcha, subconsciente.

El manillar no estaba en el sitio que me place; lo encontraba demasiado alejado del asiento y la posición del cuerpo no

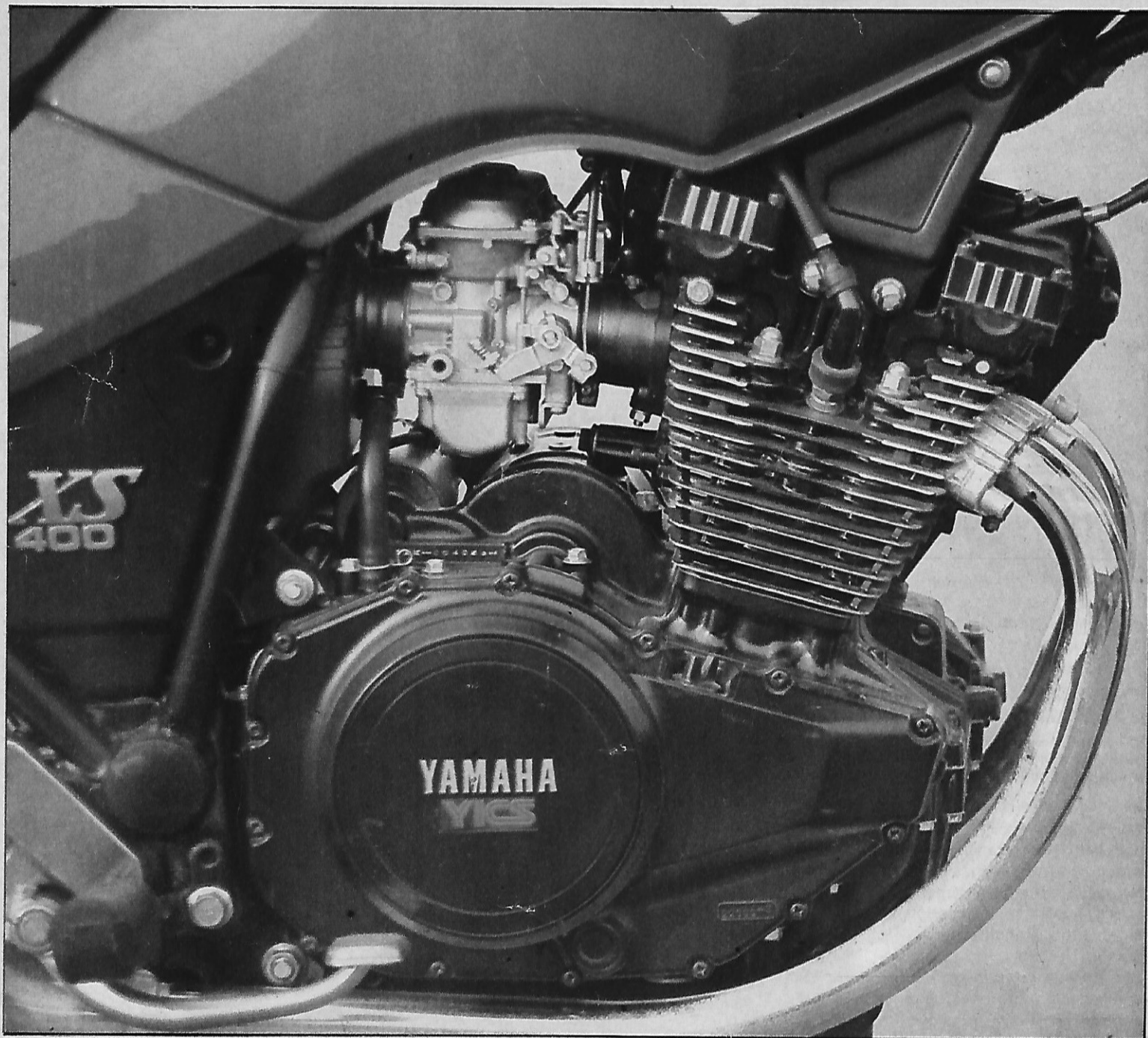
estaba en disposición de sentirse solidario a la monta. Estaba incómodo y forzado.

Mi deambular ciudadano me llevó cerca de J. J., agente oficial de la marca, y pensé que le gustaría probarla además de hacerme el favor de regularme el manillar y sus componentes periféricos.

Dicho y hecho. Jacinto, encantado de atenderme en su taller y satisfecho tras darse una vueltecita con la Seca 400, la moto que sabe será su cabeza de serie en la campaña que se avecina.

—Ahora mejor que nos vayamos a casa y preparemos el programa de trabajo de mañana.

—De acuerdo —respondió el subconsciente—, pero intenta jugar con el cambio de la misma forma que lo has hecho por la Gran Vía. Era divertido oír el decidido rugir de tonalidad silbante. Puede que con esta japonesa nos lleguemos a divertir. Creo



El motor estira muy bien y empuja con decisión. Su diseño es muy actual.

que es un cambio cerrado, y si le prestas oído al motor irás como una flecha.

Mientras sentía sus últimas palabras el motor ya estaba en «diez quinientas». La primera es muy corta, excesivamente para mi gusto, pero con dos plazas y la escasísima respuesta por debajo de las tres mil se vería con serios problemas para salir con decisión de los semáforos.

Cuando se desea arrancar con una cierta rapidez es necesario llevar el motor por encima de

3.500 r.p.m. Esto significa dar la nota en cada semáforo mientras el motor está alto de vueltas, girando en vacío, esperando la luz verde. Son pocos segundos, pero los suficientes para atraer atenciones periféricas. No me gusta, pero es inevitable obrar de esta forma cuando se desea arrancar por delante de los coches. De todas formas, y cuando el motor está en su temperatura ideal de trabajo, también se puede arrancar convencionalmente, o sea, por debajo de

3.000 r.p.m., pero se recorren los primeros metros a paso lento, tambaleando y rodeado de las peligrosas chapas de acero estampado asentadas sobre cuatro ruedas.

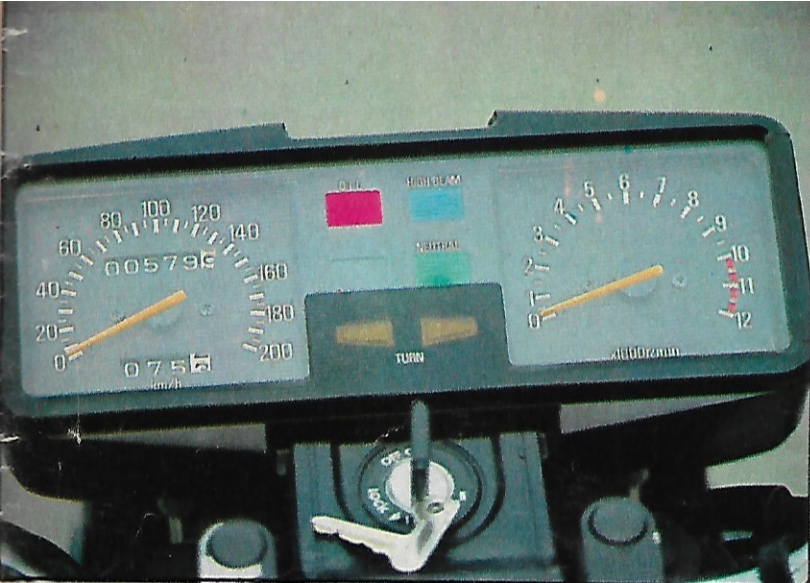
—Aquí ocurre algo anormal. Parece que a muy bajo régimen se quede corta de gasolina; únicamente por encima de cuatro mil parece girar redonda.

—Cuando hemos salido de J. J. me costaba arrancar con el motor frío. He tenido que estar jugando con el aire en los prime-

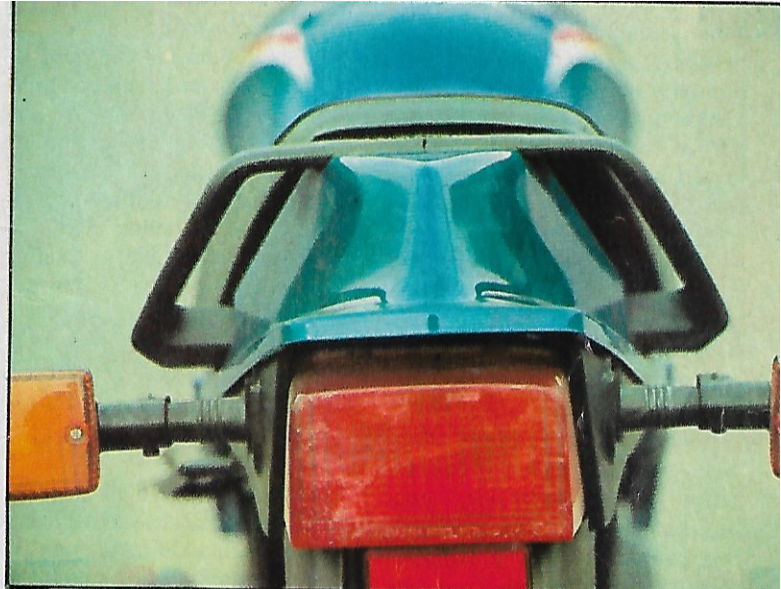
ros semáforos. ¿No te has dado cuenta que se ahogaba y se quedaba corto de forma convulsionante?

—Sí; pero me pensaba que sólo era por estar fría, y ahora me doy cuenta que un repaso a los carburadores y carburación no sería nada equivocado. Puedes empezar con el compensador, y si no es suficiente tendrás que buscar gicleurs de ralentí y probar con cinco puntos más.

—No estoy para mecánicas en moto ajena. La probaremos



El tablero de control es muy atractivo, completo y bien terminado. La lectura es fácil.



Un detalle que agradecerá el pasajero cuando el piloto permita manifestarse al motor: dos cómodas asas tras el asiento.



Sito Pons ha colaborado con MOTOCICLISMO en esta ocasión. A él nuestro agradecimiento.

así y veremos qué hipotética solución le ven en Semsá. Por cierto, el motor todavía no está a su temperatura ideal de funcionamiento y casi llegamos a casa. Hemos cruzado dos tercios de la ciudad y el motor no está en orden de regularidad cíclica. Además del frío aquí hay algo de gasolina; puede que para bajar el consumurbano hayan estrangulado al mínimo los surtidores de baja y ahora nos encontremos con este inconveniente.

Realmente este motor tarda un tiempo desmesurado en alcanzar sus temperatura, pero cuando la consigue se comporta con bastante finura y regularidad; de todas formas creo que en Semsá serán capaces de mejorar este punto para cuando llegue el grueso de la primera fabricación, porque momentáneamente sólo tienen cuatro unidades, que han protagonizado las homologaciones, folletos y primeras pruebas.

Esta unidad de prueba era totalmente nueva, carecía de rodaje por completo y se le notaba la falta de juego suficiente para que todos los elementos interiores se movieran con soltura. Había frenos mecánicos que le restaban brillantez. Para el día siguiente, la autopista inicial podría ser el rodaje preliminar de la prueba.

Mientras entraba en el garaje hice un repaso de primerísimas impresiones.

—El motor no da nada por debajo de las 3.000 vueltas. Cuando superas las 6.000 se convierte en una fiera con ganas de galopar. La primera es muy corta, pero el resto de relaciones está muy cerrado, no hay prácticamente saltos bruscos entre el escalonado de segunda a sexta, y, en consecuencia, es facilísimo mantener el régimen siempre por encima de 6.000, lo que se traduce en unas prestaciones increíbles, que en la ciudad quedan totalmente sordas al oído del conciudadano. ¡Fantástico!

—De manejabilidad y posición, ¿qué tal? Murmura el subconsciente.

—..., bien, creo que bien, y si todavía no lo tengo claro es síntoma de que no me ha impresionado, pero se conduce con agilidad, cambia fácilmente de trayectoria y tiene un ángulo de giro realmente impresionante, que resulta muy útil para moverse entre la detenida riada de coches en horas punta. Casi se cuela detrás de los ciclomotores.

—¡Ya será menos!

—Bueno, pero gira mucho y tiene lanzamiento corto, ya veremos qué sucede en curvas largas.

A pesar de estar en el garaje cierro los dos «clausor». En dos ocasiones he sido robado del interior del garaje por mangantes; la ciudad parece el Oeste americano, y el fabricante japonés ha tenido la precaución de dotar con doble cierre la pipa de dirección.

Un «clausor» convencional se encuentra en el lateral de la pipa, y el practiquísimo cierre central a su eje, donde se ubica el contacto (que empieza a proliferar entre las japonesas desde que Suzuki lo introdujo en las primeras 1.000 GS), refuerza la resistencia a los amigos de lo ajeno. En contrapartida se le elimina la cadena y el candado de las 650 y 1.100.

Dejando el casco en el ganchito de cierre a llave, conjuntado al cierre del asiento; las manos se me van solas en busca del escondido pestillo que permite abrir el asiento. Inspección visual, y descubro el terminal del amortiguador Yamaha (sistema De Carbon) con la tuerca dentada que permite jugar con la precarga del muelle en seis estallas de la corona inferior. Mañana podremos buscar un buen tarado.

Al lado del amortiguador se aprecia la entrada de aire al filtro, siendo, asimismo, visible en el interior el cartucho de papel al estilo automovilístico. La batería aislada en el lateral derecho queda oculta por el depósito. Sobre el guardabarros y perfectamente accesible está la caja de fusibles. Bajo el colín de formas torpederas del 42, un pe-

queño habitáculo, sin tapa, donde se aloja la bolsa de herramientas de completa dotación.

## Estreno a 160 Km/h.

El día siguiente bajé a la calle con alegría y buen humor. Estaba claro que tenía ganas de divertirme con la Seca 400. Una moto alegre necesita de un carácter alegre.

La puesta en marcha necesita, como siempre en frío, del accesible y bien dispuesto mando de aire, sito en el interior del complejo eléctrico del lado izquierdo. Ya era hora que los japoneses se diesen cuenta que buscar el «stater» por las tripas de la moto no está nada bien en los tiempos que corren. Saliendo del garaje empieza el juego del aire y el acelerador; por debajo de 3.500 r.p.m. no se consigue arrancar si no cierras el aire, pudiendo abrirlo de nuevo al superar las 4.000 r.p.m., volviendo a cerrarlo instantes antes de arrancar con la luz verde.

¡Un verdadero líol!

En la autopista empiezo por buscar una velocidad de compromiso entre las necesidades de la prueba, la juventud mecánica y el aburrimiento de viajar despacio.

Equipado con barbour de chaqueta y pantalón y gruesos guantes no podía empezar a hacer cronometrajes; además, el motor estaba demasiado frenado. En consecuencia, me zampé el primer centenar de kilómetros cómodamente sentado en el amplio asiento en cubeta y con la aguja del velocímetro jugando entre 120 y 130 kilómetros-hora, con algunos flirteos en el 140 con el acelerador casi a fondo.

A partir de este hito consideré que el rodaje debía seguirse, pero intercalando algunos trechos de tope-tope, con el acelerador a fondo y los pies en las estribas traseras. A los pocos kilómetros terminé por estar totalmente echado sobre la moto, recogido de brazos, codos y rodillas; la pantalla del integral pegada al tablier y un ojo en el

velocímetro: 160 de contador. ¡Buen inicio!

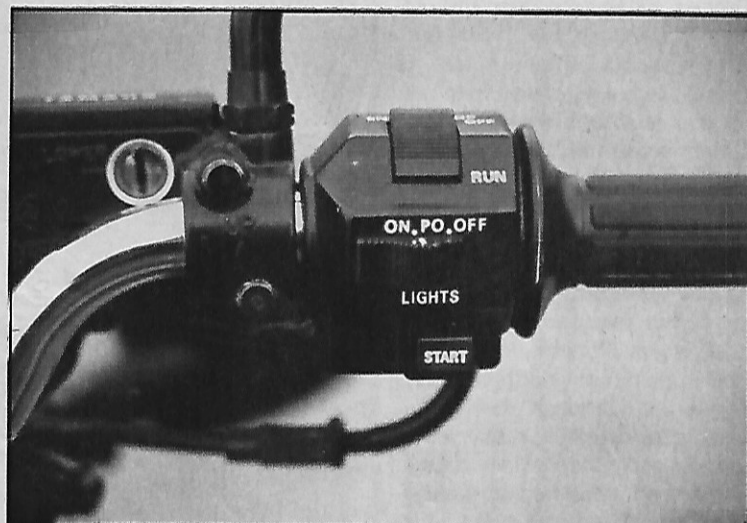
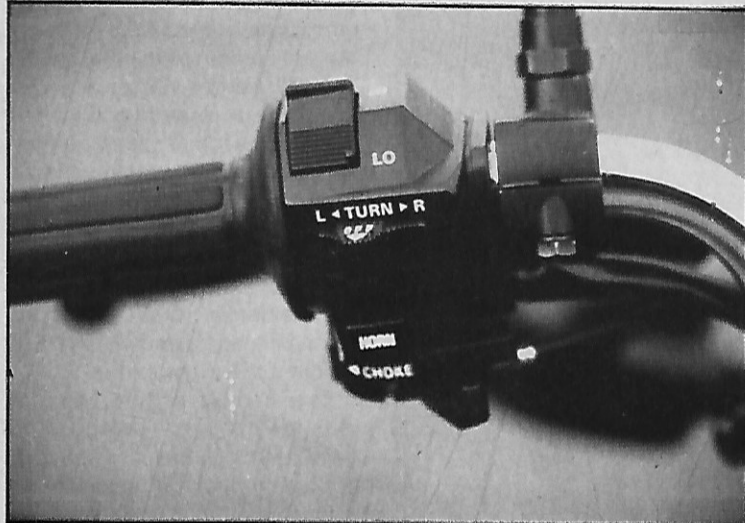
Días después, y con el motor más suelto, sin barbour y con una fina chaqueta pegada al cuerpo, cronometré en la misma postura una velocidad máxima, promediada en los dos sentidos, de 158,91 kilómetros hora, velocidad que sentado bajaba a 147,62 kilómetros-hora.

En una detención me atreví a bajar los dos puntos de apriete de precarga del amortiguador del cantilever. Apenas gané en suavidad, pero tampoco perjudicó la estabilidad en recta ni en las amplias curvas de la autopista; claro está que el cuerpo lo tenía muy avanzado cuando conducía aplanado sobre la Seca, debido a la adelantada colocación de las estribas traseras, posición inevitable para que el pasajero pueda estirar ligeramente las piernas a causa de la corta distancia entre el plano horizontal del asiento y el de las estribas posteriores.

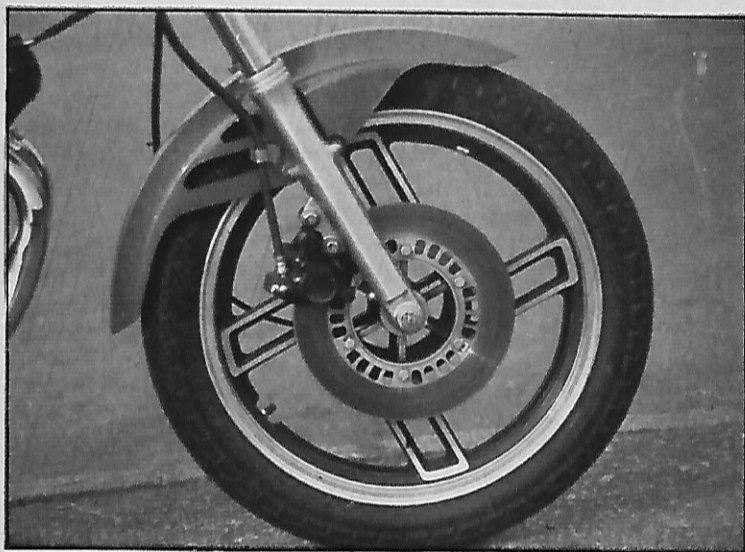
Dejando la autopista fuimos catando todo tipo de carreteras; de la misma forma lo repetimos en días sucesivos hasta llegar a una serie de conclusiones finales que definen bastante adecuadamente el comportamiento real del sencillo y rígido bastidor y sus conjuntos suspensión-amortiguación.

Como está dicho, el bastidor es sumamente rígido, no en vano se ha conjugado una parte de chapa estampada sujetando la pipa de dirección, de cuyo extremo posterior parte el bastidor tubular trasero, además de recibir el apoyo de la cabeza del amortiguador. La ausencia de cuna delantera queda compensada por la integración del motor en la estructura del bastidor. Mirando el grabado específico del chasis se aprecia perfectamente que el motor está suspendido por la culata y fijado el bastidor posterior de forma convencional.

Con este sistema se consigue una gran rigidez, enorme economía de fabricación, y un punto de sujeción del motor en el extremo superior que coadyuva en la reducción de vibraciones.



Los conmutadores, como es tradicional en las japonesas, están muy bien conseguidos y son modernos.



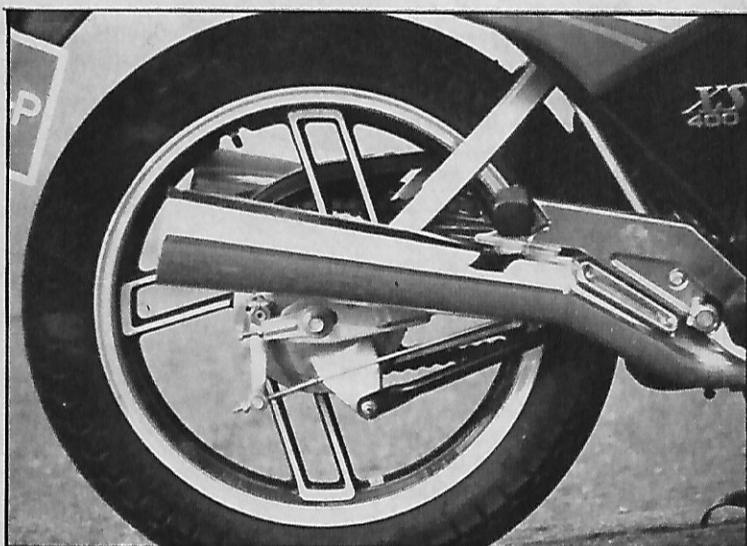
Las llantas son de aleación, con un bonito diseño, y el freno delantero es simple.

El cantilever de esta moto no nos acaba de entusiasmar en su comportamiento general. En primer lugar le encontramos a faltar la suavidad característica del sistema en los primeros centímetros de su recorrido. Se muestra duro y rebotón, con poca sensibilidad al hundimiento y excesiva energía en el retorno. Obviamente le sobra precarga (muelle) incluso al punto cero de su sistema de tensado. El hidráulico es fijo, lo que evita la posibilidad de hacerse un lío de reglajes entre el muelle y el sistema hidráulico.

Como resultado de esta configuración encontramos un sistema cantilever posterior excesivamente

duro y poco filtrante de las irregularidades del suelo, en consecuencia poco confortable, pero muy eficiente en estabilidad, aunque nos recuerda vagamente la clásica respuesta de las motos italianas, sobre las que te puedes desrriñonar fácilmente si no evitas los baches.

La horquilla tiene las dolencias inversas, o sea, que resulta excesivamente blanda y a todas luces desproporcionada con el cantilever. No hará falta entrar en detalles para que el lector entienda que una horquilla muy blanda y una amortiguación trasera dura producen una descompensación de la moto, que ha de repercutir en la conduc-



Los escapes elevados evitan roces en curva. El freno trasero es por tambor y la suspensión por cantilever.

ción y evidentemente en la estabilidad.

La falta de freno en la horquilla hace que se manifiesten continuados y nefastos golpes de tope en una frenada de pocos metros, repercutiendo en la direccionabilidad de la moto en el preciso momento de inicio de viraje. Los topes a que hacemos referencia se manifiestan con unos alarmantes choques metálicos, que incluso aparecen circulando sobre pisos muy irregulares y sin necesidad de tocar el freno.

El efecto de esta descompensación hace que el piloto se sienta descolgado en la entrada de viraje y se vea obligado a

pisar fuerte el pedal del tambor trasero en un intento de hacer bajar la parte trasera de la moto y aliviar la carga transmitida a la horquilla, pero en esta maniobra resulta que el tambor empieza a bloquear y la rueda motriz entra en frecuencia de rebotes como una raqueta de tenis golpeando el suelo con el marco en posición vertical.

Es evidente que para la serie debe subsanarse este defecto, y hablando en Samsa del fenómeno y esbozando posibles soluciones me apuntaron que la solución esté posiblemente en un cambio de aceite de horquilla, lo que puntualizaron con un vaciado del actual y rellenado con Bel

# Prueba Yamaha XS-400

Ray de suspensiones en viscosidad SAE-30.

Independientemente de la horquilla, creo que debería mejorarse el muelle trasero, apuntando como solución un rebaje del grueso del hilo, pasándolo por la muela para adelgazarlo y quitarle kilos de fuerza.

En curvas rápidas con irregularidades de piso se aprecia una tendencia al bailoteo trasero, pero viene directamente ocasionado por la suavidad de la horquilla, así que la primera operación a efectuar, y al mismo tiempo la más sencilla y económica, será la sustitución de aceite, que posiblemente sea efectuada en Samsa antes de la distribución de las 1.500 unidades que se comercializarán durante este año.

De los fríos también se debe hacer capítulo aparte, especialmente del impecable disco delantero, que sobra y basta para detener el empuje de los 45 CV y los 188 kilos de tara más los de carga. El tambor posterior ya hemos dicho que llegaba a bloquear la rueda, inequívoca muestra de gran potencia, salpicada con una falta de progresividad y tacto en la última sección del recorrido de las levas, pero el usuario conseguirá domesticarlo tras los primeros días de utilización, cuestión de tacto propio.

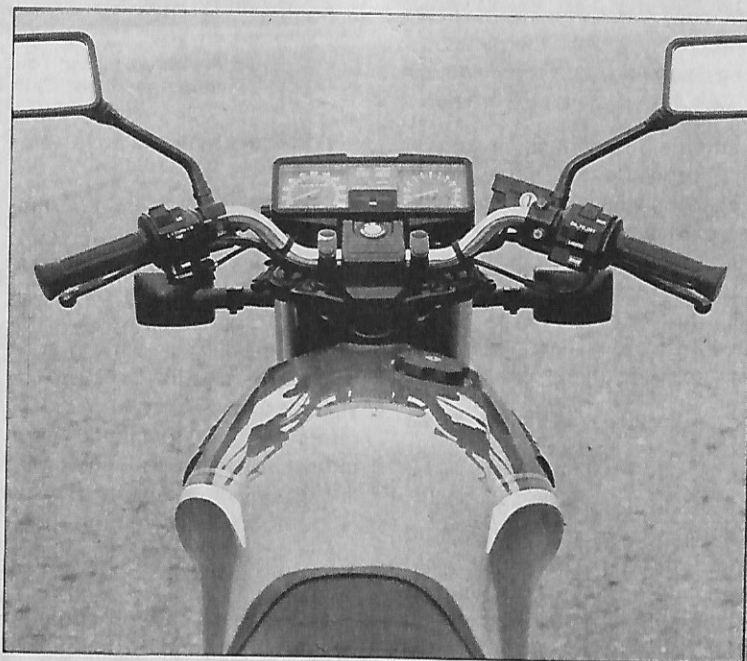
## Suavidad general envidiable

No cabe la menor duda de que el motorista más despistado se queda sorprendido cuando toma asiento en una moto de cuidados acabados, donde la suavidad es la mejor evidencia de una cuidadísima selección de componentes y una impecable industrialización.

En el caso de la Seca 400 son unos apartados de vital importancia para tocar el corazón del piloto. Todos los mandos, absolutamente todos, son de una finura de manejo envidiable. No hay ninguno que merezca la más mínima reprobación. Empezando por el embrague volvemos a recordar con agrado los sorprendentes tactos de las primeras superbikes de cuatro cilindros



En la vista frontal se aprecia la escasa anchura de la nueva 400 Seca.



El manillar tiene unas dimensiones razonables y el depósito lleva unos estrechamientos para acoplar las rodillas, aunque molesta según la precisión del manillar.

que marcaron la nueva era del motociclismo mundial. Embragar es como cortar mantequilla bajo el sol. El freno delantero puede ser accionado con un solo dedo, teniendo la plena confianza de una excelente respuesta. El acelerador parece deslizarse sobre cojinetes, mientras el cambio no ofrece la más mínima resistencia, aunque el recorrido de la palanca no sea lo corto y preciso que conocemos en el motor de la Sanglas Y.

Este cambio es lo más solicitado de todo el conjunto. Las características de la curva de potencia obligan a hacer un uso exhaustivo del mismo para sacarle el mejor rendimiento a los 45 CV del bicilíndrico de doble árbol, dos válvulas por cilindro y sistema YICS de admisión que aseguran un ordenado y perfecto llenado de la cámara de explosión; algo que en parte es responsable del razonable consumo y puede explicar la ausencia de cuatro válvulas por cilindro.

Para conducción en rutas sinuosas se debe ejercitar el pie derecho para jugar continuamente con el pedal de cambio. Cuanto más cerradas y encadenadas sean las curvas, más cortas serán las relaciones que entren en acción.

En carreteras de montaña nos quedaremos en el abanico comprendido por la segunda, tercera y cuarta, pudiendo incluso poner alguna vez la quinta en llano o bajada y entre dos curvas suficientemente distanciadas, para reducir un par de «marchas» en la siguiente frenada y volver a multiplicarlas con celeridad para disponer del máximo porcentaje potencial y gozar de esta forma de las fulgurantes aceleraciones, que, por cierto, no tienen nada que envidiar al comparadas con cilindradas superiores.

Esta conducción es eminentemente deportiva, práticamente de circuito y, como es evidente, requiere un período de adaptación que variará en función del nivel de conducción del piloto. De todas formas, por un mínimo de atención que se le preste a esta característica se obtienen resultados sorprendentes, incluso para el motorista más habi-

tuado a conducir motos de gran tracción y elevador valor de par a regímenes bajos.

En esta caso concreto tenemos la potencia máxima a 9.500 r.p.m., mientras el par máximo se encuentra a 8.000 r.p.m. (3,6 mkg), lo que es excesivamente cercano, y en esta condición hemos de encontrar la razón de la maravillosa caja de cambios de relación cerrada, que por sus características está en disposición de disfrutar enteramente de los 45 CV.

En nuestra unidad de pruebas hemos encontrado que el recorrido de la palanca era algo largo, pero la crítica viene del mecanismo interno cuando se multiplica con rapidez. En este manejo resulta que en determinadas ocasiones la palanca no retorna totalmente y al accionarla de nuevo se repite la misma relación, por lo que se debe cortar gas, dejar caer la palanca hasta su punto inferior y volver a cambiar. Este defectillo es habitual de los cambios con recorrido largo, por lo que recomendaría que tras cada cambio se deje retornar perfectamente la palanca, evitando repetir la operación.

Los conjuntos eléctricos son del nuevo modelo que monta la Turbo 650, con retorno automático del intermitente tras pulsación hacia abajo, y formas asimétricas de cada pulsador, a fin de facilitar su manipulado según sea en acción pulsante o recuperante. Destacable y cómodo resulta el mando de ráfagas, ubicado en la parte frontal del conjunto izquierdo, lo que permite accionarlo con el índice izquierdo sin necesidad de mover la mano de la empuñadura.

El tablero de instrumentación viene encerrado en una consola rectangular con cristal (plástico) frontal antirreflejos. La lectura de los relojes es fácil e instantánea, resultando el velocímetro muy preciso (1-2 por 100 error por defecto).

La posición de conducción está en un equilibrio intermedio entre la poltrona de turismo y la agilidad deportiva, pero sin definirse en absoluto hacia ninguna vertiente. Personalmente considero que el manillar (igual al de

## Prestaciones

400 metros salida parada: 14''93.  
Velocidad máxima aplanado: 158,91 Km/h.  
Velocidad máxima sentado: 147,62 Km/h.

## Consumos

Promedio a fondo en autopista y otras carreteras: 6,22 litros 100 kilómetros.  
A 100 Km/h. sostenidos: 4,51.  
Ciudad, conducción exhaustiva: 6,57.  
Estas mediciones han sido realizadas con una unidad totalmente nueva, tras un millar de kilómetros de utilización.



Bajo el asiento, abatible lateralmente, se encuentra la boca de entrada al colín, donde se pueden guardar pequeños objetos.

## Características técnicas

### MOTOR

|                              |                                  |
|------------------------------|----------------------------------|
| Tipo .....                   | 4 tiempos D.O.H.C. 2 cilindros.  |
| Cilindrada .....             | 399 c.c.                         |
| Diámetro X carrera .....     | 69,0 X 53,4 mm.                  |
| Relación de compresión ..... | 9,7:1.                           |
| Potencia máxima .....        | 45,6 CV a 9.500 r.p.m.           |
| Par máximo .....             | 36,1 Nm 8.000 r.p.m.             |
| Carburador .....             | Mikumi B.S. 34.                  |
| Encendido .....              | Eléctrico.                       |
| Arranque .....               | Eléctrico.                       |
| Transmisión .....            | Cadena.                          |
| Engrase .....                | Bomba. Trocoidal. Cáster húmedo. |
| Cambio de marchas .....      | 6 velocidades.                   |

### BASTIDOR

|                                       |                         |
|---------------------------------------|-------------------------|
| Tipo .....                            | Forma de espinazo.      |
| Longitud total .....                  | 2.040 mm.               |
| Anchura máxima .....                  | 730 mm.                 |
| Altura máxima .....                   | 1.110 mm.               |
| Altura sillín .....                   | 770 mm.                 |
| Distancia entre ejes .....            | 1.375 mm.               |
| Distancia al suelo .....              | 150 mm.                 |
| Peso en vacío .....                   | 187 kg.                 |
| Capacidad del depósito gasolina ..... | 20 litros, 4,8 reserva. |
| Cantidad de aceite .....              | 2,9 litros.             |

### SUSPENSION

|                 |                                |
|-----------------|--------------------------------|
| Delantera ..... | Telescópica.                   |
| Trasera .....   | Brazo oscilante tipo Monocross |

### FRENOS

|                 |                   |
|-----------------|-------------------|
| Delantero ..... | Disco hidráulico. |
| Trasero .....   | Tambor.           |

### NEUMATICOS

|                 |               |
|-----------------|---------------|
| Delantero ..... | 300S-18-4PR.  |
| Trasero .....   | 4.10S-18-4PR. |

la 650) está demasiado alejado del asiento y obliga al conductor a sentarse forzosamente en la prominencia que hacen asiento y depósito, mientras el punto de anclaje de las estriberas no concuerda en absoluto con la forma del manillar. De todas formas, son gustos personales, nosotros dejamos la puerta abierta para cualquier cambio de manillar, que debería acercar los extremos hacia el amplio y confortable asiento.

A nivel de depósito encontramos excesiva la anchura en el punto de roce con las piernas, motivado por la enorme capacidad del mismo (20 litros), que permite autonomías muy amplias gracias a su escaso consumo, que establecemos en 6,22 litros/100 kilómetros como cifra máxima en utilización exhaustiva, o sea llevando el régimen continuamente a sus límites en una medición efectuada en autopista y carreteras de todo tipo. En el «test» de consumo a velocidad sostenida hemos obtenido la cifra de 4,58 litros/100 kilómetros, a cien kilómetros por hora, mientras en ciudad nos vamos a unos razonables 6,57, asimismo solicitando continuamente la totalidad de posibilidades de esta maravilla mecánica.

Las autonomías de que nos hablan estos consumos se van cerca de los 400 kilómetros por llenado, aunque si se tiene la precaución de repostar cuando se abre la reserva (cinco litros), la autonomía en carretera baja a 250 kilómetros con el máximo consumo obtenido, distancia más que razonable para hacer una detención, fumarse un cigarrillo y reposar aquellos minutos que permiten volver a sentarse en la moto con nuevas ansias de tragar leguas y llegar a destino.

Para terminar me gustaría añadir que Yamaha nos ha traído lo último que ha elaborado en el segmento intermedio para todo el mercado mundial, poniéndonos a la hora del mundo motociclista desarrollado en la oferta de la 400 c.c. más brillante del momento, incluida la fabulosa Suzuki GSX, hasta el momento líder de su clase.

**Carlos DOMINGUEZ**